

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ТРУДЯЩИХСЯ МУРМАНА В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ НА ПРИМЕРЕ СТАНЦИИ ИМАНДРА

А н н о т а ц и я . Статья посвящена материальному положению рабочих и служащих станции Имандра в годы Гражданской войны и интервенции на Мурмане. Рассматриваются вопросы о том, какими нормативно-правовыми актами устанавливались оклады рабочих и как заработная плата соотносилась с общим социально-экономическим положением жителей Северной области. Источниками служат архивные материалы, содержащие информацию об окладах работников, сообщения о средней заработной плате мужчин и женщин, протоколы заседаний должностных лиц, посвященные обсуждению экономических проблем Мурманска. Впервые используются архивные данные, которые касаются жизни работников Имандровского депо. Сделан вывод, что на станции Имандра существовало значительное гендерное неравенство в начислении заработной платы, средняя зарплата мужчин превышала среднюю зарплату женщин практически в два раза. Тем не менее, несмотря на все сложности, работники станции имели доступ к свободной покупке товаров народного потребления, однако цены на эти товары были относительно высокими. Автор считает одной из главных проблем населения Северной области быстрое обесценивание рубля, вызывавшее рост цен, в то время как заработная плата не могла им соответствовать.

Ключевые слова: станция Имандра, заработная плата, Север России, Гражданская война, гендерное неравенство, экономика

Б л а г о д а р н о с т и . Исследование выполнено при поддержке федерального бюджета по теме государственного задания № FMEZ-2022-0028 Кольского научного центра Российской академии наук.

Д л я ц и т и р о в а н и я : Сушко Е. О. Экономическое положение трудящихся Мурманска в годы Гражданской войны на примере станции Имандра // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2022. Т. 44, № 6. С. 83–90. DOI: 10.15393/uchz.art.2022.800

ВВЕДЕНИЕ

Гражданская война на Мурмане развивалась достаточно необычно, начавшись по сути в марте 1918 года, когда 1 марта была затребована помощь союзных сил при согласии наркома иностранных дел Советской России Л. Д. Троцкого, чтобы защитить Мурман от возможной атаки Германии и Финляндии. 2 марта между Мурманским советом и союзническими силами было заключено соглашение о сотрудничестве [3: 146–147]. Союзническое командование, прибегая к определенным интригам, всячески искало возможность перетянуть на свою сторону власти краевого Совета в том или ином виде, речь шла даже о создании отдельной республики, включающей территорию от Мурманска до Онежского озера, под протекторатом Великобритании [5: 43]. В начале июля 1918 года власть большеви-

ков на территории Кольского полуострова была свергнута, а между интервентами (Великобритания, Франция, США) и представителями Мурманска было заключено новое «временное, по особым обстоятельствам, соглашение» [3: 217–221]. Включающий Александровский и Кемские уезды Мурманский край отныне не подчинялся Совету народных комиссаров, он был самостоятелен, а свою судьбу связал с союзниками. 2 августа большевики окончательно теряют власть еще и в Архангельске, когда на территории большей части Архангельской губернии власть переходит к белым во главе с народным социалистом, «дедушкой русской революции» Н. В. Чайковским [5: 68–70]. Таким образом, Архангельская губерния перешла под контроль белого правительства и иностранных союзников.

В районе Хибин в то время существовало несколько станционных поселков, в том числе Имандра. Как писал известный мурманский краевед И. Ф. Ушаков, летом 1916 года на Мурманской железной дороге окончательно были введены в эксплуатацию следующие железнодорожные пункты: Пинозеро, Зашеек, Охтоканда, Ягельный Бор, Шонгуй, Кица, Оленья, Пулозеро, Хибинь и Имандра [13: 565]. Станция Имандра находилась под контролем союзников с начала июля 1918 года, когда была полностью разоружена охрана участков [12: 82]. Она являлась одним из важных железнодорожных узлов с точки зрения логистики и экономики.

Цель исследования – выяснить экономическое положение трудящихся Мурманна на примере станции Имандра. Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи:

1) проанализировать информацию о заработной плате работников станции Имандра и заработной плате трудящихся других предприятий на территории Мурманна, в том числе различные аспекты ее начисления, надбавки и др.;

2) сравнить положение трудящихся в разных частях Северной области;

3) выявить сущность некоторых экономических процессов на территории Северной области.

В статье впервые вводятся в научный оборот архивные документы, которые позволяют рассмотреть станцию Имандра как поддающийся экономическому анализу объект. Территориальные рамки исследования включают Александровский уезд (то есть Мурман) и конкретно станцию Имандра Мурманской железной дороги, расположенную около Хибинского горного массива. Для полного выполнения поставленных задач автором также частично затрагивается Кемский уезд и некоторые другие территории Северной области. Источниковая база исследования состоит из обширного массива данных. В работе используется сборник материалов «Борьба за установление и упрочение советской власти на Мурмане» [3], не утративший актуальности до сих пор, так как это издание содержит достаточное количество документов, которые можно применить для анализа социально-экономической и политической ситуаций на Мурмане.

Архивные источники представлены документами из Государственного архива Мурманской области, это дела: «Списки служащих, мастеровых и рабочих депо ст. Имандра»¹; «Основные оклады содержания служащих, мастеровых и рабочих мурманской железной дороги»²; «Приказы Генерал-губернатора Северной области, войскам Мурманского района, переписка

по личному составу, финансированию, хозяйственным вопросам»³; «Постановления и приказы Временного правительства, протоколы заседаний междуправительственной комиссии по рассмотрению и согласованию плана г. Мурманска, постановления начальника Мурманского Края, Инструкции»⁴. Документы из архивов позволяют наиболее тщательно провести историческое исследование, так как в них содержатся важные сведения об особенностях начисления зарплат, окладах работников Мурманской железной дороги, экономическом положении населения, работе государственных органов в период Гражданской войны и интервенции. Кроме того, автор обращается к историографическим источникам, которые очень важны при изучении Гражданской войны и интервенции на Севере России. Это работы А. А. Киселева, Е. Ю. Дубровской, И. Ф. Ушакова, В. И. Голдина, Е. И. Овсянкина и др. Одна из них – исторический труд «Мурман в дни революции и гражданской войны» [9], участие в создании которого принял историк, доктор исторических наук и выдающийся мурманский краевед А. А. Киселев. Изданная в 1977 году книга сама по себе окончательно уходит от традиционной для советской истории точки зрения о изначальной «предательской сущности» Мурманского совета и упоминает достаточно крамольный для советского времени тезис о мирном существовании интервентов вместе с советскими органами власти в марте – июле 1918 года. Другим примером является монография архангельского историка, профессора В. И. Голдина «Интервенция и антибольшевистское движение на Русском Севере. 1918–1920», в которой «исследуются многие малоизвестные ранее события и факты гражданской войны в северном регионе страны, версии и реальности» [5: 2] с опорой на ранее недоступные архивные документы и иные источники. Конечно, эти труды не посвящены полностью экономическому положению всего Мурманна или Северной области, так как авторы не ставят такой задачи, но именно они дают важную информацию об особенностях уровня жизни простого населения, их доходах, прожиточном минимуме, что является ценнейшим источником для настоящего исследования.

Примером иного рода может служить статья Е. Ю. Дубровской «Социально-экономическое пространство сооружения Мурманской железной дороги: строители магистрали и население прилегающих территорий в годы Первой мировой войны» [6]. В ней автор подробно рассматривает особенности развития экономических и социальных взаимоотношений между различными группами работников во время строительства Мур-

манской железной дороги, источники конфликтов и отношение к труду.

16 июня 1919 года начальник Имандровского депо отправляет начальнику Мурманской железной дороги письмо следующего содержания: «Просьба препроводить список служащих и переписку в город Александровск 8-му Председателю по подоходному налогу присутствия»⁵. В рамках этой переписки речь идет об участковых по подоходному налогу присутствиях, которые появились наряду с губернскими, областными и уездными [8: 71] в результате принятия закона о подоходном налоге от 1916 года⁶. После этого произошла новая реформа, в 1917 году были установлены новые ставки налога, разделенные по разрядам, а доход до 1000 рублей не облагался никаким налогом [15: 400–402]. При этом к 1917 году «поступление подоходного налога имело нерегулярный характер и составило всего 3,2 % в доходах бюджета» [14]. В дальнейшем налоговое законодательство регулировалось иными декретами уже советского правительства при сохранении должности участкового по доходному налогу присутствия, который руководил взиманием налоговых сборов⁷.

В следующем, июньском письме председателю Александровского участкового по доходному налогу присутствия начальник депо Имандры уточняет:

«...поэтому прошу, обращайтесь с требованием в Мурманск в контору 5-ого участка службы, там где Вам обещают дать список служащих со всеми прибавками и вычислениями в связи с повышением и понижением курса рубля»⁸.

Скорее всего, это не обычный бюрократический процесс оценки текущего уровня оплаты труда среди работников в рамках взаимодействия между руководителями ветвей единой железнодорожной организации, а маркер экономического кризиса. Основанием для такого вывода является постоянное значительное падение курса платежного средства:

«Но законы экономической жизни и требования союзников привели к тому, что в апреле 1919 года курс фунта стерлингов был 56 рублей, 1 мая – 64, а 21 мая – 72 рубля» [10: 19].

Данная информация свидетельствует о возникших к лету 1919 года значительных инфляционных процессах в Северной области, влияющих на курс северного рубля (это и упоминается в письме, но в гораздо более мягких выражениях), которые явно указывают на наличие проблем в экономике. Как пишет В. И. Голдин, «призрак финансовой катастрофы постоянно витал над белым Севером» [5: 104].

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА РАБОЧИХ СТАНЦИИ ИМАНДРА

Документ «Список личного состава служащих, мастеров и рабочих по депо Имандры на 1 июня 1919 г.» зафиксировал следующее количество работающих граждан: 43 человека, из них 36⁹ мужчин и 7¹⁰ женщин. Самая высокая зарплата была у Алексеенко Павла Леонидовича, начальника депо станции Имандра, она составляла 775 рублей¹¹. Среди служащих, мастеровых и рабочих мужчин наиболее высокие зарплаты были у трех человек: Овечкина Ефграфа Осиповича, слесаря второго разряда, 525 рублей¹²; Исаева Александра Антоновича, слесаря первого разряда, 525 рублей¹³; Чекинского Ефима Андреевича, кузнеца первого разряда, 525 рублей¹⁴. Самые низкие зарплаты были у следующих лиц мужского пола: Каменева Павла Николаевича, рабочего, 350 рублей¹⁵; Грузина Андрея Емельевича, рабочего, 350 рублей¹⁶.

Самыми низкооплачиваемыми на станции Имандра были женщины, а именно: Волкова Антонина Ивановна, каптерщица, 225 рублей¹⁷; Дербина Мария Ивановна, сторож каптерки, 225 рублей¹⁸; Колесакова Серафима, сторож электростанции, 225 рублей¹⁹; Лисиченко Варвара Дмитриевна, сторож бригады, 225 рублей²⁰; Павлова Надежда Прокофьевна, сторож бригады, 225 рублей; Ларинова Анна Ивановна, сторож бригады, 225 рублей; Торопова Наталья, отопщик вагонов, 225 рублей. Средняя заработная плата всех мужчин составляла примерно 440 рублей, а средняя заработная плата всех женщин – 225 рублей. Средняя зарплата всех служащих, мастеровых и рабочих мужчин была примерно в два раза больше, чем у женщин. Это свидетельствует о серьезной разнице в оплате труда на станции Имандра между женщинами и мужчинами. Данная заработная плата была обоснована рядом документов.

В документе под названием «Основные оклады содержания служащих, мастеровых и рабочих Мурманской железной дороги» представлен список всех имевшихся на тот момент окладов²¹, а начинается он с I категории оплаты, в которой оклад всех трудящихся равен 350 рублям²². Из женщин в службе движения такой оклад получали горничные при дамских комнатах, во врачебной службе кухарки и сиделки приемного покоя²³. Таким образом, даже минимальная плата за труд рабочих-женщин на станции Имандра не вписывалась в I категорию данного нормативно-правового акта. Этим особенностям оплаты труда есть обоснование в дополнительном документе к основному под названием «Приложе-

ние к расписанию окладов жалования служащим, мастеровым и рабочим Мурманской ж. д.»²⁴. Параграф 6 данного приложения гласит:

«Для женщин чернорабочих, сторожих и проч. основной оклад устанавливается в 225 руб. в месяц. ПРИМЕЧАНИЕ: Сюда не входят лица, перечисленные в распределении основных окладов»²⁵.

Таким образом, все женщины, работавшие на станции Имандра летом 1919 года, были определены в разряд наиболее низкооплачиваемых профессий. Заработную плату ниже получали подростки-чернорабочие – 200–250 рублей²⁶ и ученики по службе телеграфа – 150 и 200 рублей²⁷.

КАЧЕСТВО ЖИЗНИ РАБОТНИКОВ СТАНЦИИ ИМАНДРА В УСЛОВИЯХ ПРОЖИВАНИЯ В СЕВЕРНОЙ ОБЛАСТИ

Поправить положение рабочих и служащих (как мужчин, так и женщин) могло введение с 1 июля 1919 года климатических надбавок. С этого момента к окладу работников Северной области прибавлялось 20 % климатических [2]. Сообщение Управления города Мурманска от 3 ноября 1919 года № 452 главноуполномоченному по эвакуации в ответ на сообщение № 336 содержало следующие сведения о зарплате женщин в день: «Имею честь сообщить, что женщины и подростки получают 12 р. 22 + 20 % климатических»²⁸. В результате всех вычетов средняя заработная плата женщин, проживающих в Александровском уезде, составляла 450 рублей²⁹. Но даже с учетом добавленных климатических надбавок положение имандровчанок было достаточно плохим, они в любом случае не достигали средней заработной платы как мужчин на своей станции, так и женщин на всей территории Мурмана.

При этом можно не только сравнить заработные платы разных категорий станционных работников, но и сопоставить их с необходимым прожиточным минимумом. Например, прожиточный минимум учителя (служащего, который не занимается физическим трудом) в июне 1919 года на Мурмане составлял 506 рублей 58 копеек [1: 57]. Ряд исследователей отмечают, что положение рабочих было достаточно тяжелым уже с 1917 года. Например, А. А. Киселев пишет о том, что общий прожиточный минимум на Мурмане осенью 1917 года для семьи из четырех человек составлял 570 рублей [9: 58]. Необходимый же прожиточный минимум на всей территории Севера России (еще до появления Северной области) уже к марту 1918 года составлял около 800 рублей. При этом зарплата обычного рабо-

чего была 500 рублей, а с особой квалификацией – около 650 рублей [4: 35]. Если принять этот прожиточный минимум в 800 рублей за эталон и сравнить с зарплатами рабочих и служащих станции Имандра в июне 1919 года (очевидно, к тому моменту он еще увеличился), то можно заключить, что жизненные запросы работников мужского пола станции Имандра были удовлетворены в среднем лишь на 55 %, а жизненные запросы работниц-женщин – лишь на 28,12 %.

В Северной области отчетливо наблюдался рост цен на продовольствие (согласно архивным данным и информации из газеты «Северная кооперация»):

«...цена 1 пуда пшеничной муки с октября 1918 по август 1919 г. увеличилась в среднем с 24,4 до 47,1 руб. (по другим данным – до 50 руб.), фунта риса – соответственно с 1,3 до 2 руб., чая – с 12,5 до 18,4 руб., сахара – с 2 до 4 руб. и т. п.» [11].

О том же писали и проживающие непосредственно на территории Северной области железнодорожные работники Кемского уезда:

«Вот некоторые данные о ценах, взятые мною из приходо-расходных листов по нашему клубу: фунт муки стоил 1 р. 19 к., фунт сахара – 3 р. 60 к., фунт сала – от 9 до 12 р., десяток яиц – 60 р. и т. д.»³⁰.

Советские источники также сообщают об очень низких зарплатах рабочих на железной дороге в Кемском уезде:

«Заработная же плата осталась на том же низком уровне, как и раньше: так, токарь-инструментальщик получал в месяц не более 200 рублей, а это была одна из высокооплачиваемых квалификаций в депо»³¹.

Можно предположить, что данные о подобной зарплате были либо неправильно поняты, либо занижены, чтобы заявить о невероятной бедности даже представителей самых высокооплачиваемых профессий, ибо в таком случае работница Имандры получала большую заработную плату, чем мужчина-токарь из карельского депо. Например, в 1916 году для работы на некоторых участках Мурманской железной дороги было трудно найти русских рабочих за месячную заработную плату в 145 рублей [6: 34]. Уже в середине апреля 1917 года в Кемском уезде для цеховых мастеров заработная плата должна была быть повышена до 300 рублей [7: 220].

В конце июня 1919 года на Мурманской железной дороге начинает действовать целый торговый состав, останавливающийся в том числе и на станции Имандра [2]. Ассортимент этой передвижной лавки был достаточно большим: консервы, апельсины, лимоны, конфеты, кофе, мыло разных видов, стаканы, нитки, иголки и др.

Если данный поезд остановился бы на станции Имандра в самом конце месяца, то работники станции могли бы купить на всю свою зарплату следующее количество какого-либо одного товара: мужчины при средней зарплате в 440 рублей – 256 килограммов картошки, 220 апельсинов, 176 стаканов, 33 килограмма кофе высшего сорта «Sanctus», 26 700 метров ниток в катушке; женщины при средней зарплате в 225 рублей – 131 килограмм картошки, 112 апельсинов, 90 стаканов, 18,5 килограмма кофе высшего сорта «Sanctus», 13 350 метров ниток в катушке. Такое обилие продукции различного рода было возможно благодаря снабжению от союзников, а реализация всех этих вещей населению существовала в связи с принятием 21 августа 1918 года постановления Мурманского краесвета «О возобновлении частного предпринимательства», гарантирующего свободное движение товаров [3: 229]. Однако для обычного работника главной проблемой была не только относительно низкая заработная плата, но, как уже упоминалось, постоянное снижение курса рубля при невозможности установить соответствующую этому падению зарплату.

В Мурманске 21 июля 1919 года проходило совещание представителей ведомств Мурманского края³². На нем присутствовали начальник Мурманской железной дороги Л. И. Бутаревич, начальник города Мурманска Сербинов, начальник работ торгового порта Садов. Одной из главных проблем, вынесенных на обсуждение, было падение уровня жизни. При повышении курса рубля с 40 до 80 рублей за фунт стерлинга с ноября 1918 по июль 1919 года заработные платы с 1 июля 1919 года выросли лишь на треть³³. Участники совещания заявили о ситуации, которая могла быть еще терпима для холостых, но крайне тяжела для многосемейных рабочих и служащих: их доходы становились ниже прожиточного минимума, наблюдалось недоедание и падение трудоспособности, повышалась заболеваемость³⁴. Было заявлено о поступлении от рабочих и служащих ходатайств на повышении ставок, что, в свою очередь, должно было привести к повышению окладов, а это «было бы крайне обременительным для казны вследствие тяжелого финансового положения»³⁵. Предотвратить падение уровня жизни могли бы решительные меры финансовой помощи, однако участники совещания ограничились помощью лицам с детьми:

«Совещание представителей ведомств находило бы наиболее целесообразным впредь до пересмотра положения об окладах проведения в жизнь нижеследующей временной меры: “Все служащие и рабочие, имеющие при себе на своем иждивении детей, получают

от учреждения ежемесячное пособие на каждого ребенка обоего пола, в возрасте до пяти лет включительно, 75 руб., и в возрасте свыше пяти 100 руб., причем право на пособие теряется мальчиками по достижении 12 лет, а девочками 14 лет”»³⁶.

Недостаток данного документа – отсутствие информации о том, является ли повышение окладов на треть той самой климатической надбавкой. Но в любом случае можно посчитать теоретическую среднюю заработную плату рабочих и служащих станции Имандры. Если средняя заработная плата всех мужчин составляла примерно 440 рублей, а средняя заработная плата всех женщин – 225 рублей, то после июньских надбавок складывалась следующая ситуация: а) при условии, что были установлены одновременно климатические надбавки на 20 % и обычные надбавки на треть от суммы оклада, средняя заработная плата мужчин равнялась бы примерно 660 рублей в месяц, а средняя заработная плата женщин – примерно 342 рубля в месяц; б) при условии, что были бы установлены лишь климатические надбавки, заработная плата мужчин в месяц составила бы 528 рублей, а заработная плата женщин – 275 рублей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Сложившаяся экономическая ситуация явно не способствовала благополучию населения, прежде всего из-за постоянного падения курса рубля и роста цен на товары первой необходимости. Однако надо признать, что руководству Северной области и начальнику Мурманского края Ермолову удалось избежать голода и обнищания населения. Это ощущалось в том числе и на станции Имандра. Практически всем рабочим и служащим обоего пола, трудившимся в Имандровском депо, хватало на питание ниже среднего уровня, несмотря на несоответствие прожиточному минимуму. Благодаря наличию рыночных институтов на территории Александровского уезда существовала возможность купить товар в свободной продаже у частных лиц даже в условиях ограниченности торговли и общего повышения цен в частных магазинах.

Можно сказать, что трудящиеся станции Имандра были обеспечены достаточным количеством продовольствия и товаров первой необходимости во время сложной экономической обстановки в Северной области. В настоящий момент трудно подсчитать, сколько в реальности работники могли тратить денежных средств на продовольствие при наличии дополнительных трат на услуги, ремонт сломанного инвентаря, покупку одежды и другие бытовые

потребности. Информацией о подобных расходах мы сейчас не располагаем.

Одной из главных проблем для трудящихся было значительное гендерное неравенство в заработной плате. Огромный разрыв в доходах делал работниц-имандровчанок гораздо беднее мужчин, которые трудились на той же станции, причем в разных должностях. Этот разрыв не был преодолен и был закреплён в зарплатных ведомствах организаций Мурмана, причем средняя зарплата женщин по Мурману была выше, чем средняя зарплата женщин на станции.

Основную проблему при изучении экономической ситуации, в которой находились работники железнодорожных станций, составляет невозможность точно соотнести заработную плату на отдельной станции (в нашем случае на станции Имандра) с заработными платами на остальной территории Северной области или других станциях. Из-за недостатка необходимых дан-

ных такую оценку можно делать лишь приблизительно. Выявление и анализ новых источников позволит тщательнее сравнить заработную плату работников депо различных территорий: Мурмана, Карелии, Холмогор, Печоры и др. В таком случае возможно отметить различия между зарплатными уровнями, выявить некоторые аспекты начисления денежных сумм. Или же наоборот, прийти к выводу о практически одинаковой оплате труда работников всех станций Северной области согласно установленным ставкам в нормативно-правовых актах уездов.

В настоящий момент отсутствует необходимая информация о том, какая оплата труда работников станции Имандра приходилась на иные месяцы, чтобы была возможность увидеть динамику инфляции по месяцам и, соответственно, темпы снижения уровня материального обеспечения тружеников. При обнаружении новых источников эта проблема может быть решена.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Государственное областное казенное учреждение «Государственный архив Мурманской области» (ГОКУ ГАМО). Ф. П621. Оп. 1. Д. 1.

² ГОКУ ГАМО. Ф. Р1. Оп. 1. Д. 5.

³ ГОКУ ГАМО. Ф. Р48. Оп. 1. Д. 1.

⁴ ГОКУ ГАМО. Ф. Р45. Оп. 1. Д. 15.

⁵ ГОКУ ГАМО. Ф. П621. Оп. 1. Д. 1. Л. 1

⁶ Россия. Законы и постановления. Закон 6-го апреля 1916 г. о государственном подоходном налоге; Закон 13 мая 1916 г. о налоге на прирост прибылей. Одесса: Практическое правоведение, 1916. 60 с.

⁷ Декреты Советской власти. Т. II. 17 марта – 10 июля 1918 г. / Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, Ин-т истории АН СССР. М.: Политиздат, 1959. С. 441–443.

⁸ ГОКУ ГАМО. Ф. П621. Оп. 1. Д. 1. Л. 2.

⁹ Там же. Л. 3.

¹⁰ Там же. Л. 3 об.

¹¹ Там же. Л. 3.

¹² Там же. Л. 3 об.

¹³ Там же. Л. 3.

¹⁴ Там же. Л. 3 об.

¹⁵ Там же. Л. 3.

¹⁶ Там же. Л. 3 об.

¹⁷ Там же. Л. 3.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же.

²⁰ Там же. Л. 3 об.

²¹ ГОКУ ГАМО. Ф. Р1. Оп. 1. Д. 5. Л. 1–5.

²² Там же. Л. 1 об.

²³ Там же.

²⁴ Там же. Л. 8–9.

²⁵ Там же. Л. 9.

²⁶ Там же.

²⁷ Там же.

²⁸ ГОКУ ГАМО. Ф. Р48. Оп. 1. Д. 1. Л. 66.

²⁹ Там же.

³⁰ За Советскую Карелию, 1918–1920: воспоминания о гражданской войне: Сборник / Ред. В. И. Машезерский. Петрозаводск: Карельское кн. изд-во, 1963. С. 191.

³¹ Там же.

³² ГОКУ ГАМО. Ф. Р45. Оп. 1. Д. 15. Л. 53–53 об.

³³ Там же. Л. 53.

³⁴ Там же.

³⁵ Там же.

³⁶ Там же. Л. 53 об.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Белый Мурман: памяти профессора И. Ф. Ушакова: Сборник статей / Мурман. гос. пед. ун-т; Редкол.: А. В. Воронин (науч. ред.), А. А. Киселев, П. В. Федоров. Мурманск: МГПУ, 2004. 107 с.
2. Болычев П. Юный город из старой подшивки. Как жили наши земляки при белогвардейцах // Мурманский вестник. 2016 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mvestnik.ru/our-home/pid20161004711/> (дата обращения 16.02.2022).
3. Борьба за установление и упрочение Советской власти на Мурмане: Сборник документов и материалов / Партийн. арх. Мурман. обкома КПСС, Арх. отд. Мурман. облисполкома, Гос. арх. Мурман. обл.; Сост. А. С. Мошкин (ред.) и др. Мурманск: Кн. изд-во, 1960. 494 с.
4. Войнаровский О. В. Социально-экономическое положение Северной области на рубеже 1918 – начала 1919-ых годов // Платоновские чтения: Материалы VIII Всерос. конф. молодых историков, г. Самара, 6–7 дек. 2002 г. Самара: Самар. ун-т, 2003. С. 34–37.
5. Голдин В. И. Интервенция и антибольшевистское движение на Русском Севере. 1918–1920. М.: Изд-во МГУ, 1993. 200 с.
6. Дубровская Е. Ю. Социально-экономическое пространство сооружения Мурманской железной дороги: строители магистрали и население прилегающих территорий в годы Первой мировой войны // Труды Кольского научного центра РАН. 2020. № 1-18. С. 24–43.
7. Дубровская Е. Ю., Кораблев Н. А. Карелия в годы Первой мировой войны: 1914–1918. СПб.: Нестор-История, 2017. 432 с.
8. История предпринимательства в России. Книга вторая. Вторая половина XIX – начало XX вв. М.: РОСПЭН, 1999. 575 с.
9. Киселев А. А., Климов Ю. Н. Мурман в дни революции и гражданской войны. Мурманск: Мурманское кн. изд-во, 1977. 224 с.
10. Овсянкин Е. И. Денежные знаки Северной России, 1918–1923 гг. Архангельск: Архконсалт, 1995. 30 с.
11. Саблин В. А. Продовольственная политика Белой власти на Европейском Севере России в 1918–1920 гг. // «Былые годы» – российский исторический журнал. 2015. Том 37. Выпуск 3. С. 735–741.
12. Тарасов В. В. Борьба с интервентами на Севере России. М.: Госполитиздат, 1958. 311 с.
13. Ушаков И. Ф. Избранные произведения: В 3 т.: Историко-краеведческие исследования. Т. 1. Кольская земля. Мурманск: Кн. изд-во, 1997. 648 с.
14. Хасанова Р. Р. Историческое развитие налогов на доходы граждан в России // Международный научно-исследовательский журнал. 2014. № 11-3 (30). С. 86–87.
15. Экономическое положение накануне Великой Октябрьской социалистической революции. Март – октябрь 1917 г. Ч. 2: Док. и материалы / Ин-т истории АН СССР, Глав. архив. упр., Центр. гос. историч. архив СССР в Ленинграде; Сост. А. М. Анфимов, П. В. Волобуев, Р. Ш. Ганелин др. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1957. 680 с.

Поступила в редакцию 09.03.2022; принята к публикации 30.06.2022

Original article

Evgeniy O. Sushko, Postgraduate Student, Barents Centre of the Humanities – Branch of the Federal Research Centre “Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences” (Apatity, Russian Federation)
eugene55661@yandex.ru

ECONOMIC STATUS OF THE MURMAN WORKERS DURING THE CIVIL WAR: THE CASE OF THE IMANDRA STATION

Abstract. The article investigates the financial situation of the workers and employees of the Imandra railway station during the Russian Civil War and the intervention on Murman. The key research questions are: what legal acts established the workers' wages, and how these wages correlated with the general socio-economic situation of the inhabitants of the Northern Oblast. The main sources of research are archival materials containing information on the salaries of employees who held various positions, reports on the average wages of women and men, and the minutes of meetings of officials discussing the economic problems on the Murman. Archival data on the life of workers at the Imandra depot are used for the first time. It is concluded that at the Imandra station there was a significant gender inequality in terms of wages, with the average wage of men being almost twice the average wage of women. Nevertheless, despite all the difficulties, the station workers had access to the free purchase of consumer goods, although the prices for these goods were relatively high. It is concluded that one of the main problems of the Northern Oblast population was the rapid inflation of the ruble that resulted in higher prices, while wages could not match them.

Key words: Imandra station, salary, Russian North, Civil War, gender inequality, economy

Acknowledgements. The study was funded from the federal budget as part of the state project FMEZ-2022-0028 assigned to the Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences.

For citation: Sushko, E. O. Economic status of the Murman workers during the Civil War: the case of the Imandra station. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2022;44(6):83–90. DOI: 10.15393/uchz.art.2022.800

REFERENCES

1. White Murman: in memory of Professor I. F. Ushakov: Collection of articles. (A. V. Voronin, A. A. Kiselev, P. V. Fedorov, Eds.). Murmansk, 2004. 107 p. (In Russ.)
2. Bolychev, P. A young city from an old file. How our compatriots lived under the White Movement. *Murmansk Bulletin*. 2016. Available at: <https://www.mvestnik.ru/our-home/pid20161004711/> (accessed 16.02.2022). (In Russ.)
3. Struggle for the establishment and consolidation of Soviet power on Murman: Collection of documents and materials. (A. S. Moshkin et al., Eds.). Murmansk, 1960. 494 p. (In Russ.)
4. Voinarovsky, O. V. Socio-economic situation of the Northern Oblast in late 1918 and early 1919. *Platonov Readings: Proceedings of the VIII all-Russian conference of young historians*. Samara, December 6–7, 2002. Samara, 2002. P. 34–37. (In Russ.)
5. Goldin, V. I. Intervention and anti-Bolshevik movement in the Russian North. 1918–1920. Moscow, 1993. 200 p. (In Russ.)
6. Dubrovskaya, E. Yu. Social and economic space of the Murmansk Railway construction: railway builders and the population of the adjoin territories during the World War I. *Transactions of the Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences*. 2020;1-18:24–43. (In Russ.)
7. Dubrovskaya, E. Yu., Korablev, N. A. Karelia during the First World War: 1914–1918. St. Petersburg, 2017. 432 p. (In Russ.)
8. History of entrepreneurship in Russia. Book two. Second half of the XIX – early XX centuries. Moscow, 1999. 575 p. (In Russ.)
9. Kiselev, A. A., Klimov, Yu. N. Murman during the Revolution and the Civil War. Murmansk, 1977. 224 p. (In Russ.)
10. Ovsyankin, E. I. Banknotes of northern Russia, 1918–1923. Arkhangelsk, 1995. 30 p. (In Russ.)
11. Sablin, V. A. Food policy of White Power in the European North of Russia in the 1918–1920 years. *Bylye Gody – Russian Historical Journal*. 2015;37(3):735–741. (In Russ.)
12. Tarasov, V. V. Struggle against allied intervention in the north of Russia. Moscow, 1958. 311 p. (In Russ.)
13. Ushakov, I. F. Selected works: In 3 volumes: Historical and regional studies. Vol. 1. Kola land. Murmansk, 1997. 648 p. (In Russ.)
14. Khasanova, R. R. Historical development of taxes on income citizens in Russia. *International Research Journal*. 2014;11-3(30):86–87. (In Russ.)
15. Economic situation on the eve of the Great October Socialist Revolution. March–October, 1917. Part 2: Documents and materials. (A. M. Anfimov, P. V. Volobuev, R. Sh. Ganelin et al., Comp.). Moscow; Leningrad, 1957. 680 p. (In Russ.)

Received: 9 March, 2022; accepted: 30 June, 2022