

**АЛЕКСАНДР ФЕДОРОВИЧ КРИВОНОЖЕНКО**

кандидат исторических наук, младший научный сотрудник сектора истории Института языка, литературы и истории, Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Федеральный исследовательский центр «Карельский научный центр Российской академии наук» (Петрозаводск, Российская Федерация)  
*krivfed@yandex.ru*

## **ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ ПРОБЛЕМА В КАРЕЛИИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ И ЕЕ РЕШЕНИЕ\***

Статья посвящена изучению продовольственного кризиса в годы Первой мировой войны на территории современной Карелии. Актуальность темы заключается в двух факторах. Первый из них обусловлен столетним юбилеем окончания Первой мировой войны и вниманием историков к этому событию. Другой – проблемой общественной безопасности, на которой традиционно сосредоточен фокус внимания общественности. Научная новизна статьи заключается в том, что в ней впервые был проведен комплексный анализ причин продовольственного кризиса в Карелии в период Первой мировой войны и изучено, насколько он повлиял на социально-экономическое положение различных слоев населения края. Установлена низкая эффективность мер государственной власти, предпринимаемых для его преодоления. Кроме того, сделан вывод о положительной роли земств и самоорганизации населения для борьбы с дороговизной, спекуляцией, контрабандой хлеба за границу и угрозой голода. Было установлено, что продовольственный кризис и низкоэффективные меры государства по его преодолению стали причиной сепаратистских настроений в среде крестьян Беломорской Карелии и приграничных волостей Повенецкого уезда.

Ключевые слова: Карелия, Олонецкая губерния, Кемский уезд, Первая мировая война, продовольственный кризис, крестьянство, земство, Мурманская железная дорога

К началу 1915 года руководству участвующих в войне стран стала очевидна перспектива затяжного конфликта. Экономика России была к этому не готова. Если армия ощущала все усиливающийся недостаток патронов, снарядов и винтовок, то одним из главных испытаний для тыла стал недостаток продовольствия.

Масштабный продовольственный кризис в Российской империи в годы Первой мировой войны был вызван целым комплексом проблем. Мобилизационные кампании поставили под ружье огромное число трудоспособного мужского населения страны, в социальной структуре которой преобладало крестьянство. Деревня лишалась рабочих рук, а темпы удорожания наемного труда ускорялись в арифметической прогрессии. Прямым следствием военного времени стали инфляция и значительный рост цен, в том числе на продовольствие.

Все вышеуказанные факторы напрямую отразились на населении Карелии, которая в начале XX века занимала части территорий Олонецкой и Архангельской губерний, а также Выборгской губернии Великого княжества Финляндского. Задача статьи состоит, во-первых, в анализе предпосылок развития продовольственного кризиса в крае; во-вторых, в исследовании механизмов преодоления сложившегося положения, предложенных властью и обществом; в-третьих, в выявлении

особенностей продовольственного кризиса, которые были характерны для Карелии. Главное внимание уделено анализу положения, складывающегося в Олонецкой губернии.

Изучение продовольственного кризиса в России в годы Первой мировой войны является традиционным сюжетом, к которому историки обращаются при исследовании положения тыла. Эта проблема изучалась в общероссийском масштабе в советской историографии [6], [12]. Не потеряли эти сюжеты актуальности и в постсоветской исторической науке на фоне общего интереса исследователей к Первой мировой войне [5]. Сейчас продовольственный кризис активно изучается на уровне отдельных губерний [11].

В последние годы идет активное изучение социально-экономического положения Карелии в период Первой мировой войны. Эта проблематика освещена в обобщающих работах [1], [4]. Ее различные аспекты нашли отражение в трудах Н. А. Кораблева и Е. Ю. Дубровской, А. А. Голубева [2], [3], [7], [8], [9].

Природно-климатические и географические особенности региона обуславливали необходимость постоянного подвоза продовольствия для обеспечения нужд населения. Речь идет не только о горожанах, но и о жителях деревни. Например, крестьянам Петрозаводского уезда своего хлеба в разных хозяйствах хватало лишь на 4–5

месяцев. Крестьяне с большими наделами могли рассчитывать на свой хлеб в течение полугода. Уже в январе – феврале они докупали муку или зерно. Таким образом, крестьяне не только не могли обеспечить город этим продуктом, но и сами пополняли запасы зерна и муки на городских торговых площадях<sup>1</sup>. Ситуация с обеспечением хлебом населения Кемского уезда Архангельской губернии была еще хуже. По подсчетам Н. А. Кораблева, несмотря на увеличение здесь в пореформенные десятилетия площадей посевов, урожай зерновых в этой части Карелии был в среднем в два раза меньше, чем в крестьянских хозяйствах Олонецкой губернии [8: 55]. Более того, часть населения Кемского уезда вообще не практиковала земледелие, занимаясь исключительно морскими промыслами. Прежде всего, речь идет о Поморье [8: 62].

Другим важным фактором, игравшим существенную роль в продовольственном обеспечении жителей российской Карелии, была слабо развитая система путей сообщения. Данные табл. 1, показывающие динамику и объемы доставки продовольствия в Петрозаводск в 1914 и 1915 годах, подтверждают, что основной объем перевозки крупнотоннажных грузов приходился на водный транспорт.

**Таблица 1**  
Поставка продовольствия в Петрозаводск  
в 1914–1915 годах<sup>2</sup>

Вид транспорта	1914 год	1915 год
Водный	10809,92 т (75,78 %)	9198 т (73,17 %)
Гужевой	3453,28 т (24,22 %)	3372 т (26,83 %)
Всего:	14263,2 т (100 %)	12570 т (100 %)

При дешевизне и больших объемах перевозок водный транспорт имеет очевидный недостаток – зависимость от продолжительности навигационного периода. Ряд товаров, например мука и зерно различных видов, поставлялись в эту часть края только водным путем из Рыбинска. Гужевые перевозки были практически невозможны весной и осенью, когда грунтовые дороги непригодны для проезда. Таким образом, вся логистика доставки продовольствия до населенных пунктов Карелии имела ярко выраженный сезонный характер. В особенно сложном положении с продовольственным снабжением находились крестьяне отдаленных волостей Повенецкого уезда. Крестьяне деревень Ребольской волости предпочитали закупать хлеб в Финляндии, в городе Лиекса, находившемся в 100 верстах от Ребол. Дорога до уездного города была более чем в три раза длиннее и намного хуже по качеству<sup>3</sup>.

Аналогичная ситуация со снабжением складывалась и в Беломорской Карелии, жители которой также получали продовольствие водным путем. Приграничные с Финляндией волости традиционно имели прочные экономические связи с Великим княжеством. В то же время, по

всей вероятности, они не распространялись на торговлю хлебом. Карельские крестьяне из деревень вокруг озера Соколозеро (Олангская волость Кемского уезда), которые находились в 15 км от границы<sup>4</sup>, получали хлеб из населенных пунктов, расположенных на берегу Кандалакшской губы. В связи с этим вести о германских военных кораблях в российских северных морях чрезвычайно волновали население даже отдаленных волостей Беломорской Карелии<sup>5</sup>.

Еще одной важной составляющей в комплексе проблем, которые привели к тяжелому продовольственному кризису в Карелии во время войны, стал неурожай 1914 года. В целом ряде источников отмечается, что в результате летней засухи крестьянские хозяйства в различных местностях как Олонецкой губернии, так и северной Карелии понесли большие убытки. Не была в нужном объеме подготовлена кормовая база для скота, семенные фонды крестьянских хозяйств на посевную 1915 года были заполнены не полностью<sup>6</sup>.

Постоянные мобилизации мужчин трудоспособного возраста также крайне отрицательно сказывались на продовольственном обеспечении Олонецкой губернии. В Каргопольском уезде, являвшемся, по словам губернатора М. И. Зубовского, житницей края<sup>7</sup>, из 46 873 мужчин<sup>8</sup>, проживавших здесь в 1913 году, к концу 1916 года под ружье было поставлено 15 000 человек<sup>9</sup>, то есть треть мужского населения уезда. Из населенных пунктов, находившихся на территории нынешней Карелии, по подсчетам Н. А. Кораблева и Е. Ю. Дубровской, всего за время Первой мировой войны было мобилизовано не менее 28 000 человек, то есть половина трудоспособного мужского населения края [3: 57]. Такое массовое сокращение рабочей силы в деревне привело, с одной стороны, к уменьшению посевных площадей, а с другой – к резкому подорожанию наемной рабочей силы. Летом 1913 года средняя поденная плата в карельских уездах Олонецкой губернии на посеве озимых работнику с лошастью и со своим пропитанием составила 179,25 коп., летом 1914 года стоимость этих работ возросла до 192,75 коп., а во время летней посевной 1915 года достигла 295,5 коп. Таким образом, цена на рабочие руки за два года (по сравнению с последним мирным летом 1913 года) увеличилась на 40 %<sup>10</sup>. Все эти факторы в одинаковой степени приводили к росту цен на продовольствие.

Наконец, существовала еще одна важная причина продовольственного кризиса в годы войны, которая была характерна для Карелии. Она связана со строительством железных дорог в крае. Весной 1914 года начались работы по укладке Олонецкой железной дороги, которая была призвана соединить Петрозаводск со столицей Империи. Строительство осуществлялось силами наемных рабочих из других губерний. В июне

1915 года на сооружении второго участка железной дороги (на территории Олонецкой губернии) работало не менее 7000 рабочих, прибывших из других регионов страны<sup>11</sup>.

Строительство Мурманской железной дороги, начатое в 1915 году, потребовало привлечения гораздо большего количества трудовых ресурсов. По требованию правительства сооружение этого жизненно важного в условиях войны пути должно было завершиться как можно быстрее. В связи с этим началась массовая вербовка рабочей силы в других регионах. К строительству также были привлечены военные из 8-й железнодорожной бригады. Кроме того, уже в 1915 году на работы по сооружению дороги были отправлены военнопленные. Летом этого года на прокладке Мурманского пути работало около 60 000 человек [3: 106]. С учетом 7 000 рабочих на Олонецкой дороге общее число работающих на постройках двух железных дорог летом 1915 года составляло 67 000 человек. В дальнейшем эта цифра почти не менялась: в среднем на постройке железной дороги каждый месяц трудились от 50 000 до 75 000 человек, а всего за время строительства на ней работали до 170 000 человек [1: 168–169]. Важно отметить, что это были рабочие разных категорий (вольнонаемные, военные, пленные), прибывшие из других регионов и стран. Часть из них работала на Кольском полуострове, но основное число рабочих трудилось на территории Карелии. На начало 1913 года в карельских уездах Олонецкой губернии и Кемском уезде Архангельской губернии проживало 280 700<sup>12</sup> человек. Таким образом, население региона, остро нуждавшегося в привозном продовольствии, резко возросло сразу на четверть от своей довоенной численности. В условиях военного времени этот фактор также серьезно сказывался на продовольственном положении и ценообразовании на продуктовом рынке.

Помимо увеличения численности населения в крае, строительство железных дорог неблагоприятно сказывалось на продовольственном положении Карелии и по другим причинам. Цены на продовольствие, а также сено и солому постоянно росли в силу постоянно высокого спроса на них со стороны перекупщиков, продававших эти товары затем на железнодорожном строительстве. В земской печати с тревогой отмечалось, что карельские крестьяне массово продавали скот на строящиеся железные дороги по крайне выгодным ценам – на 50–60 руб. превосходящим обычные. На эти деньги в Петрозаводске в феврале 1916 года можно было купить 450 кг простой ржаной муки. Желая получить большие и, главное, быстрые деньги, крестьянин оставался при этом без молока и удобрений, что вело к снижению урожайности его надела<sup>13</sup>. Наличие же денег в условиях кризиса хлебных поставок из волжских губерний не гарантировало стабильного снабже-

ния хозяйства этим продуктом. Кроме того, не исключено, что при заключении сделок крестьяне могли обманывать. По сведениям А. А. Голубева, чиновники, обеспечивавшие снабжением рабочих на прокладке железной дороги, занимались финансовыми махинациями [2: 122]. Уездные земства через губернатора пытались повлиять на ситуацию с массовой покупкой у крестьян губернии скота и сена для нужд строительства железной дороги. В ответ на соответствующий запрос М. И. Зубовского из министерства земледелия пришел ответ, в котором подчеркивалось, что Олонецкая губерния освобождена от реквизиций скота в пользу армии. В связи с этим ходатайство о запрете на покупку скота для нужд строящейся железной дороги не обсуждалось<sup>14</sup>.

Таким образом, продовольственный кризис в крае развивался под влиянием комплекса проблем: слабо развитой логистики доставки продовольствия в Карелию, неурожая 1914 года, мобилизации трудоспособного мужского населения и строительства железных дорог на территории региона.

Продовольственный кризис выражался в постоянно растущих ценах на продукты питания. Причины этого явления заключались как в объективных законах рынка (нехватка товара на прилавках и высокие закупочные цены), так и в спекуляции, которая стала крайне сильным раздражителем социального спокойствия. В целом, если до войны семья из 4 человек тратила на продуктовую корзину и промышленные товары первой необходимости 32 руб. 27 коп., то к декабрю 1915 года эта сумма составляла уже 61 руб. 73 коп.<sup>15</sup> Рост цен составил почти 50 %.

Население Карелии крайне болезненно воспринимало рост цен. В общественном сознании прочно закрепился образ купца-спекулянта в городе и кулака в деревне, которые наживались на страданиях людей. В одном из номеров «Олонецкой недели» была опубликована статья, в трагикомической форме высмеивавшая поведение торговцев. В частности, на возмущение покупателя высокими ценами купец ответил:

Время теперь такое. <...> Никак нам, торговым людям, нельзя теперь не нажить. Вон, как хорошо в газетах пишут: «Подъем, мол, общий». Ну, а раз общий подъем, то как же нам без подъема цен. Еще скажут, не сочувствуем. А мы этому подъему во как сочувствуем<sup>16</sup>.

Крестьяне отправляли губернатору обращения с просьбой повлиять на купцов, постоянно увеличивавших цены. Однако М. И. Зубовский, отмечая рост отпускных оптовых цен в Рыбинске, лишь беспомощно, но резонно замечал в своих резолюциях: «Что же я могу сделать?»<sup>17</sup> Характерный пример, демонстрирующий падение авторитета власти среди крестьян, произошел весной 1915 года в одной из деревень Пудожского уезда. В Российской империи к тому времени действовала уже отлаженная система продовольственных

капиталов, которая нивелировала последствия неурожая и сводила к минимуму возможный риск возникновения голода и других социальных потрясений. Продовольственные капиталы формировались взносами самих же крестьян и находились под управлением государства. В какой-то степени это была патриархальная форма взаимосвязи народа и царя, который гарантировал людям существование без голода. Как уже было отмечено, 1914 год был неурожайным и крестьяне не подготовили достаточно семян для посевной 1915 года. Обратившись к местному земскому начальнику за посевным материалом, крестьяне получили формально мотивированный отказ, который мог сорвать сроки посевной. После этого они выступили с угрозами забрать семена силой, мотивируя действия тем, что их семьи будут «помирать от голода», пока решение о выдаче семян пройдет через уездный съезд. При участии вышестоящих чиновников конфликт был исчерпан<sup>18</sup>. В то же время он демонстрирует кризис доверия сельского населения к власти. Продовольственная проблема все больше принимала остро социальный характер.

Население городов губернии обращалось к власти посредством анонимных записок с ультимативными требованиями по стабилизации цен на продовольствие. В одной из таких записок отмечалась близорукость местных властей, не замечающих социальное напряжение в обществе:

...стоит дать только маленький толчок. И тогда не только этих мизерных лавчонок, а от всего Петрозаводска останется очень мало<sup>19</sup>.

Понимая крайне негативное влияние, которое могут оказать на армию волнения в тылу из-за продовольственной проблемы, центральные власти пытались предпринять активные меры для преодоления кризиса. Так, губернатор М. И. Зубовский регулярно получал правительственные циркуляры с требованиями сдерживать рост цен на товары первой необходимости. На практике эти приказы выразились во введении в Карелии в сентябре 1914 года системы такс, то есть законодательно установленных предельных цен на ряд товаров первой необходимости. Однако как в регионе, так и по всей стране в целом эта мера не привела к желаемым результатам, поскольку не учитывала объективные законы ценообразования на рынке [7: 268]. Из уездов губернии регулярно поступали сообщения о завышении предельно допустимых цен. Так, один из торговцев заявил крестьянам в грубой форме весной 1915 года, что он не намерен соблюдать постановление губернатора: «Почему губернатор назначил таксу на хлеб, а не на рабочих?»<sup>20</sup>

Другая мера, предпринятая М. И. Зубовским по смягчению продовольственного кризиса, была связана с пограничным положением Карелии. В январе 1915 года был введен запрет на вывоз в Финляндию муки и зерна. Эта мера была связана

с тем, что крестьяне приграничных с Великим княжеством волостей Олонецкого и Петрозаводского уездов занимались провозом этого продукта через границу с целью перепродажи. Экономическая выгода от спекуляции была очевидной: в январе 1916 года куль муки в Петрозаводске можно было приобрести за 19 руб. 50 коп.<sup>21</sup>, а перепродать в Финляндии уже за 33 руб.<sup>22</sup> В связи с участвовавшими случаями задержания контрабандистов с хлебом на границе власти ввели ограничения при покупке хлеба крестьянами приграничных волостей: необходимо было иметь отношение от удостоверения сельских властей о семейном положении и потребности в ржаной муке для семьи<sup>23</sup>.

Вопросы снабжения населения губернии продовольствием составляли важную часть работы земств. В условиях острого продовольственного кризиса и ограниченности ресурсов земства всех уездов Олонецкой губернии прилагали значительные усилия для снабжения населения продовольствием. Зачастую только благодаря земским закупкам в уездах поддерживался необходимый минимальный запас хлеба, а также осуществлялось регулирование распределения этих ресурсов. Так, в Пудожском уезде, населению которого требовалось на зиму не менее 25 000 кулей (3 600 т) ржаной муки, торговцы могли заготовить лишь 10 000 кулей. Остальные 15 000 кулей (или 60 % от требуемого объема) планировало заготовить земство. При этом перспективы заготовки торговцами 10 000 кулей были непонятны. На закупку продовольствия земство тратило все имеющиеся средства, часто привлекая на эти цели финансирование из других статей бюджета<sup>24</sup>.

Попытка смягчить острый продовольственный кризис в Карелии осуществлялась еще на одном уровне – самоорганизации населения. Речь идет о кооперативных лавках, которые открывались в годы войны повсеместно. За один лишь 1916 год в разных уездах губернии было открыто 44 общества потребителей<sup>25</sup>. Помимо снабжения своих членов продуктами по более доступным ценам, общества потребителей приносили также и прибыль. Например, из годового отчета общества потребителей «Бережливость» в Толвуде следует, что чистый доход организации составил 600 руб.<sup>26</sup> Создавая общества потребителей, жители селений преследовали цель нарушить монополию местных торговцев и тем самым обезопасить себя от спекулятивного роста цен на продовольствие. Несмотря на положительное влияние, которое оказывало кооперативное движение в деревне на улучшение продовольственного положения, имели место и негативные явления. Согласно жалобам губернатору, некоторые общества потребителей фактически заменили собой торговцев-спекулянтов. Будучи монополистами, они не отпускали продукты не членам кооператива. В то же время, когда коопе-

ратив остро нуждался в деньгах, они отпускали продукты всем желающим<sup>27</sup>.

Другой формой самоорганизации крестьян в области экономии хлеба стала самостоятельная охрана дорог, ведущих в Финляндию, для пресечения контрабанды муки. В конце 1917 года население с подозрением относилось к милиционерам, которые сами были замечены в организации незаконного вывоза продуктов. В связи с этим на сходе 26 декабря крестьяне Вешкельского общества постановили запретить вывоз муки в Финляндию под угрозой значительного штрафа и конфискации всего запаса муки контрабандиста в общественный запас. Чтобы еще больше мотивировать крестьян пресекать контрабанду, сход постановил отдавать крестьянину, пресекающему вывоз муки, часть конфискованного продукта<sup>28</sup>.

Одним из способов улучшения снабжения населения Петрозаводска продуктами питания и снижения на них цен в городских лавках стала идея организации городского огорода. Инициативу взяло в свои руки местное земство, которое уже много лет пропагандировало среди крестьян идею о пользе посадок огородных и садовых культур.

Одним из самых активных популяризаторов развития огородничества в регионе был агроном, инструктор по садоводству и огородничеству Управления земледелия и государственных имуществ Олонецкой губернии Витольд Фомич Волейко. В конце ноября 1914 года он подготовил подробный доклад по вопросу организации в Петрозаводске городского промышленного огорода. Документ предназначался для выступления на заседании Петрозаводской городской думы, а его копия была отправлена губернатору. Необходимость разработки городского огорода, по мнению агронома, была обусловлена двумя факторами: во-первых, богатые витаминами овощи должны были быть обязательной частью рациона жителя севера в силу своей полезности, во-вторых, огород должен был решить проблему крайне высокой стоимости овощей в торговых точках Петрозаводска<sup>29</sup>.

Анализ статистических материалов говорит о правильности постановки проблемы агрономом. За навигацию 1915 года в Петрозаводск было поставлено около 500 пудов капусты и прочих овощей (без картофеля)<sup>30</sup> при ежемесячной потребности населения в 300 пудах (без картофеля)<sup>31</sup>. Поставки овощей в город крестьянами уездов губернии едва ли могли значительно повлиять на статистику: во-первых, огородничество в карельской деревне лишь начинало набирать популярность, во-вторых, с 1915 года имеющиеся продуктовые излишки крестьяне стремились поставить на строительство железной дороги, закупочные цены на которой были на порядок выше цен, предлагаемых перекупщиками в Петрозаводске. Таким образом, ценообразование на овощи

в Петрозаводске диктовалось значительным дефицитом этих продуктов в городе.

По подсчетам В. Ф. Волейко, городской огород должен занимать площадь не менее 22 десятин (24 га). Предполагалось высадить капусту, картофель, репу, редьку, лук, свеклу, морковь, а также разместить хозяйственные постройки и подъездные дороги. При достаточном урожае, снятом с огорода такой площади, себестоимость овощей не должна была превышать 10 копеек за пуд, но для получения прибыли продажные цены следовало установить выше. Однако даже с этой наценкой овощи с городского огорода должны были быть значительно дешевле представленных в городских лавках.

На присланной в конце ноября 1914 года копии проекта губернатор М. И. Zubовский написал резолюцию: «Я переговорю по этому поводу с городским головой». Однако документ был положен под сукно. Вероятно, в ситуацию вмешалось купечество города, которое не было заинтересовано в появлении на рынке дешевых овощей<sup>32</sup>.

Ситуация начала сдвигаться с мертвой точки лишь в конце января 1916 года, когда В. Ф. Волейко решается написать о сложившейся ситуации напрямую в Петроград, в Управление сельской продовольственной части Министерства внутренних дел. Реакция Управления была незамедлительной. Уже 8 февраля губернатор М. И. Zubовский получил из Петрограда письмо, в котором от него требовалось доложить, на какой стадии находится работа по организации общественного огорода<sup>33</sup>. После этого вмешательства административная работа по согласованию проекта городского огорода, которая не двигалась 14 месяцев, была проделана местными властями за 16 дней. 25 февраля М. И. Zubовский сообщил в МВД, что городская Дума одобрила проект огорода и постановила начать работы по его созданию весной текущего года<sup>34</sup>. Власти согласовали размещение огорода в предложенном В. Ф. Волейко месте, но площадь отведенного участка оказалась немного меньше запланированной – 21,5 десятины (23,5 га).

Реалии весны 1916 года уже серьезно отличались от положения в стране осенью 1914 года, когда В. Ф. Волейко готовил проект огорода. В связи с острой нехваткой финансирования огородному комитету при городской Управе пришлось переделывать численные показатели. Всю площадь огорода уже невозможно было освоить за один летний сезон, поэтому из 20 десятин (1,5 десятины на отведенном участке должны были занять постройки и дороги) летом 1916 года решено было обработать и засадить овощными культурами только 3,5 десятины. Оставшуюся площадь постановили использовать в этом году только в качестве сенокосной<sup>35</sup>.

Согласно планам на 1916 год, общий доход от огорода при нормальном урожае должен был

составить 3675 руб. При этом на устройство огорода городской Управой было отпущено 8370 руб. Всего же на полное обустройство огорода (в том числе на строительство необходимых хозяйственных сооружений) планировалось потратить 15000 руб. Таким образом, при нормальном функционировании городской огорода, выполняя свою главную функцию – снабжение населения сравнительно дешевыми овощами, к концу 1920 года должен был начать приносить прибыль<sup>36</sup>.

Организация работ на огороде была связана с еще одной трудностью – нехваткой рабочей силы. Сельскохозяйственные работы проводились поденными и сдельными рабочими из числа местного населения. Столярные и строительные работы были осуществлены силами строительного батальона. Кроме того, приобретенных на нужды огорода двух лошадей явно не хватало, в связи с чем к полевым работам привлекались лошади из пожарного обоза. Наконец, на огороде работали военнопленные<sup>37</sup>. Это были солдаты австро-венгерской армии. Об этом косвенно свидетельствуют сведения из различных платежных ведомостей, где они фигурируют как «пленные австрийцы». В поддержку этой гипотезы говорят также венгерские и славянские фамилии: Божик, Худец, Ениш, Ковач<sup>38</sup>. Четко определить национальную принадлежность занятых в работах военнопленных было бы затруднительно даже при наличии соответствующей информации в источнике. Р. Нахтигаль, исследовавший положение военнопленных на строительстве Мурманской железной дороги, отмечал, что этническое многообразие пленных австро-венгерской армии приводило ведомства, занимавшиеся надзором за ними, в замешательство. В связи с этим всех военнопленных из Австро-Венгрии в документах именовали «австрийцами» [10: 113]. Хотя пленные отправлялись на сельскохозяйственные работы принудительно, их работа регулярно оплачивалась<sup>39</sup>.

Собранный с огорода осенью урожай реализовывался различными способами. Значительная его часть была продана в городской лавке торговца Корытова, который получил 7 % от вырученной прибыли. Часть продукции реализовывалась прямо с огорода<sup>40</sup>. Установленные городской Управой цены на продукцию огорода были на по-

рядок ниже (табл. 2) существующих в то время розничных цен в лавках города.

Итоги года и анализ цен в торговых точках города показали, что организация огорода достигла одной из главных своих целей: удалось добиться снижения розничных цен на овощи в Петрозаводске на 30–35 %. Исключение составила лишь капуста, урожай которой был на городском огороде незначительным и не мог создать условия для конкурентной борьбы в ценообразовании. Повлиять на оптовые цены в 1916 году общественный огород еще не мог из-за недостаточных объемов продукции, поставляемой на рынок города.

Таким образом, продовольственный кризис в Карелии в годы Первой мировой войны стал результатом комплекса проблем. В мирное время отсутствие надежных круглогодично функционирующих путей сообщения, связывающих регион с хлеботорными губерниями, удавалось нивелировать за счет многолетнего опыта организации доставки хлеба в регион земствами и торговцами. В условиях войны, а также неурожая 1914 года она оказалась неспособной обеспечить продовольствием население региона. Важной предпосылкой кризиса стала мобилизация в армию трудоспособного мужского населения, вызвавшего рост цен на рабочую силу. Общий негативный фон хлебного рынка страны вызвал рост цен на продовольствие в Карелии, который искусственно подогревался спекуляцией. Другой особенностью ценообразования в регионе стало влияние на этот процесс строительства железных дорог и массовый приток трудовых мигрантов, который в значительной степени обострил хлебный голод в Карелии и ускорил рост цен. Меры, которые принимала власть для стабилизации положения в крае, оказались малопродуктивными. Усилия земств, ограниченных в финансовых ресурсах, в значительной степени позволили держать ситуацию со снабжением населения продуктами под контролем. Однако в условиях нарастающего системного кризиса в стране местные самоуправления не могли предпринять мер по стабилизации продовольственного положения в губернии. Определенную положительную роль в этой ситуации сыграла самоорганизация населения, которое объединялось в общества потребителей для борьбы со спекуляцией и пресекало

Таблица 2<sup>41</sup>

Цены на овощи в лавках Петрозаводска и цены на продукцию с городского огорода

Название овощной культуры	Цена в торговых точках Петрозаводска до открытия городского огорода (за пуд)	Цены на овощи с городского огорода
Картофель	3 руб. 20 коп.	2 руб.
Брюква	3 руб.	2 руб.
Свекла	4 руб.	2 руб. 80 коп.
Капуста	5–6 руб.	2 руб. 50 коп.
Редька	2 руб. 50 коп.	1 руб. 80 коп.
Огурцы	1 руб. 20 коп. (за десяток)	80 коп. (за десяток)
1 квадратный аршин капустной и брюквенной рассады	2 руб. – 2 руб. 50 коп.	50 коп.

контрабанду муки в Финляндию. Наконец, необходимо констатировать, что продовольственный кризис в Карелии имел долгосрочные политические последствия. Бедственное положение с продовольствием в Беломорской Карелии в 1917 году, где крестьянам приходилось использовать основную муку при выпечке хлеба [4: 322], а также обострившийся до крайности к этому времени продовольственный вопрос в Поросозерской и Ребольской волостях стали отправной точкой для многих событий в Карелии в период Гражданской войны. В феврале 1918 года священник из

Ребольской волости писал в губернской печати: «Земли здесь изобилие <...> имеется теперь (после революции. — А. К.) и воля. Но имея землю и волю, у крестьян Ребольской волости нет самого главного — хлеба»<sup>42</sup>.

Голод и фактическое отсутствие государственной власти, а значит, и перспективы решения этой проблемы толкали крестьян Ребольской и Поросозерской, а также северокарельских волостей к ориентации на Финляндию, с которой у населения уже сложились давние экономические и культурные связи.

\* Статья подготовлена в рамках выполнения плановой темы «Карелия в условиях мира и войны (от Средневековья до наших дней)». Номер госрегистрации: АААА-А18-118030190093-9.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Национальный архив Республики Карелия (далее — НАРК). Ф. 118 (Горское сельское общество). Оп. 1. Д. 2/30. Л. 60б.
- <sup>2</sup> НАРК. Ф. 62 (Петрозаводская городская управа). Оп. 1. Д. 72/573. Л. 26–26об.
- <sup>3</sup> Село Реболы, Повенецкого уезда // Вестник Олонецкого губернского земства (далее — ВОГЗ). 1915. № 10. С. 18.
- <sup>4</sup> Линия российско-финляндской границы на одном из участков в Приполярье до 1940 г. проходила восточнее современной.
- <sup>5</sup> Сент-Илер К. К. Как мы прошли с Белого моря в Финляндию: (Отклики войны на Севере). Юрьев: [б. и.], 1915. С. 26.
- <sup>6</sup> Иконников П. С. Сообщение из Олонца // ВОГЗ. 1915. № 11. С. 12; НАРК. Ф. 1 (Канцелярия олонцкого губернатора). Оп. 2. Д. 17/741. Л. 44; НАРК. Ф. 118. Оп. 1. Д. 2/30. Л. 10об., 13, 14об.; Обзор Архангельской губернии за 1914 год: Ежегодный отчет. Архангельск: Архангельская губернская типография, 1915. С. 4.
- <sup>7</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123/11. Л. 82.
- <sup>8</sup> Олонцкая губерния: Статистический справочник. Петрозаводск, 1913. С. 23.
- <sup>9</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123/39. Л. 5.
- <sup>10</sup> Посчитано по: Материалы по текущей статистике, Вып. 14, Лето — осень 1913 г. / Издание Олонецкого Губернского Земства; [Заведующий оценочно-статистическим отделом В. Бузин]. Петрозаводск: Северная Скоропечатня Р. Г. Кац, 1914. С. 51; Материалы по текущей статистике. Вып. 15. Зима 1913/14 г., весна, лето — осень 1914 г. / Издание Олонецкого Губернского Земства; [Заведующий оценочно-статистическим отделом Вл. Бузин]. Петрозаводск: Северная Скоропечатня Р. Г. Кац, 1915. С. 137; Материалы по текущей статистике. Вып. 16. Зима 1914/15 г., весна, лето — осень 1915 г. / Издание Олонецкого Губернского Земства; [Заведующий оценочно-статистическим отделом Вл. Бузин]. Петрозаводск: Северная Скоропечатня Р. Г. Кац, 1916. С. 155.
- <sup>11</sup> Олонцкая железная дорога (Званка — Петроград) // Известия Общества изучения Олонцкой губернии. 1915. Т. 5. № 2/3. С. 144.
- <sup>12</sup> Посчитано по: Обзор Архангельской губернии за 1912 год: Ежегодный отчет. Архангельск: Архангельская губернская типография, 1913. [Ведомость № 2]; Олонцкая губерния: Статистический справочник / Стат. бюро Олонец. Губ. Земской Управы; Предисл. Вл. Бузина. Петрозаводск: Северная Скоропечатня Р. Г. Кац, 1913. С. 23.
- <sup>13</sup> Г. Г. Г. Крестьяне, берегите свой молочный скот! // ВОГЗ. 1916. № 4. С. 28.
- <sup>14</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 3. Д. 19/759. Л. 19, 21.
- <sup>15</sup> Бузин В. Война и жизнь // ВОГЗ. 1915. № 23. С. 2.
- <sup>16</sup> Торговый патриотизм // Олонцкая неделя. 1915. № 18. С. 13.
- <sup>17</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 121/7. Л. 94.
- <sup>18</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 3. Д. 18/741. Л. 49.
- <sup>19</sup> Там же. Л. 190.
- <sup>20</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 3. Д. 18/733. Л. 2.
- <sup>21</sup> Местные хлебные цены // ВОГЗ. 1916. № 1. С. [36].
- <sup>22</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 3. Д. 19/759. Л. 4.
- <sup>23</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 3. Д. 19/766. Л. 2об.
- <sup>24</sup> Чрезвычайное Пудожское уездное земское собрание 27 июня 1916 г. // ВОГЗ. 1916. № 15. С. 10–11.
- <sup>25</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123/32. Л. 10–10об.
- <sup>26</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123/4. Л. 1об.
- <sup>27</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 121/7. Л. 175.
- <sup>28</sup> Алек. С. По границе с Финляндией (Петрозаводский уезд) // ВОГЗ. 1918. № 2–3. С. 16–17.
- <sup>29</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 121/6. Л. 209.
- <sup>30</sup> НАРК. Ф. 62. Оп. 1. Д. 72/573. Л. 26.
- <sup>31</sup> Там же. Л. 24.
- <sup>32</sup> Кон д'Ор. Домашняя стратегия // Олонцкая неделя. 1916. № 8. С. 14.
- <sup>33</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123/10. Л. 7.
- <sup>34</sup> Там же. Л. 2.
- <sup>35</sup> Там же. Л. 17.
- <sup>36</sup> Там же. Л. 19.
- <sup>37</sup> Там же. Л. 26об.
- <sup>38</sup> НАРК. Ф. 62. Оп. 2. Д. 9/181. Л. 31об.
- <sup>39</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123/10. Л. 33.
- <sup>40</sup> НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123/10. Л. 27об.
- <sup>41</sup> Там же. Л. 27об.–28.
- <sup>42</sup> Филин М. Накануне голода (с. Лужма Повенецкого уезда) // ВОГЗ. 1918. № 3–4. С. 18.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Баданов В. Г., Кораблев Н. А., Жуков А. Ю. История экономики Карелии. Петрозаводск: ПетроПресс, 2005. Кн. 1. 192 с.
2. Голубев А. А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917). СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2011. 205 с.
3. Дубровская Е. Ю., Кораблев Н. А. Карелия в годы Первой мировой войны, 1914–1918. СПб.: Нестор-История, 2017. 425 с.
4. История Карелии с древнейших времен до наших дней / Науч. ред. Н. А. Кораблев, В. Г. Макуров, Ю. А. Савватеев, М. И. Шумилов. Петрозаводск: Периодика, 2001. 944 с.
5. Карпачев М. Д. О кризисе продовольственного снабжения в годы Первой мировой войны // Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы. 2012. № 1. С. 255–268.
6. Китанина Т. М. Война, хлеб и революция. (Продовольственный вопрос в России 1914 – октябрь 1917 г.). Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1985. 384 с.
7. Кораблев Н. А. О продовольственном кризисе в Карелии в годы Первой мировой войны // Актуальные вопросы развития государства и общества: Материалы I заочной межрегиональной научно-практической конференции (30 апреля 2014 года). Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2014. С. 264–276.
8. Кораблев Н. А. Экономическое развитие Беломорской Карелии в пореформенный период XIX в. // Исторические судьбы Беломорской Карелии. Петрозаводск, 2000. С. 51–63.
9. Кораблев Н. А., Дубровская Е. Ю. Влияние Первой мировой войны на социально-экономическую жизнь населения Карелии // Труды Карельского научного центра Российской академии наук. 2015. № 8. С. 28–38.
10. Нахтигаль Р. Мурманская железная дорога (1915–1919 годы): военная необходимость и экономические соображения. СПб.: Нестор-История, 2011. 320 с.
11. Самохин К. В. Тамбовское крестьянство в годы Первой мировой войны (1914 – февраль 1917 гг.). СПб.: Нестор, 2004. 122 с.
12. Сидоров А. Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М.: Наука, 1973. 654 с.

**Krivosozhenko A. F.**, Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences  
(Petrozavodsk, Russian Federation)

## FOOD PROBLEM IN KARELIA DURING THE FIRST WORLD WAR AND ITS SOLUTION\*

The article deals with studying the food crisis during the First World War in the territory of modern Karelia. The relevance of the topic is twofold. Firstly, it is due to the centenary of the end of the First World War and the attention of historians to this event. Secondly, the focus of public attention has traditionally been concentrated on the issue of public security. The scientific novelty of the article is that the author conducted the first comprehensive analysis of the causes for the food crisis in Karelia during the First World War. Also he studied how much the crisis affected the socioeconomic status of various strata of the region's population. The study revealed the low effectiveness of state measures undertaken to overcome the crisis. In addition, the conclusion was made about the positive role of zemstvos and the population self-organization for combatting high prices, speculation, illegal grain export and the threat of famine. It was found that the food crisis and inefficient state measures undertaken to overcome it became the reason for separatist sentiments among the peasants of Karelia's White Sea region and the border districts of the Povenets Uyezd.

Key words: Karelia, Olonets province, Kem district, World War I, food crisis, peasantry, zemstvo, Murmansk railway

\* The study was carried out as part of RAS Karelian Research Centre project No AAAA-A18-118030190093-9.

## REFERENCES

1. Badanov V. G., Korablev N. A., Zhukov A. Yu. History of Karelian economy. Petrozavodsk, PetroPress Publ., 2005. Book 1. 192 p. (In Russ.)
2. Golubev A. A. Murmansk railway. History of construction (1894–1917). St. Petersburg, Petersburgskiy gos. un-t putey soobshcheniya Publ., 2011. 205 p. (In Russ.)
3. Dubrovskaya E. Yu., Korablev N. A. Karelia during the First World War. 1914–1918. St. Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2017. 425 p. (In Russ.)
4. History of Karelia from ancient times to the present day. (N. A. Korablev, V. G. Makurov, Yu. A. Savvateev, M. I. Shumilov, Eds.). Petrozavodsk, Periodika Publ., 2001. 944 p. (In Russ.)
5. Karpachev M. D. Food supply crisis during the First World War. *Ezhegodnik po agrarnoy istorii Vostochnoy Evropy*. 2012. No 1. P. 255–268. (In Russ.)
6. Kitaniina T. M. War, bread and Revolution. (Food issue in Russia from 1914 to October of 1917). Leningrad, Nauka Publ., 1985. 384 p. (In Russ.)
7. Korablev N. A. Food Crisis in Karelia during the First World War. *Aktual'nye voprosy razvitiya gosudarstva i obshchestva: Materialy I zaочно mezhregional'noy nauchno-prakticheskoy konferentsii (30 aprelya 2014 goda)*. Petrozavodsk, KarNTs RAN Publ., 2014. P. 264–276. (In Russ.)
8. Korablev N. A. Economic development of Karelia's White Sea region in the post-reform period of the XIX century. *Istoricheskie sud'by Belomorskoj Karelii*. Petrozavodsk, 2000. P. 51–63. (In Russ.)
9. Korablev N. A., Dubrovskaya E. Yu. The influence of the First World War on the socioeconomic life of Karelia's population. *Proceedings of Karelian Research Center of the Russian Academy of Science*. 2015. No 8. P. 28–38. (In Russ.)
10. Nachtigall R. Murmansk Railway (1915–1919): military necessity and economic considerations. St. Petersburg, Dmitriy Bulanin Publ., 2017. 320 p. (In Russ.)
11. Samohin K. V. Tambov peasantry during the First World War (from 1914 to February of 1917). St. Petersburg, Nestor Publ., 2004. 122 p. (In Russ.)
12. Sidорова A. L. Economic situation in Russia during the First World War. Moscow, Nauka Publ., 1973. 654 p. (In Russ.)

Поступила в редакцию 24.04.2018