

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2026.37.83.008

Продовольственный кризис в Москве в августе 1917 года**Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
Российский государственный социальный университет,
129226, Российская Федерация, Москва, ул. Вильгельма Пика, 4, стр. 1;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрен вопрос о продовольственном кризисе в Москве в августе 1917 года. Отмечено, что председатель московского городского продовольственного комитета А.М. Беркенгейм 21 августа 1917 г. оценил положение продовольственного вопроса в городе Москве и Московской губернии как катастрофическое. Причины этой надвигающейся катастрофы он видел, с одной стороны, в общей экономической разрухе, а с другой – в том, что предназначенные запасы хлеба для Москвы, попав в Нижний Новгород, были двинуты на фронт. Кроме того, невероятное расстройство железнодорожного транспорта усугубило положение. Весь вопрос в тот момент сводился к тому, будет в Москве хлеб или не будет. По мнению Беркенгейма, были все основания утверждать, что вопрос этот не так скоро разрешится, и продовольственное дело не так скоро наладится. Ощущался острый недостаток предметов широкого потребления, в которых так нуждалась деревня. Здесь приходилось считаться с двумя факторами. Во-первых, у крестьян скопилось много денег, которые за последнее время сильно обесценились. Крестьянину не было нужды возить в город свой хлеб: у него и так были деньги. Во-вторых, требовалось учитывать психологический фактор; крестьяне говорили: «вы у нас требуете хлеба по твердым ценам, а нам ничего не даете». Продовольственный кризис в Москве в августе 1917 г. стал одним из проявлений системного кризиса в стране в условиях продолжавшейся Первой мировой войны и революционных трансформаций.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Продовольственный кризис в Москве в августе 1917 года // Вопросы российского и международного права. 2026. Том 16. № 7А. С. 68-82. DOI: 10.34670/AR.2026.37.83.008

Ключевые слова

Председатель московского городского продовольственного комитета А.М. Беркенгейм, председатель московского областного продовольственного комитета Т.А. Рунов, управляющий делами московского городского продовольственного комитета В.Ф. Сахаров, министерство продовольствия Временного правительства, продовольственный кризис, хлебная монополия, железнодорожный транспорт.

Введение

21 августа 1917 г. председатель московского городского продовольственного комитета А.М. Беркенгейм оценил положение продовольственного вопроса в городе Москве и Московской губернии как катастрофическое [Руднева, 2024, 148-153]. Причины этой надвигающейся катастрофы [Руднева, 2023, 9-14] он видел, с одной стороны, в общей экономической разрухе [Руднева, 2019, 375-380], а с другой – в том, что предназначенные запасы хлеба для Москвы, попав в Нижний Новгород через организацию С.С. Салазкина (служащего буржуазного продовольственного аппарата, сторонника государственного регулирования продовольственного дела) [Вахромеев, 1984, 3-25], были двинуты на фронт [Руднева, 2020, 400-405]. Москва лишилась, таким образом, нескольких сот вагонов хлеба [Руднева, 2023, 174-182]. Кроме того, невероятное расстройство железнодорожного транспорта усугубило положение [Руднева, 2018, 143-148]. Весь вопрос в тот момент сводился к тому, будет в Москве хлеб или не будет [Руднева, 2020, 358-364]. По мнению Беркенгейма, были все основания утверждать, что вопрос этот не так скоро разрешится [Руднева, 2022, 104-109], и продовольственное дело не так скоро наладится [Руднева, 2021, 335-342]. Причина заключалась в том, что тогда ощущался острый недостаток предметов широкого потребления [Руднева, 2022, 269-274], в которых так нуждалась деревня [Rudneva, Novozhilov, 2019, 289-294]. Здесь приходилось считаться с двумя факторами. Во-первых, у крестьян скопилось много денег, которые за последнее время сильно обесценились. Крестьянину не было нужды возить в город свой хлеб: у него и так были деньги [Руднева, 2018, 11-15]. Во-вторых, требовалось учитывать психологический фактор; крестьяне говорили: «вы у нас требуете хлеба по твердым ценам, а нам ничего не даете». В этом отношении принимался целый ряд мер [Руднева, 2022, 32-41]. 22 августа 1917 г. ожидалась публикация обязательного постановления об учете всей имевшейся в Москве мануфактуре [Руднева, 2022, 17-25]. Учет этот, как ожидалось, дал бы возможность направить в деревню известное количество мануфактуры [Руднева, 2023, 37-45].

Кроме того, принимались меры по усилению подвоза хлеба [Руднева, 2023, 189-194]. На места в производящие губернии отправлялись особые агитаторы из крестьян, и результаты этой крестьянской агитации уже сказались: подвоз хлеба из деревни стал уже усиливаться [Руднева, 2023, 183-189]. К хлебной монополии, считал Беркенгейм, нужно отнестись как к воинской повинности [Руднева, 2021, 13-16]. Никто не в праве, во имя интересов государства, отказываться от исполнения той или иной повинности [Агавелян, 2016, 3-15].

При ответе на вопрос о возможности отмены хлебной монополии, Беркенгейм был категоричен: «Я считаю, что слухи эти ни на чем не основаны. Отмена эта совершенно невозможна. На первый взгляд, отмена монополии как будто бы и вызовет естественное увеличение подвоза хлеба, но затем цена на хлеб сразу поднимется вверх до невероятных размеров, что повлечет за собой общегосударственный крах и в полном смысле слова финансовое банкротство страны. При невероятном росте цен и обесценении денег отмена закона о хлебной монополии сведется в конечном итоге к меновой торговле. И чтобы избежать этого государственного краха, закон о хлебной монополии, как регулирующее начало, должен существовать. В общем, положение грозное, но не безнадежное. Сейчас производится целый ряд закупок и заготовок для московского населения: закупается рыба, овощи, картофель, рис. Часть закупок уже сделана и уже на днях начнется подвоз их к Москве. И население сумеет этими предметами заменить недостаток хлеба. Придется пережить тяжелое время, и его спокойно надо пережить» [Утро России. 1917. 22 августа].

Поиски выхода из продовольственного кризиса

Председатель Московского областного продовольственного комитета Т.А. Рунов также 21 августа 1917 г. заявил, что для смягчения продовольственного кризиса губернский продовольственный комитет принял целый ряд экстренных мер [Руднева, 2023, 174-182]. Он закупал автомобили-грузовики для отправки их в производящие губернии, 4 грузовика уже были отправлены в Тамбовскую губернию, на днях отправлялись грузовики в Тульскую губернию и Кубанскую область [Руднева, 2021, 319-334]. Планировалось, что на грузовиках хлеб будет грузиться из помещичьих хозяйств к станциям [Руднева, 2020, 365-371]. Московский областной продовольственный комитет озабочился снабжением шорным материалом для крестьян производящих губерний [Руднева, 2019, 111-116]. Закуплена была большая партия риса и 100 вагонов его в спешном порядке отправлялась уже в Москву. В отношении мануфактуры уже было кое-что сделано [Руднева, 2005, 122-127]. Московский областной продовольственный комитет, совместно с управлением по распределению тканей, уже распределил между крестьянами производящих губерний 33 миллиона аршин различных сортов мануфактуры [Руднева, 2019, 106-110]. Следовательно, организации министерства продовольствия принимали все меры, чтобы пойти навстречу законным желаниям крестьян [Руднева, 1997, 148-153]. Однако не так легко было это сложное и трудное дело наладить [Утро России. 1917. 22 августа].

22 августа 1917 г. состоялось заседание губернского продовольственного комитета, где было решено отдать свой излишек хлеба населению Москвы [Руднева, 2019, 27-30]. Это, конечно, несколько облегчало остроту положения [Руднева, 2017, 12-15]. Также 22 августа, совместно с мануфактурными фабрикантами было постановлено, что вся мануфактура ими будет отдана в распоряжение Московского продовольственного комитета [Руднева, 2003, 149], который продолжал бы распределение ее между крестьянским населением [Руднева, 2014, 21-24].

Ввиду угрожающего продовольственного дела в Москве [Руднева, 2023, 119-130] начальниками железных дорог Московского узла были отданы распоряжения по линиям о том [Руднева, 2022, 140-151], чтобы все вагоны с продовольствием для Москвы были отправляемы по назначению отдельными ускоренными маршрутными или сквозного следования поездами [Руднева, 2020, 7-16], отдельные же вагоны – прицепляемы к пассажирским поездам [Руднева, 2023, 11-15]. При этом железнодорожным чинам вменено было в обязанность установить самый тщательный надзор за ходом этих поездов в целях предупреждения всякой задержки в их следовании [Руднева, 2023, 11-19].

Московский продовольственный городской комитет командировал в разные губернии, поставлявшие в Москву хлеб [Руднева, 1999, 3-15], 6 членов городской продовольственной управы [Руднева, 2022, 50-58], на которых возложена была обязанность организации усиленного подвоза в Москву продовольственных припасов [Руднева, 2023, 35-44]. Вместе с членами управы выехала на места делегация Московского Совета рабочих и солдатских депутатов [Руднева, 2018, 143-148]. Городской продовольственный комитет возбудил ходатайство перед Временным правительством о предоставлении выехавшим на места членам управы прав правительственных эмиссаров [Руднева, 2023, 119-130]. За два дня – 20 и 21 августа 1917 г. – в Москву поступило из различных губерний 45 вагонов муки и зерна [Утро России. 1917. 22 августа].

По данным городского статистического отделения, в течение августа 1917 г. необыкновенно

оживился привоз в Москву дров [Руднева, 2021, 131-135]. С 1 по 19 августа ежедневно доставлялось до 650 вагонов дров [Руднева, 2024, 12-16]. В общем же, за это время было доставлено 12 ½ тысяч вагонов [Руднева, 2020, 306-312]. Кроме того, на станциях находились до 2.600 вагонов дров [Руднева, 2014, 185-190], которые не представлялось пока возможным вывезти в Москву [Руднева, 2024, 198-204]. Имелись сведения, что одновременно с городом делали крупные заготовки дров частные лесопромышленники [Руднева, 2024, 103-107]. У многих из них на станциях лежали дрова еще заготовок 1915 и 1916 годов [Руднева, 2024, 22-29].

Ввиду слабого поступления хлеба в Москву военными властями было отдано распоряжение о понижении солдатского хлебного пайка с полутора фунтов до одного фунта в день [Руднева, 2024, 153-159]. Эта мера вызвала некоторое волнение в воинских частях, расположенных на Ходынке. 21 августа 1917 г. там состоялся ряд солдатских митингов, на котором обсуждался вопрос об уменьшении хлебного пайка [Утро России. 1917. 22 августа].

Также 21 августа 1917 г. состоялось городское совещание по вопросу об урегулировании снабжения населения тканями и обувью [Руднева, 2024, 31-39]. Намечалась реквизиция всех имевшихся в Москве тканей и продажа их по карточкам [Руднева, 2024, 22-30]. Во вторую очередь ожидалась реквизиция железа и обуви [Руднева, 2024, 30-39].

При этом в Москве обнаруживались скрытые запасы продовольствия [Руднева, 2024, 18-25]. На складе мебели Тишаева на Малой Дмитровке милиция произвела осмотр и в одной из комнат нашла 100 пудов овса. В рыбной лавке Осипова в Каланчевском переулке милицией были обнаружены скрытые запасы рыбы и сельдей, которые своевременно в продажу пущены не были и испортились. Лавку опечатали [Утро России. 1917. 22 августа].

24 августа 1917 г. у городского головы состоялось продовольственное совещание, на которое были приглашены представители Советов солдатских, рабочих и крестьянских депутатов и представители торгово-промышленных организаций. Совещание было созвано в связи с тревожным положением Москвы в продовольственном отношении [Руднева, 2024, 88-96].

На совещании выяснилось, что запасов муки в Москве осталось не больше, как на 3 дня [Руднева, 2018, 126-131]. Принимались экстренные меры [Руднева, 2013, 110-131]. По инициативе продовольственных комитетов, губернского и городского, были отправлены уполномоченные в разные губернии, в частности, в Тамбовскую и Вятскую губернии [Московские ведомости. 1917. 25 августа], для закупки хлеба [Руднева, 2024, 70-77]. Однако всего этого было недостаточно [Руднева, 2016, 120-122]. Все, что можно было тогда сделать, это увеличить запасы муки в Москве еще на 3-4 дня [Руднева, 2022, 14-17]. Требовались более радикальные мероприятия [Руднева, 2013, 13-18]. Они могли заключаться в отправке в деревню больших партий мануфактуры и других предметов первой необходимости массового потребления [Руднева, 2025, 77-88]. Московское городское управление уже вступило на этот путь и производило учет находившейся в Москве мануфактуры [Руднева, 2022, 37-43]. Эта мера имела только частичное значение [Руднева, 2019, 17-22]. Предстояло произвести учет и реквизицию и других товаров, необходимых для деревни [Руднева, 2023, 33-41]. Однако, на такую меру город мог решиться только после того, как Временное правительство издало бы специальный декрет [Руднева, 2007, 3-10], предоставлявший городским управлениям право широкого учета и реквизиции предметов массового потребления [Руднева, 1999, 3-15]. Это еще необходимо было и потому, что население было слишком взволновано слухами о находившихся будто бы в Москве крупных запасах продовольствия и предметов первой необходимости

[Руднева, 2025, 31-42]. Население искало запасы даже там, где их не могло быть, выступая в этом отношении на путь самочинства [Руднева, 2025, 43-61]. Такое положение не могло долго продолжаться, поскольку оно грозило погромами [Руднева, 2025, 5-22]. Только решительные меры по учету всех находившихся в Москве запасов предметов первой необходимости могли успокоить взбудораженное население [Руднева, 2017, 113-116].

Городской голова В.В. Руднев призывал промышленников и торговцев к предстоявшему широкому учету товаров отнестись спокойно [Руднева, 2020, 240-245]. В.В. Руднев указывал, что одновременно он обратится к населению с воззванием о возможном сокращении личного потребления тканей и других предметов необходимости, чтобы, таким образом, дать возможность большее количество товаров вывезти в деревню и часть их распределить среди особенно нуждавшегося населения Москвы [Руднева, 2019, 63-71]. Другого выхода не было для обеспечения Москвы хлебом [Руднева, 2026, 13-19]. Городской голова далее заявил, что городским управлением уже принимались меры для эвакуации излишнего населения из Москвы [Руднева, 2025, 28-40]. От думы ожидался выпуск воззвания, в котором выражалась бы мысль, чтобы все, только кто не связан насущными интересами с Москвой, выехал бы из города, причем оставлявшим Москву оказывалось от города всевозможное содействие [Руднева, 2025, 80-93]. При этом выезжавшим из Москвы указывались города, где бы они могли поселиться, как в более благополучных в продовольственном отношении [Руднева, 2024, 202-207]. В воззвании имелось в виду указать, какое тяжелое положение предстояло пережить Москве [Руднева, 2017, 51-55]. Принимались также меры к недопущению в Москву беженцев из Риги и Петрограда.

На совещании было указано на антагонизм, наблюдавшийся в тот период в отношениях между крестьянами и рабочими. Обе стороны стояли на непримиримой позиции [Руднева, 2021, 417-423]. Крестьяне упрекали рабочих в том, что они своими непомерными требованиями повышения заработка усилили дороговизну продуктов первой необходимости, а рабочие были недовольны тем, что крестьяне не снабжали город хлебом [Руднева, 2021, 136-141]. Требовались серьезные мероприятия в тех целях, чтобы не было этого дальнейшего расхождения демократических элементов [Руднева, 2019, 104-110]. На совещании выяснилось также, что для снабжения крестьян тканями и другими товарами в обмен на получение зерна имелось в виду использовать посредничество частных торговцев, которые действовали бы под контролем губернских и городских продовольственных комитетов.

В.В. Руднев заявил, что принципиально он является сторонником твердых цен и хлебной монополии, но считает возможным, в виду создавшегося острого продовольственного кризиса, некоторое повышение твердых цен на хлеб. Соответственно этому, по его мнению, следовало повысить твердые цены и на другие товары, поскольку цена на хлеб являлась основной для определения ценности других товаров широкого массового потребления.

Из Москвы в Петроград должна была выехать депутация вместе с городским головою В.В. Рудневым и председателями городского и губернского продовольственных комитетов для представления Временному правительству плана борьбы с предстоявшим в Москве продовольственным бедствием [Утро России. 1917. 25 августа]. Также на эту депутацию возлагалась задача объяснить Временному правительству положение Москвы в продовольственном отношении [Московские ведомости. 1917. 25 августа].

24 августа 1917 г. состоялось совещание исполнительных комитетов Советов рабочих и солдатских депутатов по продовольственному вопросу. Совещание приняло следующие постановления: «Командировать в Петроград в министерство продовольствия представителей для выяснения и для возбуждения в категорической и ультимативной форме следующих

вопросов: о необходимости немедленной реорганизации отдела по предметам первой необходимости при министерстве продовольствия, для проведения скорейших мер по снабжению населения предметами первой необходимости; о предоставлении прав продовольственным комитетам по реквизиции и по регулированию распределения всех предметов первой необходимости, а именно: тканей и изделий из них, кожаных товаров, железных изделий, чаю, табаку, спичек, мыла, керосина, мазута и дегтя: настаивать на частичной демобилизации армии и приспособлении промышленности для нужд деревни; о принятии в срочном порядке мер по обеспечению железных дорог Сибири и Кавказа транспортными средствами и подвижным составом и по экстренной реализации там урожая; о рассылке эмиссаров в хлеботорговые губернии с поручением ускорить учет хлеба, произвести реквизицию хлеба у всех крупных владельцев при содействии местных продовольственных комитетов; принять меры к усилению судебных взысканий против спекуляции» [Утро России. 1917. 25 августа].

Кроме того, было решено предложить московскому городскому самоуправлению принять срочные меры для эвакуации из Москвы лишних учреждений и ограничения въезда в Москву, а также закрыть рестораны, театры, сады и т.д.; предложить Московскому городскому продовольственному комитету озаботиться немедленной заготовкой овощей и, в частности, картофеля. Вместе с тем, совещание высказалось против повышения твердых цен на хлеб и другие продукты, считая крайне вредным какое-либо изменение закона о хлебной монополии [Утро России. 1917. 25 августа].

Также 24 августа 1917 г. под председательством А.М. Беркенгейма состоялось заседание членов Московского городского продовольственного комитета, посвященное вопросу о передаче продовольственного дела в Москве в ведение городского Московского городского управления.

А.М. Беркенгейм доложил собранию, что, согласно положению о продовольственных комитетах, продовольственное дело должно находиться в их ведении до сконструирования городских управлений. Поскольку Московская городская дума уже сконструирована, то и продовольственное дело по закону должно быть передано ей. Министерство продовольствия стояло на точке зрения немедленной передачи продовольственного дела городу и прислало телеграмму Сосковскому продовольственному комитету озаботиться выработкой плана передачи. Помимо чисто формальных причин, тяжелое положение продовольственного дела в Москве диктовало, по мнению А.М. Беркенгейма, чтобы во главе его стоял более авторитетный орган, нежели городской продовольственный комитет, являвшийся только временной организацией.

По этому вопросу возникли оживленные прения. От имени 25 районных представителей по продовольствию выступил Николаев, который огласил по этому вопросу следующую резолюцию: «Собрание представителей районов по продовольствию, обсудив вопрос о положении продовольственного дела в Москве, находит, что управа продовольственного комитета не оправдала возложенных на нее надежд, а потому предлагает все дело продовольствия передать в руки городского самоуправления. Считаясь с насущной потребностью момента, собрание при этом обращает внимание на следующие меры, которые должны быть приняты в целях упорядочения продовольственного дела: немедленная эвакуация учреждений, не требующих обязательного пребывания в Москве, сокращение количества лазаретов и правильный учет населения» [Утро России. 1917. 25 августа].

Против передачи продовольственного дела в руки города в такое тяжелое время высказался

Дунин. Он находил, что ломка уже организованного продовольственного аппарата, в такое тяжелое время, когда Москва находилась накануне голода, являлось нецелесообразным. Дунин упрекал продовольственную управу в том, что она, создав в Москве продовольственную разруху, стремилась переложить всю ответственность за нее на Московскую городскую думу. Хотя по закону дело продовольствия должно быть немедленно передано городу, но именно тогда надо было исходить только из принципа целесообразности. Иначе, начавшееся волнение на почве недостатка продовольствия, могло разрастись в форменный голодный бунт.

С резкими нападками на деятельность городского продовольственного комитета выступил Звоницкий. Он говорил, что продовольственный комитет буквально ничего не делал. В течение своей деятельности продовольственный комитет собирался только 3-4 раза и не вынес ни одного постановления.

А.М. Беркенгейм поставил на голосование вопрос о передаче дела продовольствия Москвы Московскому городскому самоуправлению. Большинство против одного голоса постановило: передать продовольственное дело Московской городской думе. При этом было принято пожелание, чтобы при городской управе был организован продовольственный совет из представителей общественных организаций и районов [Утро России. 1917. 25 августа].

Сообщалось, что 23 августа 1917 г. в Москву прибыл со станции «Сейма» маршрутный поезд в составе 40 вагонов с пшеничной мукой. В тот же день было получено телеграфное сообщение с той же станции об отправлении поезда с мукой в составе 41 вагона. За 24 августа в Москву прибыло 24 вагона хлебных грузов. По прибытии этих хлебных грузов продовольственное положение Москвы должно было значительно улучшиться. В целях успешности хлебных закупок на местах городской продовольственный комитет в эти дни занимался усилением отправки мануфактуры в хлеботорные губернии.

С 25 августа в московских городских продовольственных, кооперативных и частных молочных лавках устанавливалась продажа коровьего масла по 21 купону августовской продовольственной карточки (сахарной) по $\frac{1}{4}$ фунта на человека по цене 3 рубля за фунт. По означенным карточкам предоставлялось право покупать масло в каждой лавке, независимо от района прописки [Утро России. 1917. 26 августа].

26 августа со станции «Сейма» ожидалось прибытие в Москву поезда пассажирской скорости в составе 40 вагонов с мукой. В тот же день с этой станции отправлялись в Москву еще 40 вагонов муки с поездом такой же скорости [Утро России. 1917. 26 августа]. Позже появились сообщения, что со станции «Сейма» прибыло два маршрутных поезда в составе 77 вагонов с пшеничной мукой. Кроме того, с других станций было получено 15 вагонов хлебных грузов. Городской продовольственный комитет получил из министерства продовольствия уведомление, что из Сибири для Москвы назначено к вывозу экстренными поездами 600 вагонов хлебных грузов. Сообщалось также из Курской губернии и из Донской области об успешных закупках хлеба [Утро России. 1917. 27 августа].

27 августа 1917 г. в прессе отмечалось, что, ввиду распространившихся за последнее время слухов о намерении городского продовольственного комитета в ближайшем времени сократить хлебный паек до $\frac{1}{4}$ фунта, управляющий делами городского продовольственного комитета В.Ф. Сахаров сообщал, что никаких оснований для подобного сокращения хлебного пайка не имелось. Наоборот, комитет полагал, что при первой возможности норма пайка будет повышена до $\frac{3}{4}$ фунта [Утро России. 1917. 27 августа].

По состоянию на 30-31 августа 1917 г. запасы хлеба в Москве увеличивались. В московские хлебопекарни было доставлено муки в таком количестве, что обеспечивало выпечку хлеба до 6

сентября. По словам председателя городского продовольственного совета А.М. Беркенгейма, через некоторое время уже снова ожидалось увеличение нормы хлебного пайка до $\frac{3}{4}$ фунта. Уполномоченный московского продовольственного комитета по Уфимской губернии сообщил, что в Москву направлены 150 тысяч пудов хлебных продуктов: 60 тысяч пудов железными дорогами и 90 тысяч пудов водным путем [Утро России. 1917. 31 августа].

Заключение

Таким образом, продовольственный кризис в Москве в августе 1917 г. стал одним из проявлений системного кризиса в стране в условиях продолжавшейся Первой мировой войны и революционных трансформаций. Положение продовольственного дела тесно переплеталось с политическими противоречиями, способствуя дальнейшей дестабилизации обстановки.

Библиография

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. Вахромеев В.А. Продовольственные комитеты в 1917 году. Дисс. на соиск. уч. ст. к.и.н. М., 1984. С. 3-25.
5. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
6. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
7. 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.
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. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
10. 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.
11. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
12. 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.
13. Руднева С.Е. Решение проблем упорядочения перевозок грузов в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на Севере России. 2018. № 1. С. 11-15.
14. 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.
15. Руднева С.Е. Потребность железных дорог России в чёрном металле в 1917 году // III Международная научно-практическая конференция, посвящённая 100-летию образования СССР (VI Губкинские Гуманитарные чтения). М., 2022. С. 17-25.
16. Руднева С.Е. Транспорт и власть в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 8-1. С. 37-45.
17. Руднева С.Е. Топливный кризис в Москве в 1917 году // Актуальные вопросы археологии, этнографии и истории. Чебоксары, 2023. С. 189-194.
18. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 183-189.
19. 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.
20. Агавелян Н.Г. и др. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном

- транспорте России. М., 2016. С. 3-15.
21. Утро России. 1917. 22 августа.
22. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
23. 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.
24. 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.
25. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
26. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
27. 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.
28. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 148-153.
29. Утро России. 1917. 22 августа.
30. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на Севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
31. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на Севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
32. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента // Вопросы истории. 2003. № 2. С. 149.
33. Руднева С.Е. Всероссийский учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на Севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
34. Айларова З.А. и др. Экономика и право: проблемы, стратегия, мониторинг. Чебоксары, 2023. С. 119-130.
35. Руднева С.Е. Вопрос о районных экономических комитетах в 1917 году // Революция 1917 года в России: новые подходы и взгляды. Сборник научных статей Всероссийской научной конференции. СПб., 2022. С. 140-151.
36. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 6-1. С. 7-16.
37. Руднева С.Е. Обеспечение железных дорог России топливом в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на Севере России. 2023. № 1. С. 11-15.
38. Руднева С.Е. Вопрос об обеспечении России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 4-1. С. 11-19.
39. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 года) // дисс. на соиск. уч. ст. к. и. н. / Российская академия наук. М., 1999. С. 3-15.
40. 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.
41. Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 7-1. С. 35-44.
42. 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. Под общей ред. А.В. Федякина. М., 2018. С. 143-148.
43. Руднева С.Е. Третий Всероссийский съезд представителей военно-промышленных комитетов в 1917 году // Экономика и право: проблемы, стратегия, мониторинг. Чебоксары, 2023. С. 119-130.
44. Утро России. 1917. 22 августа.
45. 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.
46. Руднева С.Е. Учредительный съезд районных уполномоченных и представителей от районов по топливу в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на Севере России. 2024. № 1. С. 12-16.
47. 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.
48. Руднева С.Е. Разгрузка Петрограда в 1917 году // Государственное управление в XXI веке: Российская Федерация в современном мире. М., 2014. С. 185-190.
49. Руднева С.Е. Распределение черного металла в России в 1917 году // Стратегии устойчивого развития: социальные, экономические и юридические аспекты. Чебоксары, 2024. С. 198-204.
50. Руднева С.Е. Главный Экономический комитет о положении в Южном горнопромышленном районе в сентябре 1917 года // Актуальные вопросы гуманитарных и социальных наук: от теории к практике. Чебоксары, 2024. С.

- 103-107.
51. Руднева С.Е. Проблема разгрузки Петрограда в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 7-1. С. 22-29.
52. Руднева С.Е. Третья конференция промышленников юга России в сентябре 1917 года // Социально-экономические процессы современного общества. Чебоксары, 2024. С. 153-159.
53. Утро России. 1917. 22 августа.
54. Руднева С.Е. Цены на дровяное топливо в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 8-1. С. 31-39.
55. Руднева С.Е. Лесной рынок России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 8-1. С. 22-30.
56. Руднева С.Е. Введение угольной монополии в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 7-1. С. 30-39.
57. Руднева С.Е. Топливный кризис и вопрос о горючих сланцах в России в 1917 году // Актуальные проблемы менеджмента, экономики и экономической безопасности. Чебоксары, 2024. С. 18-25.
58. Утро России. 1917. 22 августа.
59. Руднева С.Е. Кризис угольной промышленности России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 5-1. С. 88-96.
60. Руднева С.Е. Специфика транспортной политики в России после Февральской революции в 1917 г. // Проблемы и перспективы развития транспорта. Под общей ред. А.А. Горбунова, А.В. Федякина. М., 2018. С. 126-131.
61. Руднева С.Е. Сопровождение демократических организаций по обороне (август 1917 г.) // Транспортная политика и политические коммуникации. Пушкино, 2013. С. 110-131.
62. Московские ведомости. 1917. 25 августа.
63. Руднева С.Е. Конференция представителей промышленности и торговли в июне 1917 года // Право, экономика и управление: состояние, проблемы и перспективы. Чебоксары, 2024. С. 70-77.
64. Руднева С.Е. Роль министерства путей сообщения в подготовке эвакуации Петрограда в 1917 г. // Транспортная политика и политические коммуникации. Ред.-сост.: А.А. Горбунов, Б.И. Кретов, А.В. Федякин. М., 2016. С. 120-122.
65. 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.
66. Руднева С.Е. Проблема переезда правительства в Москву осенью 1917 года // История и перспективы развития транспорта на Севере России. 2013. № 1. С. 13-18.
67. Руднева С.Е. Вопрос о переезде Временного правительства в Москву в начале октября 1917 года // Вопросы российского и международного права. 2025. Т. 15. № 3-1. С. 77-88.
68. 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.
69. 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.
70. Руднева С.Е. Съезд районных уполномоченных по топливу в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 8-1. С. 33-41.
71. Руднева С.Е. Предпарламент (октябрь 1917 г.): опыт исторической реконструкции // автореферат дисс. на соиск. уч. ст. д. и. н. / Рос. акад. гос. службы при Президенте РФ. М., 2007. С. 3-10.
72. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 года) // автореферат дисс. на соискание ученой степени кандидата исторических наук / Институт российской истории РАН. Москва, 1999. С. 3-15.
73. Руднева С.Е. Кризис топлива в Москве в январе - феврале 1917 года // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Т. 15. № 6-1. С. 31-42.
74. Руднева С.Е. Второе Московское совещание общественных деятелей (октябрь 1917 года) // Вопросы российского и международного права. 2025. Т. 15. № 5-1. С. 43-61.
75. Руднева С.Е. Московское общественное совещание в августе 1917 года // Вопросы российского и международного права. 2025. Т. 15. № 5-1. С. 5-22.
76. Руднева С.Е. Состояние российского железнодорожного транспорта осенью 1917 г. // Политическая регионалистика и этнополитология. М., 2017. С. 113-116.
77. Руднева С.Е. Врачебно-санитарный вопрос на железных дорогах России в 1917 году // Challenges of science. materials of International Practical Internet Conference. 2020. С. 240-245.
78. Руднева С.Е. К вопросу о создании Всероссийского железнодорожного союза в 1917 г. // Проблемы и перспективы развития транспорта. Под общей ред. А.А. Горбунова, А.В. Федякина. М., 2019. С. 63-71.
79. Руднева С.Е. Роль железнодорожного транспорта в эвакуации Петрограда в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на Севере России. 2026. № 1. С. 13-19.
80. Руднева С.Е. Седьмой Всероссийский съезд союза городов (октябрь 1917 года) // Вопросы российского и

- международного права. 2025. Т. 15. № 9-1. С. 28-40.
81. Руднева С.Е. Положение российской промышленности в мае - июне 1917 года // Революция 1917 года в России: новые подходы и взгляды. СПб., 2025. С. 80-93.
82. Руднева С.Е. Соповещение представителей военно-промышленных комитетов в октябре 1917 года // Стратегии устойчивого развития: социальные, экономические и юридические аспекты. Чебоксары, 2024. С. 202-207.
83. Руднева С.Е. Транспортная политика и политические коммуникации. М., 2017. С. 51-55.
84. Руднева С.Е. Вопрос о пересмотре устава эмеритальной кассы инженеров путей сообщения в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 11-1. С. 417-423.
85. Руднева С.Е. Пересмотр устава эмеритальной кассы инженеров путей сообщения в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 4-1. С. 136-141.
86. Руднева С.Е. Первая конференция железнодорожников Московского узла - членов партии социалистов-революционеров в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 104-110.
87. Утро России. 1917. 25 августа.
88. Утро России. 1917. 25 августа.
89. Утро России. 1917. 25 августа.
90. Утро России. 1917. 25 августа.
91. Утро России. 1917. 26 августа.
92. Утро России. 1917. 26 августа.
93. Утро России. 1917. 27 августа.
94. Утро России. 1917. 27 августа.
95. Утро России. 1917. 31 августа.

The Food Crisis in Moscow in August 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
127994, 9/9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;
Russian State Social University,
129226, 4, bldg. 1, Vil'gel'ma Pika str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article examines the issue of the food crisis in Moscow in August 1917. It is noted that the chairman of the Moscow City Food Committee, A.M. Berkengheim, on August 21, 1917, assessed the state of the food question in the city of Moscow and Moscow Governorate as catastrophic. He saw the causes of this impending catastrophe, on the one hand, in the general economic ruin, and on the other hand, in the fact that the grain reserves intended for Moscow, having ended up in Nizhny Novgorod, were diverted to the front. In addition, the incredible disorganization of railway transport aggravated the situation. The whole question at that moment boiled down to whether there would be bread in Moscow or not. According to Berkengheim, there were all grounds to assert that this question would not be resolved so soon, and the food business would not be put in order so soon. There was an acute shortage of consumer goods, which the countryside so needed. Here two factors had to be reckoned with. First, the peasants had accumulated a lot of money, which had recently depreciated greatly. The peasant had no need to bring his grain to the city: he had money as it was. Second, the psychological factor had to be taken into account; the peasants said: "you demand grain from us at fixed prices, but give us nothing." The food crisis in Moscow in August 1917 became one

Rudneva S.E.

of the manifestations of the systemic crisis in the country under the conditions of the ongoing First World War and revolutionary transformations.

For citation

Rudneva S.E. (2026) *Prodovol'stvennyy krizis v Moskve v avguste 1917 goda* [The Food Crisis in Moscow in August 1917]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 16 (7A), pp. 68-82. DOI: 10.34670/AR.2026.37.83.008

Keywords

Chairman of the Moscow City Food Committee A.M. Berkengheim, chairman of the Moscow Regional Food Committee T.A. Runov, manager of affairs of the Moscow City Food Committee V.F. Sakharov, Ministry of Food of the Provisional Government, food crisis, grain monopoly, railway transport.

References

1. Rudneva S.E. The crisis of Russian industry in 1917 // Actual problems of social and humanitarian research: traditions and prospects. Moscow: OOO Sam Polygraphist, 2024. pp. 149-153.
2. 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.
3. Rudneva S.E. Petrograd Department of the Union of Railway Engineers in the fight against the devastation in railway transport in the summer of 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2019. Vol. 9. No. 6-1. pp. 375-380.
4. Vakhromeev V.A. Food committees in 1917. Diss. Candidate of Historical Sciences, 1984. pp. 3-25.
5. Rudneva S.E. Fuel and railways of Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 1-1. pp. 400-405.
6. 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.
7. 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. Moscow, 2018. pp. 143-148.
8. Rudneva S.E. The Commission on new Railways in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 358-364.
9. Rudneva S.E. Plans for railway construction in the resettled areas of Russia in 1917 // Culture and Civilization. 2022. Vol. 12. No. 3-1. pp. 104-109.
10. 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.
11. 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.
12. Rudneva S.E., Novozhilov A.M. Special commission on the development of railway service charter in 1917 // Religion. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades. 2019. Vol. 4. No. 13. pp. 289-294.
13. Rudneva S.E. Solving problems of cargo transportation regulation in 1917 // History and prospects of transport development in the North of Russia. 2018. No. 1. pp. 11-15.
14. 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.
15. Rudneva S.E. The need of Russian railways for ferrous metal in 1917 // 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.
16. Rudneva S.E. Transport and power in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 8-1. pp. 37-45.
17. Rudneva S.E. The fuel crisis in Moscow in 1917 // Actual issues of archeology, ethnography and history. Cheboksary, 2023. pp. 189-194.
18. Rudneva S.E. The problem of mining in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 1-1. pp. 183-189.
19. 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.

20. Agavelyan N.G. and others. The history of the formation and development of medical and sanitary services in Russian railway transport. Moscow, 2016. pp. 3-15.
21. Morning of Russia. 1917. August 22.
22. 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.
23. 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.
24. 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.
25. 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.
26. Rudneva S.E. From the history of the Pre-Parliament (1917) // National History. 2005. No. 6. pp. 122-127.
27. 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.
28. Rudneva S.E. Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Conference (September 1917) // Questions of history. 1997. No. 11. pp. 148-153.
29. Morning of Russia. 1917. August 22.
30. 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.
31. 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.
32. Rudneva S.E. The Provisional Government and the construction of the Pre-Parliament // Questions of History. 2003. No. 2. p. 149.
33. Rudneva S.E. The 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.
34. Aylarova Z.A. et al. Economics and law: problems, strategy, monitoring. Cheboksary, 2023. pp. 119-130.
35. Rudneva S.E. The question of district economic committees in 1917 // Revolution of 1917 in Russia: new approaches and views. Collection of scientific articles of the All-Russian Scientific Conference. St. Petersburg, 2022. pp. 140-151.
36. Rudneva S.E. Increase in railway tariffs in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 6-1. pp. 7-16.
37. Rudneva S.E. Providing Russian railways with fuel in 1917 // History and prospects of transport development in the North of Russia. 2023. No. 1. pp. 11-15.
38. Rudneva S.E. The issue of providing Russia with wood fuel in 1917 // Issues of Russian and international law. 2023. Vol. 13. No. 4-1. pp. 11-19.
39. Rudneva S.E. The crisis of power and the Democratic Conference (September 1917) // diss. Candidate of Historical Sciences / Russian Academy of Sciences. Moscow, 1999. pp. 3-15.
40. 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.
41. 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.
42. 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. Under the general editorship of A.V. Fedyakin. Moscow, 2018. pp. 143-148.
43. Rudneva S.E. The Third All-Russian Congress of representatives of Military-industrial Committees in 1917 // Economics and law: problems, strategy, monitoring. Cheboksary, 2023. pp. 119-130.
44. Morning of Russia. 1917. August 22.
45. 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.
46. Rudneva S.E. The Founding Congress of district commissioners and representatives from districts on fuel in 1917 // History and prospects of transport development in the North of Russia. 2024. No. 1. pp. 12-16.
47. 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.
48. Rudneva S.E. Unloading of Petrograd in 1917 // Public administration in the XXI century: The Russian Federation in the modern world. Moscow, 2014. pp. 185-190.
49. Rudneva S.E. Distribution of ferrous metal in Russia in 1917 // Strategies of sustainable development: social, economic and legal aspects. Cheboksary, 2024. pp. 198-204.
50. Rudneva S.E. Main Economic Committee on the situation in the Southern Mining region in September 1917 // Topical issues of the humanities and social Sciences: from theory to practice. Cheboksary, 2024. pp. 103-107.
51. Rudneva S.E. The problem of unloading Petrograd in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Vol. 14.

- No. 7-1. pp. 22-29.
52. Rudneva S.E. The third conference of industrialists of the South of Russia in September 1917 // Socio-economic processes of modern society. Cheboksary, 2024. pp. 153-159.
53. Morning of Russia. 1917. August 22.
54. Rudneva S.E. Prices for wood-burning fuel in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Vol. 14. No. 8-1. pp. 31-39.
55. Rudneva S.E. The Russian forest market in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Vol. 14. No. 8-1. pp. 22-30.
56. Rudneva S.E. The introduction of the coal monopoly in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Vol. 14. No. 7-1. pp. 30-39.
57. Rudneva S.E. The fuel crisis and the issue of oil shales in Russia in 1917 // Actual problems of management, economics and economic security. Cheboksary, 2024. pp. 18-25.
58. Morning of Russia. 1917. August 22.
59. Rudneva S.E. The crisis of the Russian coal industry in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2024. Vol. 14. No. 5-1. pp. 88-96.
60. Rudneva S.E. Specifics of transport policy in Russia after the February Revolution in 1917 // Problems and prospects of transport development. Under the general editorship of A.A. Gorbunov, A.V. Fedyakin. Moscow, 2018. pp. 126-131.
61. Rudneva S.E. Meeting of democratic organizations on defense (August 1917) // Transport policy and political communications. Pushkino, 2013. pp. 110-131.
62. Moskovskie vedomosti. 1917. August 25.
63. Rudneva S.E. Conference of representatives of industry and trade in June 1917 // Law, economics and management: status, problems and prospects. Cheboksary, 2024. pp. 70-77.
64. Rudneva S.E. The role of the Ministry of Railways in preparing the evacuation of Petrograd in 1917 // Transport policy and political communications. Ed.-comp.: A.A. Gorbunov, B.I. Kretov, A.V. Fedyakin. M., 2016. pp. 120-122.
65. Rudneva S.E. Accounting authorities on railways on the roads of Russia in 1917 // History and prospects of transport development in the North of Russia. 2022. No. 1. pp. 14-17.
66. Rudneva S.E. The problem of the government moving to Moscow in the autumn of 1917 // History and prospects of transport development in the North of Russia. 2013. No. 1. pp. 13-18.
67. Rudneva S.E. The question of moving the Provisional Government to Moscow in early October 1917 // Issues of Russian and international law. 2025. Vol. 15. No. 3-1. pp. 77-88.
68. Rudneva S.E. On the issue of the coefficient of availability of rolling stock on the railway in 1917 // Issues of Russian and international law. 2022. Vol. 12. No. 9-1. pp. 37-43.
69. Rudneva S.E. Cooperation between 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.
70. Rudneva S.E. Congress of District Fuel Commissioners in 1917 // Issues of Russian and International Law. 2023. Vol. 13. No. 8-1. pp. 33-41.
71. Rudneva S.E. The Pre-Parliament (October 1917): the experience of historical reconstruction // abstract of the dissertation. for the degree of Doctor of Historical Sciences / Russian Academy of Public Services under the President of the Russian Federation. Moscow, 2007. pp. 3-10.
72. Rudneva S.E. The crisis of power and the Democratic conference (September 1917) // abstract of the dissertation. for the degree of Candidate of Historical Sciences / Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences. Moscow, 1999. pp. 3-15.
73. Rudneva S.E. The fuel crisis in Moscow in January-February 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2025. Vol. 15. No. 6-1. pp. 31-42.
74. Rudneva S.E. The Second Moscow Meeting of public figures (October 1917) // Issues of Russian and International Law. 2025. Vol. 15. No. 5-1. pp. 43-61.
75. Rudneva S.E. Moscow public meeting in August 1917 // Issues of Russian and international law. 2025. Vol. 15. No. 5-1. pp. 5-22.
76. Rudneva S.E. The state of Russian railway transport in the autumn of 1917 // Political regionalism and ethnopolitology. Moscow, 2017. pp. 113-116.
77. Rudneva S.E. The medical and sanitary issue on the railways of Russia in 1917 // Challenges of science. materials of the International Practical Internet Conference. 2020. pp. 240-245.
78. Rudneva S.E. On the establishment of the All-Russian Railway Union in 1917 // Problems and prospects of transport development. Under the general editorship of A.A. Gorbunov, A.V. Fedyakin, Moscow, 2019. pp. 63-71.
79. Rudneva S.E. The role of railway transport in the evacuation of Petrograd in 1917 // History and prospects of transport development in the North of Russia. 2026. No. 1. pp. 13-19.
80. Rudneva S.E. The Seventh All-Russian Congress of the Union of Cities (October 1917) // Issues of Russian and International Law. 2025. Vol. 15. No. 9-1. pp. 28-40.
81. Rudneva S.E. The situation of Russian industry in May -June 1917 // Revolution of 1917 in Russia: new approaches

- and views. St. Petersburg, 2025. pp. 80-93.
82. Rudneva S.E. Meeting of representatives of military-industrial committees in October 1917 // Strategies of sustainable development: social, economic and legal aspects. Cheboksary, 2024. pp. 202-207.
83. Rudneva S.E. Transport policy and political communications. Moscow, 2017. pp. 51-55.
84. Rudneva S.E. The question of revising the charter of the Emerital Fund of Railway Engineers in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2021. Vol. 11. No. 11-1. pp. 417-423.
85. Rudneva S.E. Revision of the charter of the Emerital Fund of Railway Engineers in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2021. Vol. 11. No. 4-1. pp. 136-141.
86. Rudneva S.E. The first conference of railway workers of the Moscow junction - members of the Socialist Revolutionary Party in 1917 // Theories and problems of political research. 2019. Vol. 8. No. 3A. pp. 104-110.
87. Morning of Russia. 1917. August 25.
88. Morning of Russia. 1917. August 25.
89. Morning of Russia. 1917. August 25.
90. Morning of Russia. 1917. August 25.
91. Morning of Russia. 1917. August 26.
92. Morning of Russia. 1917. August 26.
93. Morning of Russia. 1917. August 27.
94. Morning of Russia. 1917. August 27.
95. Morning of Russia. 1917. August 31.