

Т.И. Трошина

ВЕЛИКАЯ ВОЙНА И СЕВЕРНЫЙ КРАЙ

*Европейский Север России в годы
Первой мировой войны*

Научно-популярная книга

*Выполнено при поддержке
Российского Научного Гуманитарного фонда
Проект № 12-41-93002*

Архангельск - 2012

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Введение	3
Глава I. Военно-промышленный потенциал Северного края	14
1.1. Северный край в военной доктрине России в начале XX века	15
1.2. Мобилизационный потенциал Северного края	20
1.3. Отношение населения к войне	26
1.4. Начало войны в Северном крае	30
Глава II. Система управления и обеспечения безопасности края во время войны	34
2.1. Военно-административное управление краем.	34
2.2. Организация безопасности мореплавания в северных водах	42
2.3. Формирование военно-морских сил на Севере	49
2.4. Организация противопожарной и антидиверсионной безопасности	51
Глава III. Реорганизация транспортной системы Северного края под влиянием военных обстоятельств	68
3.1. Расширение существующих морских портов и строительство новых	68
3.2. Расширение железнодорожного строительства	84
3.3. Водные пути: новые возможности в условиях войны	92
3.4. Использование внутренних дорог для гужевой доставки грузов	101
Глава IV Экономика северных губерний во время войны	107
4.1. Трансформация хозяйственной жизни под влиянием военных обстоятельств	107
4.2. Новые перспективы экономического развития края в связи с военными обстоятельствами	113
4.3. Вопросы жизнеобеспечения населения северных губерний	123
4.4. Перспективы экономического развития края под влиянием войны (нереализованные проекты)	136
Глава V. Демографические потери и приобретения Северного края	140
5.1. Беженцы.	141
5.2. Военнослужащие	152
5.3. Военнопленные и интернированные граждане вражеских стран	158
5.4. Приезжие рабочие	171
Глава VI. Изменения человеческого потенциала населения Северного края	182
6.1. Война как фактор напряжения в тылу	182
6.2. Негативные последствия массовой мобилизации	194
6.3. Раскол городского общества	202
Заключение	210

ВВЕДЕНИЕ

Первая мировая война 1914-1918 гг. явилась важным этапом в развитии европейской цивилизации, «прологом XX века», определившим основные направления развития человечества в этом столетии. Для России значение войны определяется также тем, что в эту эпоху сформировался комплекс социальных, экономических и политических противоречий, которые привели страну к тяжелейшим социальным потрясениям, к революциям и гражданской войне. Война обнажила все слабые стороны внешней и внутренней политики Российского государства, потребовала кардинального изменения многих направлений.

В этом плане показательна судьба северной провинции Европейской России (Архангельская, Вологодская и Олонецкая губернии). В частности, недооценка роли северных морских портов правительственными структурами в мирное время едва не обернулось провалом снабжения армии и оборонной промышленности в начальный период войны. В результате, в 1914 г. единственным открытым русским портом, соединенным с центром страны транспортными путями, оказался Архангельск. Сложности, возникшие при доставке через этот небольшой порт (каким он оказался в начальный период войны) и дальнейшая транспортировка в промышленные районы и на фронт по крайне слабо развитой транспортной инфраструктуре важнейшего народнохозяйственного и военного импорта привела к форсированному государственному строительству новых портов и дорог. В условиях войны в северном регионе возникли порты мирового значения, появилась развитая инфраструктура, что определило его дальнейшую судьбу на протяжении всего XX века.

В книге представлено комплексное исследование различных аспектов жизнедеятельности северного региона в годы Первой мировой войны. Автор исследует события войны не только «сверху», через призму правительственных решений, но и «снизу», в контексте социальной истории, через «человеческий фактор». Исследование массовых процессов в переломный, кризисный период истории позволяет проследить причины искажения не только социально-экономического развития цивилизации, но и межличностных отношений, крушения традиционной культуры, формирования в обществе разрушительных тенденций, с особой силой проявившихся в последующий период.

Интерес к изучению значения Мировой войны для Северного края появился у местных общественных деятелей уже в процессе этой войны. Целью работ местной интеллигенции и промышленников, которые объединились в различные краеведческие общества¹, было доказать самодостаточность региона, сложившуюся в период экономического подъема 1914-1916 гг., а впоследствии - возможность его обособленного существования (что было акту-

¹ Имеются в виду Архангельское общество изучения Русского Севера (Архангельск), Вологодское общество изучения Северного края (Вологда), Общество изучения Олонецкой губернии (Петрозаводск).

ально не только в период Гражданской войны, когда северные территории Архангельской губернии выделались из Советской России в Северную область, но и в начальный период НЭП, когда территории в определенной степени были предоставлены сами себе).

Большой интерес представляют публикации местных общественных деятелей, сделанные в годы войны. Например, один из крупнейших предпринимателей и активных общественных деятелей И.И. Данишевский¹, который был не просто наблюдателем, а самым активным участником событий; он был зачинателем многих новых экономических проектов. При этом он постоянно преследовался как органами контрразведки, так и правительственными и общественными структурами. В этом человеке ярко проявился свойственный этому периоду российской истории конфликт между идеями либерализма и «государственности».

В годы войны и после нее практиковалось опубликование ряда важных документов и материалы дискуссий вокруг вопросов железнодорожного и портового строительства в Северном регионе². Эти книги содержат иллюстрации; в преамбулах даны исторические справки о развитии идеи этих строек, за осуществление которых взялись только в годы войны. Информацию о состоянии региона дают статистические справочники³.

Очерк правительственной деятельности в отношении северных портов дан в работе бывшего начальника отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности Б.Н. Кандибы⁴. Особый интерес представляет анализ Архангельского порта, сделанный специальной комиссией, присланной в Архангельск Обществом заводчиков и фабрикантов Московского промышленного района для выяснения на месте реальной ситуации с вывозом

¹ Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. Архангельск, 1919; *Его же*. Экономические перспективы в связи с железнодорожным строительством на Севере. Архангельск, 1917; *Его же*. Экономическое положение нашего Севера, его внешняя торговля в связи с переживаемыми событиями. // Известия Архангельского Общества изучения Русского Севера (далее – АОИРС). 1918. №1-2.

² Мурманская железная дорога. Пг., 1916; Ляхницкий В.Е. Изыскания в устьях р. Северной Двины, произведенные в 1915-1916 года для составления аванпорта у гор. Архангельска // Труды отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности. Пг, 1916. Вып. XLIX; Визе В. Всемирная война и Архангельский край. // Известия АОИРС. 1918. № 3-4; Андреевский Л.И. Фабрично-заводская промышленность Севера накануне Первой мировой войны. Вологда, 1921; Оленев И.В. Карельский край и его будущее в связи с постройкой Мурманской железной дороги. Гельсингфорс, 1917; Левитский С.А. Путь к океану // Известия Об-ва изучения Олонецкой губернии. 1915. № 1. С. 1-20; и др.

³ Статистический ежегодник Архангельской губернии. 1916 год. Архангельск, 1918; Статистический сборник по Архангельской губернии за 1917-1924 годы. Архангельск, 1925; Статистический сборник по Вологодской губернии за 1917-1924. Вологда, 1926; «Обзоры» губерний за 1913-1915 годы; «Памятные книжки» по губерниям за 1913-1916 гг. Кроме того, необходимая информация содержится в материалах переписей 1916 и 1917 годов. В качестве сравнительного материала привлекались статистические сведения 1898-1913 годов и 1920-х годов.

⁴ Кандиба Б.Н. Русское портостроительство в период войны 1914-1917 гг. Л., 1924

скопившихся в порту невоенных грузов¹.

Особенно много литературы по проблемам Первой мировой войны появилось в первое десятилетие после ее окончания, что было вызвано желанием осмыслить «по свежим следам» это важнейшее событие человеческой истории, каким представлялась современникам Мировая война. Однако тогда же стал подниматься вопрос о претензиях и контрпретензиях России и стран Антанты по вопросам выполнения союзнических обязательств. Эта тема была «политической», поэтому нередко подвергалась фальсификации. В частности, это касалось союзнических поставок в Россию; нежелание признать их значения для оборонной промышленности и фронта привело к тому, что роль северных портов в годы войны практически не изучалась.

Многие публикации 1920-х гг. вскоре оказались в спецхранах библиотек и архивов. Став труднодоступными для исследователей, они не смогли оказать должного влияния на дальнейшее развитие отечественной исторической науки, которая с конца 1920-х гг. оказалась под влиянием идеологических стереотипов. В советской историографии происходит формирование отношения к Мировой войне как к событию, подготовившему предпосылки для революционных социальных преобразований. Поэтому акцент делался на «обезземеливании» крестьянских хозяйств, но уменьшении поголовья скота. Не обращалось внимания, что подобное раскрестьянивание (во всяком случае, в северных губерниях) было результатом резкой индустриализации и урбанизации.

Тема войны, таким образом, стала неактуальной; подчеркивалось ее второстепенное значение по сравнению с событиями Октябрьской революции. Кроме того, на рубеже 1920-30-х гг. в отечественной исторической науке было разгромлено такое перспективное направление, как краеведение; научное исследование региональных и локальных проблем не приветствовалось и постепенно исчезало. Изучение местных событий допускалось только как подбор фактов, подтверждающих общую концепцию.

Со второй половины 1930-х гг. в связи с назреванием новой мировой войны возрос интерес к военной истории; в эти годы появляется немало отечественной и переводной литературы по вопросам стратегии и тактики армий всех воевавших в Первой мировой войне сторон, в том числе об организации тыловых служб. Впрочем, эти исследования преследовали чисто практические цели; при этом «специфика» Первой мировой войны отходила на второй план. Тогда же появляются публикации, нередко имеющие гриф «для служебного пользования», по изучению опыта Великой войны (как ее принято называть в мировой науке) в вопросах мобилизации Архангельского порта для внешнеторговых операций с союзниками, формирования Северной флотилии, защиты морских путей².

¹ Архангельский торговый порт: Доклад Московскому торгово-промышленному обществу. М., 1914

² *Быков П.Д.* Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914-1918 гг. Л., 1939; *Марков С.* Корабли, взлетевшие на воздух // Год

Небольшое «окошко» для более или менее объективного отражения проблемы союзнических поставок, в том числе и через Архангельск, появилось в годы Отечественной войны 1941-1945 гг., когда Советский Союз вступил в союзнические отношения с Англией и США и были восстановлены почти по образцу Первой мировой войны поставки грузов военного значения через северные и дальневосточные порты. В эти годы появляется ряд публикаций, положительно освещавших вопросы союзнических отношений России со странами Антанты¹.

С началом «холодной войны» поставки эпохи войны 1914-1918 гг. стали вновь оцениваться односторонне: союзников обвиняли в нарушении обязательств и в попытках вмешиваться таким образом во внутренние дела России. Подобные выводы справедливы, но они обычно декларировались без надлежащего исторического анализа.

С 1960-х годов советская историческая наука активизируется; при этом изучение Первой мировой войны происходит в основном в трех направлениях - военная история, внешнеполитическая деятельность, социально-экономическое развитие. Пожалуй, наиболее изученной стороной остается военная история².

П.А. Варнек³, находясь в эмиграции и не имея возможности опираться на военные архивы, привлекал в свое исследование воспоминания военных моряков, принимавших участие не только в обороне Севера, но и в его грандиозном преобразовании в 1914-1918 гг., Н.Э. Викорста, С.М. Поливанова, Н.Н. Коркунова и других, а также материалы британских и германских военных архивов и построенные на этих материалах труды историков.

По военной истории появляется ряд новых концептуальных трудов: в 1975 г. усилиями советских историков была создана коллективная моногра-

двадцать второй: Альманах. М., 1939; *Коротков Н.В.* Операции по обеспечению морских перевозок в северных водах. // Морской сборник. 1934. № 8. С. 185-196.

¹ *Сидоров А.Л.* Отношения России с союзниками и иностранные поставки во время первой мировой войны. // Исторические записки. Т.15. 1945; *Его же.* Миссия в Англию и во Францию по вопросу снабжения России в годы первой мировой войны. // Исторический архив. Т.IV. 1949. В Русском Зарубежье также появились работы по данной проблематике. Например, в: издаваемом в Нью-Йорке «Обществом бывших русских морских офицеров в Америке» альманахе «Морские записки» (1943-1963).

² См.: *Быков П.Д.* Военные действия на Северном русском морском театре в мировую войну: 1914-1918. Л., 1939; *Залесский Н.А.* Флот русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн //Летопись Севера. 1972. Вып. VI; *Козлов Д.Ю.* Подводная опасность и русское судоходство, 1914-1917 гг. // Морской сборник. 1996. № 8; *Марков С.* Корабли, взлетевшие на воздух // Год двадцать второй: Альманах. М., 1939; *Коротков Н.В.* Операции по обеспечению морских перевозок в северных водах. // Морской сборник. 1934. № 8. С. 185-196; *Столяренко М.А.* Флотилия Северного ледовитого океана, 1915 – февр. 1918 г.: (Боевые действия флотилии в первую мировую войну и участие североморцев в борьбе за победу Октябрьской революции): Автореф. дис. на соискание учен. степени канд. ист. наук). Л., 1961; *Балах Ю.* Флотилия Северного ледовитого океана. // Морской сборник. 1987. № 11.

³ *Варнек П.А.* Русский Север в первой мировой войне // Морской записки. Вып. VI-VIII.

фия по военной истории войны¹, освещающая состояние русской армии и ее боевой опыт, историю развязывания войны, ее ход и историческое значение. В этом труде дается общая характеристика Северного морского театра и деятельности Флотилии Северного Ледовитого океана. Историков интересуют внешнеэкономические связи России с союзниками во время войны, в которых особое значение принадлежало северным портам, прежде всего Архангельску².

Изучение экономического развития России начала XX века в советской исторической науке осуществлялось в соответствии с «ленинской теорией империализма». При этом во многих общих трудах по экономическому развитию страны в начале века событиям Первой мировой войны уделялось неоправданно мало внимания. Это касается и работ по истории Северного региона. Проблемы хозяйственного развития края в период войны 1914-1918 гг. рассматривались односторонне³. Так, экономика изучалась в основном в русле развития традиционного вида производства - лесопиления, которое в годы войны находилось в кризисном состоянии, первоначально в связи с запретом на вывоз из страны сырья, а впоследствии в связи с высокими фрахтами на экспорт. Вместе с тем, именно в годы войны прогнозировалось, что в послевоенный период начнется подъем северного лесопиления и его вывоза за границу.

Освещение вопросов социально-экономического развития и связанных с ним проблем рабочего движения носили в этот период явно тенденциозный характер⁴, только с позиций классовой борьбы. В частности, факт прибытия в Архангельский порт рижских транспортных рабочих рассматривался в немногочисленных публикациях на эту тему как тактический прием РСДРП⁵.

Преувеличивалось значение немногочисленных рабочих выступлений, во многом превратно толковалось положение рабочего класса; при этом не подвергался должному анализу такой важный вопрос, как обеспечение рабо-

¹ Первая мировая война 1914-1918 гг.: В 2-х т./ Под ред. И.И. Ростунова. - М., 1975

² *Игнатъев В.А.* Русско-английские отношения накануне Октябрьской революции. М., 1966; *Столяренко М.А.* Англо-русские соглашения о северных портах России в годы первой мировой войны. // Вестник ЛГУ. 1961. № 8; *Его же.* Значение русских северных морских сообщений и портов в годы первой мировой войны. // Записки центрального военно-морского музея. 1960. Т.2; *Его же.* Англо-русские соглашения о северных портах России в годы первой мировой войны. // Вестник ЛГУ. 1961. №8; *Его же.* Значение русских северных морских сообщений и портов в годы первой мировой войны. // Записки центрального военно-морского музея. 1960. Т.2.

³ *Трофимов П.М.* Очерки экономического развития Европейского Севера России. М., 1961; *Цейтлин М.А.* Очерки развития лесозаготовок и лесопиление в России. М., 1968; др.

⁴ *Балагуров Я.А.* Фабрично-заводские рабочие дореволюционной Карелии. 1861-1917. Петрозаводск, 1968; История северного крестьянства. Т. 2. Крестьянство Европейского Севера в период капитализма. Архангельск, 1985; *Никулина Т.В.* Пролетариат Европейского Севера России в годы империалистической войны. // Вопросы истории Европейского севера: Межвузовский сборник. Петрозаводск, 1984.

⁵ Очерки истории Архангельской организации КПСС. Сев.-Зап. книж.изд-во, 1970. С. 61; *Владимирова Л.В.* Северная латышская группа РСДРП. // Памятные даты Архангельской области на 1981 год. Архангельск, 1981.

чей силой объектов народного хозяйства в годы тотальной войны.

С конца 1980-х годов перед советскими историками открылись новые перспективы - произошел отказ от прежних догм в подходах к историческим событиям, появилась возможность работать в закрытых прежде архивах, в том числе и в иностранных. Диалог между российскими и западными историками уже не носил характер непримиримости, как это было прежде. Обилие публикаций как в научных, так и в научно-популярных изданиях, появившихся в начальный период «перестройки», был посвящен показу так называемых «белых пятен» отечественной истории, с использованием недоступных прежде источников. В этот период развития отечественной исторической науки появляются как конъюнктурные публикации, в достаточной степени тенденциозно дискутирующие с прежними догматическими построениями, так и полноценные научные труды. Тема Первой мировой войны становится у отечественных историков предметом специального изучения.

С 1992 г. при Институте всеобщей истории РАН работает Ассоциация историков Первой мировой войны, которая ставит своей целью «подойти к истории Великой войны многоаспектно, исследуя разнообразие ее глобальных проявлений и воздействие на судьбы мировой цивилизации». Под эгидой Ассоциации проводятся разнообразные исследования, касающиеся различных аспектов Первой мировой войны. Особое внимание предлагается уделить изучению изменения духовной атмосферы в обществе во время войны, исследованию влияния войны на общественную мораль, на политизацию общества.

Региональные проблемы истории Первой мировой войны в настоящее время так же привлекают внимание. Возрос интерес к ней и у краеведов, рассматривающих в основном локальные события или деятельность отдельных исторических персонажей. Наиболее популярными темами при изучении провинциальной истории, в том числе и северных губерний, являются вопросы благотворительности, беженцев, пленных¹. Архангельские историки фиксируют свое внимание на истории порта, а также событиях на Бакарице в октябре 1916 года и на Экономии в январе 1917 г.²

¹ *Штыченко Е. Э.* Первая мировая война и перемены в повседневности Петрозаводска // Краеведческие чтения: материалы I научной конференции. Петрозаводск: Verso, 2008. С. 104-109; *Баданов В.Г., Кораблев Н.А.* Земский и городской союзы Олонецкой губернии в годы Первой мировой войны // Управление и экономика: опыт, теория, практика. Вологда, 2009. С.145-151; *Суржикова Н.В.* Из опыта использования военнопленных Первой мировой войны в экономике провинциальной России // История пенитенциарной системы России в XX веке: сборник материалов международного научного семинара. Вологда, 2007. С. 122-129; *Голикова Н.И., Смелкова Т.Н.* К вопросу о взаимодействии государственных учреждений и общественных организаций в годы Первой мировой войны (по материалам Вологодской губернии) // Историческое краеведение: источники и исследования: сборник статей. Вып. 9. Вологда, 2003. С.133-140; др.

² *Фруменков Г.Г.* Взрывы в порту // Архангельск: 1584-1984: Фрагменты истории. Архангельск, 1984; *Смирнов А.Б.* Морские порты Архангельской губернии в политике Российского государства в годы первой мировой войны: Дисс. ... канд. ист. наук. Архангельск, 2003; *Его же.* Обеспечение безопасности судоходства и морских портов на Евро-

В последнее время особый интерес приобретают события военной истории¹, в том числе проблема восстановления «из небытия» имен героев этой войны².

К сожалению, отсутствие фундаментального исторического труда, давшего бы основные положения данных исторических событий, краеведы и историки, работающие в локальной тематике, нередко допускали ошибки. С середины 1990-х годов стала вестись работа над провинциальными энциклопедиями, целью которых является объединение всех разрозненные историко-краеведческие исследования, в том числе и по теме Первой мировой войны³.

На сегодняшний момент имеется ряд обобщающих работ по истории Первой мировой войны на Севере. В первой главе монографии В.И. Голдина «Интервенция и антибольшевистское движение на Русском Севере» дана общая характеристика экономических и социальных изменения, произошедших на Севере в 1914-1918 гг., которая анализируется в связи с формированием у бывших союзников России по Антанте собственного интереса к этому региону⁴. В книге Л.Г. Новиковой, также посвященной событиям Гражданской войны, представлена картина социальной истории края накануне Рево-

пейском Севере России в годы первой мировой войны. // Поморье в Баренц-регионе: экология, экономика, социальные проблемы, культура: сб. тез. III междунар. конф. Архангельск, 1997; *Его же*. Первая мировая война и осуществление зимних навигаций на Русском Севере // Экология северной территории России: Т. 2. Архангельск, 2002; *Хрушкая Л.Н.* Главноначальствующий г. Архангельска и Беломорского водного района // Защитники Отечества: мат-лы региональных общественно-научных чтений. Архангельск, 2003; *Абрамов Ю.П.* Контрразведывательная работа Архангельского губернского жандармского управления в годы Первой мировой войны. // На страже безопасности Поморского Севера: сборник. Архангельск: Поморский ун-тет, 2003. 207с. 9-52; др.

¹ *Жалнин Д.Е.* История строительства и Боевой деятельности флотилии Северного Ледовитого океана: 1914—1920 гг. : Дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Мурманск, 2005.; *Андрюченко В.Г.* Первая зимняя навигация на Белом море (1914-1915 годы). // Гангут. Вып. 5. СПб. 1993. С. 59-69; *Климовский С.Д.* Заградители «Монгугай», «Уссури», «Шилка», «Прут». // Судостроение. 1988. № 6. С. 61-64; *Кузнецов Л.А.* Транспорт «Бакан» на охране северных рубежей России // Судостроение. 1990. № 12. С. 54-59; *Черников И.И.* Речной флот Военного ведомства. 1915-1917 годы. // Гангут. Вып. 25. СПб., 2000. С. 22-40; Вып. 26. СПб., 2001. С. 21-29; Вып. 27. СПб., 2001. С. 39-47; *Козлов Д.* Подводная опасность и русское судоходство, 1914-1917 гг. // Морской сборник. 1996. № 8; и др.

² *Николаева Н.И.* «За веру, Царя и Отечество!» (Котлас и котлашане в годы Первой мировой войны) // Двинская земля: мат-лы межрегиональных общественно-научных историко-краеведческих Стефановских чтений. Вып. 5. Котлас, 2007. С. 111-117; *Санакина Т.А.* Материалы к мартирологу архангелогородцев, погибших в Первой мировой войне. // Защитники Отечества: мат-лы региональных общественно-научных чтений. Архангельск, 2003; серия публикаций вологодского исследователя Е.Л. Демидовой о георгиевских кавалерах – уроженцах Вологодской губернии.

³ Например: Поморская энциклопедия. Т. I: История Архангельского Севера. Архангельск, 2001; Вологодская энциклопедия. Вологда: Русь, 2006; Республика Коми: энциклопедия. Т. 1. Сыктывкар, 1997.

⁴ *Голдин В.И.* Интервенция и антибольшевистское движение на Русском Севере. М., 1993.

люции 1917.¹ История Архангельска в годы войны явилась темой отдельной книги автора данного текста².

Специфика «северного вектора» российской истории, с особой силой обозначившаяся в годы Первой мировой войны, представлена в работах мурманского историка П.В. Федорова³. Из зарубежных авторов, проявлявших интерес к событиям войны в северных губерниях России, можно отметить немецкого историка Райнхарда Нахтигала⁴, который по понятным причинам основное внимание уделяет проблеме военнопленных на строительных работах. Отсутствие значительных работ англо-американских историков, в которых бы раскрывались вопросы военного и экономического сотрудничества стран Антанты с Россией на Русском Севере вызвано, по всей видимости, непопулярностью для них этой темы, которая была перекрыта событиями Гражданской войны и интервенции на последнем этапе Мировой войны.

Предлагаемая читателю книга ставит своей задачей дать, опираясь на всю предшествующую и современную историографию, включая также газетные публикации многочисленных краеведов, работавших и работающих в данной тематике, общую картину событий Первой мировой войны на Европейском Севере России, акцентируя особое внимание на социальных вопросах. Важные в ракурсе всероссийской истории проблемы развития и деятельности транспортной инфраструктуры региона в годы войны, процессы экономического развития в ракурсе тех перспектив, которые наметились тогда в этом направлении, представлены с учетом деформирующего влияния условий военного времени. Автор стремится исследовать процессы социальной миграции, ломки устоявшихся социально-культурных отношений под влиянием экстремальной ситуации Мировой войны.

В книге война показана как одно из выражений кризиса цивилизации рубежа XIX-XX веков, когда обострились все присущие этой цивилизации противоречия, были затронуты все стороны общественной жизни, подвергся влиянию сам менталитет народа, и вместе с тем определились основные направления дальнейшего развития европейской цивилизации на протяжении всего XX века. Изучение «обыденной» истории северной провинции в переломный период, когда рушились традиционные отношения, деформировалась система общественных ценностей и под влиянием психологического и экономического пресса складывались новые формы межличностных отношений, вполне наглядно иллюстрирует этот «цивилизационный кризис».

При работе над книгой были использованы самые разнообразные источ-

¹ Новикова Л.Г. Провинциальная контрреволюция: Белое движение и Гражданская война на Русском Севере, 1917-1920. М.: Новое литературное обозрение, 2011.

² Трошина Т.И. Великая война... Забытая война... (Архангельск в годы Первой мировой войны, 1914-1918 гг.) Архангельск: КИРА, 2007.

³ Федоров П.В. «Вторые Дарданеллы»: Кольский край в истории Российского государства. Мурманск: МГПУ, 2002; *Его же*. Северный вектор в российской истории. Центр и Кольское Заполярье в XVI-XX вв. Мурманск: МПГУ, 2009.

⁴ Нахтигаль Р. Мурманская железная дорога. 1915-1919 гг. Военная необходимость и экономические соображения. СПб.: Нестор-история, 2011.

ники: документы центральных, областных и ведомственных архивов, информация из газет и журналов того времени, воспоминания современников.

Работа с архивными документами периода Первой мировой войны представляет из себя большую сложность; особенно это касается документов последнего периода (конец 1916 - 1917 гг.), когда многие из них представляли собой небольшие листки бумаги с торопливой записью, нередко карандашом. В это время особенно развивается т.н. «телеграфный стиль» в деловой переписке - появляются разнообразные сокращения, использование шифров. Среди источников преобладают телеграммы, телефонограммы, расшифровки шифрограмм, которые отличаются краткостью изложения, предполагающей понимание предмета обсуждения корреспондентами. С другой стороны, благодаря указанию на документах подобного рода точного времени, места отправления и адресатов, позволяет точно датировать события.

Бюрократизация всех сторон общественной жизни, развившаяся именно в период Первой мировой войны, когда практически любое, даже частное мероприятие требовало большой переписки и тщательного документирования, значительно облегчает изучение т.н. «обыденной истории» общества. Это тем более важно, что собственно воспоминания современников по этому периоду практически отсутствуют. Как правило, имеются лишь короткие воспоминания о тех или иных моментах, к тому же окрашенные политическим восприятием через призму последующих событий. К сожалению, большинство современников ушло из жизни, не примирившись с событиями Гражданской войны и последующего противостояния, поэтому их воспоминания о событиях тех лет недостаточно объективны и, как правило, односторонни.

Первая мировая война, в отличие от других событий начала XX века, почти не отложились в опубликованных воспоминаниях. Возможно, причина в том, что Мировая война перешла в Гражданскую, разделившую наиболее активную часть населения на два непримиримых лагеря. Последующие события заслонили собой воспоминания о Великой войне, хотя еще в 1917 году современникам казалось, что они переживают самые важные моменты истории в жизни своего поколения.

Среди немногочисленной мемуарной литературы имеется несколько источников, дающих взгляд современников событий¹. Автор, занимаясь на про-

¹ Давыдов В. Гибель «Оремсби»: Драма во льдах Полярного моря: Эпизод из Великой Мировой войны. Пг., 1919; Сункуев А.С. Из воспоминаний «реквизированного» // Бурятведение. 1929. №1-2; Кедров М.С. За Советский Север. Л., 1940; Федоров В.Г. В поисках оружия. М., 1964; Бочек А. Всю жизнь с морем. М., 1969; Брагин И. Мое поколение. Архангельск, 1968; Из воспоминаний М.К. Паромова о своей жизни (1910-1918) // Поморский летописец: Альманах. Выпуск IV. Архангельск, 2010. С. 252-270; Коротких М. Воспоминания. URL: <http://www.onegaonline.ru/biblio/see.asp?kod=312>; Яковлев А. И. Воспоминания: рукопись (1983). / Черевковский филиал Красноборского историко-мемориального и художественного музея Архангельской области. URL: http://www.hrono.info/statii/2007/ship_yakov.html; Фрезер Евг. Дом над Двиной. Архангельск, 1998.

Использовались также воспоминания, рукописи которых отложились в фондах «комиссий по истории коммунистической партии» [см. Государственный архив Архангель-

тяжении многих лет изучением культуры северорусского населения, работала в 1980-90-х годах в историко-бытовых экспедициях, стремясь фиксировать все воспоминания старожилов об этом историческом периоде. Следует отметить, что эти воспоминания требовали самого тщательного критического анализа, поскольку информаторы были во время войны еще детьми, и в их памяти нередко путаются события, происходившие в годы Первой мировой и непосредственно наступившей за ней Гражданской войны.

Ценным историческим источником являются материалы периодической печати. В годы войны на территории края выходило несколько печатных изданий: газеты¹ и журналы². После событий Февральской революции стало издаваться значительно большее количество газет, в основном, впрочем, “однодневки”, однако в них содержится информация, позволяющая косвенно оценить те изменения социальной жизни, которые произошли в предыдущие годы. В условиях ужесточающейся военной цензуры информация периодических изданий, прежде всего газет, не могла быть полной. Вместе с тем, в них содержится немало сведений о быте населения. Выявленная таким образом информация была критически проверена по другим источникам. Нередко газетные публикации определяли направление поиска в архивных документах.

Важным, хотя и весьма специфическим источником является иллюстративный, прежде всего фотографический материал. В конце 1916 года Архангельское фотографическое общество обратилось к гражданскому и военному

ской области, отдел документов социально-политической истории (далее ГААО. Отдел ДСПИ) Ф. 8660, оп. 3,4; Вологодский областной архив новейшей политической истории (ВОАНПИ). Ф. 1332, оп. 3; Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 70, оп. 3; Центральный государственный архив историко-политических документов (ЦГАИПД СПб), Национальный архив Республики Карелия (НАРК). Ф. П-14), архива «Общества Северян по собиранию и изданию материалов о Гражданской войне на Севере Европейской части России» (ГАРФ. Ф. р-5867)], или были частично опубликованы в изданиях: Архив русской революции; Белый Север, 1918-1920: мемуары и документы. Вып. I. Архангельск, 1993; Гражданская война на Мурмане глазами участников и очевидцев: сб. воспоминаний и документов. Мурманск, 2006. Разумеется, эти воспоминания в основном посвящены событиям Гражданской войны, однако в них содержится информация о событиях и Первой мировой. Особая ценность этого вида источников заключается в том, что они представляют собой личные свидетельства.

¹ В изучаемый период выходили – в Архангельске: Архангельск: ежедневная газета, Архангельские губернские ведомости, Северное утро: газета общественно-политическая и литературная; в Вологде: Эхо: ежедневная газета; Вологодские губернские ведомости, Вологодский Листок; в Петрозаводске: Олонецкие губернские ведомости, Олонецкая неделя: еженедельная газета по вопросам политической, церковно-общественной и народной жизни, Олонецкое утро: ежедневная областная общественно-литературная газета, Олонецкое эхо: ежедневная областная общественно-литературная газета. Эхо: ежедневная газета (Вологда) 1913-1917.

² Архангельские городские известия; Архангельские епархиальные ведомости; Вестник Олонецкого губернского земства (Петрозаводск); Вологодские епархиальные ведомости; Известия Архангельского общества изучения Русского Севера; Известия Вологодского общества изучения Северного края; Известия Общества изучения Олонецкой губернии (Петрозаводск); Олонецкие епархиальные ведомости. (Петрозаводск).

губернаторам с просьбой разрешить одному из фотографов съемку в городе и в порту, «дабы сохранить для потомков грандиозные события, которые переживает наш город в настоящую, Великую войну». Такое разрешение получил местный фотограф А. Поплавский. При этом было оговорено, что отпечатывать снимки до конца войны он не будет, а негативы обязуется хранить в здании губернского правления. Судьба этих негативов неизвестна. Но фотограф, по-видимому, имел дубликаты некоторых негативов, которые в конце 1960-х годов попали в фонды Архангельского краеведческого музея и в Государственный архив Архангельской области. Значительная часть этих негативов не публиковалась, и изучение ее дает представление об Архангельске в последний период войны.

Кроме этой коллекции, имеется еще несколько десятков фотографий, сделанных фотолюбителями - офицерами, военными строителями, а также профессиональными фотографами¹, занимавшимися фотофиксацией каких-либо событий по заданию властей: строительства Петрозаводской и Мурманской железной дороги, каналов на Мариинской водной системе, портостроительных работ в Архангельске и на Мурмане, последствий диверсий и проч.

Фотография - документ, который сложно фальсифицировать или превратно истолковать. Учитывая неполноту архивных фондов, относящихся, прежде всего, к последнему периоду войны, фотографии послужили автору ценным источником информации, позволившей подтвердить достоверность той или иной вызывающей сомнение информации.

Эпоха Первой мировой войны достаточно приближена к нашему времени, что создает иллюзию легкости ее научной реконструкции. Вместе с тем, имеющиеся источники дают достаточно фрагментарную картину происшедших событий. Иногда источники дают противоречивую информацию, что объясняется военными обстоятельствами и существованием цензуры. Задачей автора книги была тщательная перепроверка полученных сведений через максимальное количество прочих источников и создание на их основе полноценной картины жизни Северного края в один из переломных периодов истории страны и мира.

¹ Негативы цветных фотографий С.М. Прокудина-Горского находятся на хранении в библиотеке Конгресса США. Частично снимки размещены на сайте Библиотеки и на отечественных сайтах (см.: http://ps-spb2008.narod.ru/murm_introduction.htm; <http://www.webpark.ru/comment/tsvetnie-foto-proshlogo-veka>)

Фотофиксация событий, сделанная профессионалами, отложилась в архивных и музейных фондах. Автором привлекались для работы фотографии из коллекций Государственного архива РФ, Государственного архива Архангельской области, Архангельского краеведческого музея. Использовались также опубликованные фотографии, негативы которых находятся в других хранилищах.

Глава I

Военно-промышленный потенциал Северного края

В такой огромной стране, как Россия, существуют территориальные обозначения, которые обеспечиваются природно-географическими, ресурсно-экономическими, культурными характеристиками, не совпадающие с административными границами.

Севернее Ярославля лежали огромные территории, которые принято называть Русским Севером: это Олонецкая, Вологодская и Архангельская губернии, в настоящее время - Архангельская, Вологодская, Мурманская области, республики Карелия и Коми.

Русский Север – это междуречье тех рек, которые текут на север, что в ранние эпохи сформировало миграционные потоки. Через систему рек переселенцы направлялись для торговли и занятий промыслами на Печору, Мурман и в Сибирь. В XVII-XVIII население было «привязано» к территориям проживания, и стихийная миграция практически прекратилась. Но продолжалось переселение населения в северные районы как элемент государственной политики: в XVIII и первой половине XIX веков регион сохранял государственное экономическое значение, в нем располагались центры оборонной промышленности, в результате чего сюда направлялись мастеровые, строители, военнослужащие. В условиях отсутствия свободного рынка рабочих рук, направление сюда работников в основном носило принудительный характер.

Впоследствии заселенные колонистами территории экономически и культурно стали тяготеть к Архангельскому порту, в котором имели свои «дела» проживавшие на всей территории купцы, а крестьяне находили здесь сезонные заработки, необходимые в условиях «рискованного земледелия».

Восприятие этой северного региона как единого целого продолжалось и в начале XX века, когда историко-культурная составляющая, казалось бы, не играла уже такого значения, а исторические события нивелировали региональные особенности. В представлении современников эти территории были заповедными русскими землями, в которых сохранились обычаи домонгольской Руси.

В определенной степени этот регион действительно представлял собой социально-культурный анклав, что было вызвано рядом обстоятельств: бездорожье и низкая плотность населения осложняли проникновение сюда новшеств. Старообрядческие традиции поддерживали культурную и социальную изоляцию населения. При этом регион находился в зоне т.н. «рискованного земледелия», поэтому население на самых ранних этапах было включено в товарно-денежные отношения, а именно: занимались промыслами и ремеслами, продукция которых была затребована на рынке, что позволяло приобретать недостающее продовольствие. Экономическая история региона не была линейной: периоды преимущественного развития промышленности сменялось возвращением, в значительной степени вынужденным, к земледельческим занятиям.

§ 1. Северный край в военной доктрине России в начале XX века

В начале XX века Европа готовилась к «большой войне». В связи с этим у части правительственной элиты присутствовало понимание, что северные порты при определенных обстоятельствах могут остаться единственными океанскими «воротами» России в Европу¹, при этом отсутствие транспортных путей к этим портам могут сделать их совершенно бесполезными.

Европейский Север России (Русский Север) отличала особая историческая судьба. Бывали периоды – нередко они совпадали с общим упадком в государстве, - когда этот регион с его ресурсными возможностями и протяженной морской границей становился важнейшей территорией, своего рода «спасителем Отечества». Однако в «благополучные годы» Отечество о нем «забывало» - вплоть до нового кризиса. Так, в петровскую эпоху оказались затребованы Архангельский порт и местные природные ресурсы, создавшие благоприятные условия для организации здесь крупномасштабного строительства военного парусного флота. В результате, все примыкающие территории, включая Вологодскую и северо-западную часть Вятской губерний, оказались втянуты в орбиту Архангельского порта и Адмиралтейства; на транспортировке грузов и обеспечении порта и корабельного строительства местным сырьем «поднялись» купеческие капиталы, заработала местная промышленность, крестьяне получили возможность отхожих заработков. В Олонецкой губернии появились крупные казенные «петровские» заводы и возник город Петрозаводск. На Мурманском побережье активно развивалась рыбная и зверобойная промышленность. Населенные пункты региона были связаны между собой и с центром России транспортной системой, прежде всего, водной (с помощью каналов).

На протяжении XVIII и первой половины XIX века экономика северных губерний активно развивалась, хотя наметились признаки упадка, что было связано с расширением территории страны на юг и запад, строительством новых портов, появлением более доступных ресурсных возможностей. Модернизация военной промышленности, начавшаяся после Крымской войны, привела к упразднению в 1860-е гг. Архангельского Адмиралтейства, потере значения Петровских заводов в Олонецкой губернии. В результате, Европейскому Северу больше не уделялось внимания в военной доктрине Российской империи. Были сокращены местные гарнизоны, упразднены Архангельский военный порт и Новодвинская крепость. Считалось, что далекая северная провинция, потерявшая прежнее стратегическое значение центра государственного кораблестроения, не может быть привлекательной для потенциального противника. Что касается западной границы, то включение в состав Российской империи Финляндии сделало неактуальной организацию защиты

¹ О необходимости строительства порта в незамерзающей части Кольского залива докладывал императору Александру III С.Ю. Витте; эта информация присутствует в его воспоминаниях, которые он обнародовал в 1915 г.

Карелии от возможного вторжения.

При этом ситуация на северо-западных границах Российской империи не была совершенно стабильной. Традиционными, еще со времен средневековой Новгородской республики, были пограничные конфликты с Норвегией. Безлюдны просторы Кольского полуострова и островов Баренцева моря (архипелаги Шпицберген и Малая Земля) привлекали норвежцев своими ресурсами – объектами морской охоты и рыбной ловли, другими природными богатствами. Так, норвежцы активно разрабатывали уголь на Шпицбергене; среди колонистов Мурманского побережья было немало норвежцев. Со стороны Финляндии присутствовало стремление проводить националистическую агитацию среди карельского населения, проживавшего на территории Архангельской и Олонецкой губерний. Это выливалось не только в культурной, но и в политической деятельности. Националистические интересы финнов распространялись и на те уезды Вологодской губернии, где проживали коми, однако реальную опасность для территориальной целостности России представляла их деятельность именно на пограничных территориях.

На этом основании после Крымской войны (которая, с одной стороны, показала, что неприятель не может подойти к Архангельску, а с другой, переориентировала государственные военно-экономические интересы на другие регионы страны) были упразднены военные гарнизоны и военный порт.

В начале XX века регион, являвшийся фактически приграничным, совершенно не был приспособлен к отпору вражеского вторжения как с суши, так и с моря. В городах оставались небольшие местные гарнизоны, в обязанность которых входило наведение порядка в случае бунтов, сопровождение этапным порядком заключенных и ссыльных, организация мобилизационных мероприятий. В губернских городах были расквартированы резервные батальоны, которые в случае войны могли быть развернуты в боевые части для дальнейшего направления на фронт.

Мобилизационными планами не предусматривалось ведение боевых действий на территории северных губерний. Северные губернии не воспринимались как приграничные: на западе находилась Финляндия, бывшая автономной частью Российской империи. На северо-западе – Норвегия, которую не рассматривали как серьезного противника. На севере располагались северные моря, которые даже в мирное время представляли сложность для мореплавания. Большую часть года – до восьми месяцев – моря были скованы льдами. Остальное время проход по ним, тем более без лоцмана, был затруднен. Казалось, достаточно погасить немногочисленные маяки, и неприятель не сможет сориентироваться в безбрежном водном пространстве.

Считалось, что Вологодской и Олонецкой губерниям военная опасность не угрожает. Для Архангельского порта и Мурманского побережья угроза может исходить лишь от небольшого десанта, для ликвидации которого можно будет доставить воинские силы по существующей железной дороге. Военно-морские силы здесь были представлены посыльным судном Балтийского флота «Бакан», осуществлявшим охрану внутренних северных российских вод, прежде всего, от норвежских промысловиков-браконьеров. Граница

с Норвегией и тем более Финляндией была практически открытой. Там располагались немногочисленные части пограничной охраны и таможенные пункты, которые при желании можно было миновать, перейдя границу по не охраняемым пустынным и бездорожным участкам.

Итак, к началу XX века Европейский Север России переживал период экономической стагнации. Это было связано с переориентацией со второй половины XIX века государственных интересов, вызванных расширением государственных границ к южным морям и новым источникам сырья. Железоплавильные заводы в Карелии потеряли прежнее значение, поскольку не могли уже конкурировать с промышленными центрами Украины. Были упразднены заводы Архангельского адмиралтейства. Железные дороги в Сибирь составили существенную альтернативу традиционным речным путям Русского Севера. Началось «бегство» купеческих капиталов и отток активных групп населения, происходила архаизация и рурализация жизни в небольших северных городах. Миграционный приток населения сюда прекратился, а жители, в том числе небольших северных городов, были вынуждены перейти к сельскохозяйственным занятиям. На значительной части Вологодской губернии и в части Олонецкой население отошло от промыслов и стало земледельческим в связи с существовавшей здесь в дореформенный период системой крепостной зависимости. «Государственные» крестьяне продолжали добывать себе источники существования, занимаясь промыслами, а также находя работу в больших городах, таких, как Петербург и Москва.

После отмены крепостного права, и особенно в начале XX века, когда территория оказалась перенаселенной в связи с начавшимся «демографическим переходом»¹, «отход» населения на временные заработки в промышленные города особенно усилился (данные представлены в *таблице 1*). На рубеже XIX-XX веков необходимость отхожих занятий дополнилась экономической потребностью: в северных губерниях развивалась лесопильная и деревообрабатывающая промышленность; развития транспортного сообщения приблизило пребывавшие в стагнации северные городки к крупным городам, в связи с чем заработала местная промышленность; в условиях индустриализации появились перспективы у олонечких железоделательных заводов. Основными работниками на этих предприятиях, а также при обслуживании транспортной системы и добыче необходимого для промышленности сырья были местные крестьяне и горожане. Однако культурная традиция и существующая сословная система не позволяла таким людям отрываться от своих селений и пролетаризироваться.

¹ «Демографическим переходом» называют переход к новой системе воспроизводства: повышение продолжительности жизни с одновременным сокращением рождаемости. На первом этапе демографического перехода происходит резкое повышение численности населения в детских и молодых возрастах, поскольку высокая рождаемость не компенсировалась уже высокой младенческой и детской смертностью. Подобный период, характеризующийся как демографический «взрыв», чреват различными социальными и экономическими катаклизмами.

Таблица 1. Отток населения северных губерний (по данным переписи 1897 года)¹

	Архангельская губерния	Вологодская губерния	Олонецкая губерния
Население обоего пола	246.536	1.341.785	364.157.
В том числе м.п.	163784	635664	171718
Проживало в губернии уроженцев других губерний	12.600	32501	16.030
В том числе мужчины	8131	16720	9826
Проживало вне губернии местных уроженцев	32.061	82613	28.617
В том числе мужчин	17340	50286	16021
Механический отток населения	19.461	50.112	12587
В том числе мужчин	9209	33.566	6195
Механический отток населения (%)	5,6%	3,7	3,4%.
В том числе мужчин (%)	5,6	5,2	3,6%.
Место губернии по данному показателю среди 50 губерний Европейской России	29	26	22

Наметившийся экономический подъем не изменил положения северных территорий, которые оставались на положении «пасынков» Российской империи. У части властной элиты присутствовало осознание исторического опыта, показывающего, что в нестабильные эпохи происходит актуализация геополитического и сырьевого потенциала Европейского Севера, однако государственной задачей поддержание этого потенциала не стало. Проблемы транспортного строительства, а также организации обороны северных территорий так и не стали первоочередными до начала войны.

Экономическое развитие региона обеспечивалось только личной инициативой чиновников: так, архангельский губернатор А.П. Энгельгардт добился строительства к Архангельску узкоколейной железной дороги, благодаря чему северный порт получил хоть какой-то импульс к дальнейшему существованию и развитию. Была устроена гавань в незамерзающей части Кольского полуострова; однако отсутствие к нему транспортных путей приостановило этот проект. В Олонецкой губернии железная дорога к Петрозаводску стала строиться только летом 1914 г., то есть непосредственно накануне войны.

Итак, внешняя опасность для Северного края если и исходила, то лишь от не слишком воинственных соседей. Она могла представлять существенную проблему для нарушения безопасности операций по транспортировке

¹ Источник: Кадомцев Б.П. Профессиональный и социальный состав населения Европейской России по данным переписи 1897 г. (критико-статистический этюд). СПб, 1909. С. 93. Табл. IV; С. 105.

грузов (диверсии, устройство баз недружественных войск на своих территориях), если бы северные порты рассматривались как стратегически важные в военных планах союзников России по Антанте. Но те не придавали особой важности в предстоящей войне северным транспортным путям.

Во время Первой мировой войны интерес со стороны союзников к Русскому Северу усилился и был вызван рядом обстоятельств. Первоначально он был связан с необходимостью поставлять вооружение, боеприпасы и другие грузы военного и оборонного назначения для русской армии¹, поскольку именно на этих условиях Россия вступила в войну. Отсутствие на Севере России организованной системы военно-морской обороны потребовало от союзников организацию проведения караванов судов к Архангельскому, а затем Мурманскому портам и патрулирование северных вод.

На втором этапе войны интерес союзников к северной транспортной системе был вызван потребностями самих стран (Франции, Великобритании, затем Италии) в поставках русского продовольствия и людских ресурсов². В 1917 г., когда в войну вступили США, началось экономическое проникновение американского капитала на Русский Север³.

¹ Осенью 1915 г. были созданы «Русский правительственный комитет в Лондоне» (РУССКО), Русский заготовительный комитет (АМСКО) в США и Русская заготовительная компания во Франции. Вопросами выполнения заказов и транспортировки грузов в Россию занимались и другие правительственные органы в странах Антанты.

В апреле 1916 г. в Лондоне было подписано «Соглашение между английским и русским правительствами о необходимых мерах для обеспечения перевозки военных грузов в Россию»; создан совместный орган «Комитет по морским перевозкам» (Адмирком). Англия стала осуществлять фактически полный контроль за перевозками в северорусские порты: кроме судов Добровольческого флота, все транспортные суда России переходили под контроль Адмиркома; Россия обязывалась не допускать так называемые «частные» грузы в северные порты.

Всего в порты Русского Севера за годы войны было доставлено из-за границы около 6 миллионов тонн грузов. См.: Государственный архив Архангельской области (*Далее – ГААО*). Ф. 58. Оп.1. Д.1095. Л. 23; Ф. 48. Оп. 6. Д. 117. Л. 34, 35.

² Вывоз через северные порты (в первую очередь хлеба, а также леса, льна и проч.) за 1914-1917 составил годы более 4,5 млн. тонн грузов (см.: Статистический сборник по Архангельской губернии за 1917-1924 гг. Архангельск, 1925. С. 642-643). Через Архангельск были вывезены также 35 тысяч солдат Русского Экспедиционного Корпуса, направленных для помощи французской армии в рамках договоренности, названной «солдаты в обмен на оружие». Через северные порты вывозились вражеские военнопленные, изъявившие желание вступить в армии стран Антанты. Великобритания, которая вела боевые действия на Ближневосточном фронте, использовала транспортную систему Русского Севера для форсированной доставки туда отдельных подразделений.

³ В 1917 г. в Вологде было открыто отделение американского банка «Нью-Йорк Сити», а в Архангельске, с целью развития экономических и культурных связей между Русским Севером и США, был создан Северный отдел Русско-Американского комитета. Этот комитет (РуссАмКо) был организован Временным правительством для объединения усилий правительственных и общественных организаций в деле расширения российско-американского сотрудничества. См.: *Рогачев И.В.* Русский Север в российско-американских отношениях 1914-1920 гг.: автореферат дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.15. Архангельск, 2011.

Следует помнить, что северные порты в годы войны имели важное значение для пассажирских и грузовых перевозок между Россией и Америкой. В «Новом Свете» оказалось немало россиян, эмигрировавших из страны, но оставивших на родине родственников и какие-то экономические интересы. В условиях войны общение между ними могло осуществляться в основном через Архангельский порт (какое-то время существовало даже регулярное сообщение по линии Архангельск – Нью-Йорк).

§ 2. Мобилизационный потенциал Северного края

Архангельская и Олонецкая губернии, уезды (Вологодский, Грязовецкий и Кадниковский) Вологодской губернии входили в Петербургский военный округ. Начавшаяся на западных границах война предполагала в первую очередь мобилизацию именно в этом округе. В связи с этим, телеграмма о мобилизации поступила сюда в ночь на 18 июля 1914 г.*

Призыв жителей северных губерний осуществлялся согласно Уставу 1875 года и мобилизационного расписания, принятого в 1910 г. В нем были прописаны маршруты для следования команд с указанием места назначения, пунктов следования и ночевки, места и времени посадки в вагоны и пароходы. В предписаниях, которые имелись у представителей военных и гражданских властей, указывалось, сколько из каждого населенного пункта следует брать подвод, в какую воинскую часть через данный населенный пункт следует команда, сколько в ней офицеров, врачей, фельдшеров, нижних чинов, а также лошадей.

По закону 1875 г. (с изменениями, которые вносились в него на протяжении последующих десятилетий), в русскую армию призывались молодые мужчины, достигшие 20-летнего возраста. Срок солдатской службы постепенно сокращался, что было вызвано как увеличением количества призывников, так и повышением уровня их образования. Так, в сухопутных войсках срок службы с 1875 по 1913 год уменьшился с 6 до 3-4 лет, после чего шло зачисление в запас на 13-15 лет. Во флоте – с 7 до 5 лет и 5 лет в запасе. Запасные призывались только в случае войны.

От солдатской службы освобождали священников, медиков, часть учителей. Обучающиеся в учебных заведениях получали отсрочку до 24-28 лет, в зависимости от получаемого образования. Имеющим аттестат об образовании срок службы сокращался до 2-3 лет. Это правило в условиях всеобщей воинской повинности значительно повлияло на рост интереса населения к получению образования. Представленные в *таблице 2* данные указывают на постоянное повышение грамотности призывников¹; в 1910-е годы число гра-

* В книге используются даты по старому стилю. 18 июля по ст.ст. – 1 августа по н.ст.

¹ Источники: Рашин А.Г. Население России за 100 лет (1813-1913). Табл. 253, 254; Известия АОИРС. 1912. № 9. С. 388, 389; Олонецкая губерния – Карельская Трудовая Коммуна – Республика Карелия (1838-2001): статистич. сборник. Петрозаводск, 2002. С. 18; Количев А. Земство на окраинах. // Известия АОИРС. 1909. № 8. С. 53; Сборник статистических сведений по Союзу С.С.Р. 1918-1923. М, 1924. Табл. X.

мотных молодых мужчин в северных губерниях, как в сельской местности, так и в городах, приближалось к 100%.

Таблица 2. Уровень грамотности молодых мужчин, принятых на воинскую службу (в процентах):

	Архангельская губерния	Олонецкая губерния	Вологодская губерния	Россия
1875-1883 гг.	34	28	29	21,2
1897 г.	55	57,4	45	42,3
1905 г.	61	67	67	55,9

Рекрутская система набора, существовавшая до 1875 г., предполагала ряд льгот. Так, в связи с малочисленностью населения Архангельской губернии здесь допускалась замена представления «натурального» рекрута соответствующим денежным взносом, чем население и пользовалось. Иностранцы, в том числе малые народы севера (на Европейском Севере к ним относились ненцы и лопари) пользовались льготой, освобождающей их вовсе от воинской службы. Подобная льгота распространялась и на колонистов Кольского полуострова, с целью привлечь туда дополнительное население. Некоторые из этих льгот сохранялись и после введения всеобщей воинской повинности.

Система льгот, существовавшая в России после введения в 1875 г. всеобщей воинской повинности, была наиболее щадящей среди европейских стран: освобождение от воинской службы могли получить от 45 до 51% россиян призывного возраста¹. Так, с целью не нарушить экономику страны, в значительной степени основанную на крестьянском хозяйстве, существовали льготы по семейному положению. Ежегодно до 24% призывников получали льготу по 1-му разряду как единственные работники в семье - единственные сыновья и внуки при нетрудоспособных родственниках. (Нетрудоспособными считались лица до 17 и старше 55 лет). Льготниками 2-го разряда было 20% молодых людей призывного возраста, у которых в семье, кроме них, оставался только один работник. Льгота по 3-му разряду предоставлялась молодым людям, у которых брат уже находился на воинской службе или погиб при выполнении воинской повинности. Таких льготников ежегодно было около 5%.

Таким образом, до 49% призывников могли получить льготу по семейному положению; для сравнения, в Германии таких было 2%, в Италии 37%, а во Франции не было вовсе². (В Великобритании обязательного призыва не было; он был введен только в 1916 г.)

¹ Михневич И.И. Уволенные по протесту новобранцы призывов 1895-1898 гг.: дисс. ... доктора медицины. СПб, 1900. С. 75.

² Головин Н.Н. Военные усилия России в Мировой войне [Париж, 1939] Жуковский – М.: Кучково поле, 2001. С. 35-36, 40.

В Архангельской губернии в 1889-1891 гг. 23% годных к службе молодых людей имели льготы. Из 10,5 тысяч внесенных в списки призывников таких было 2419 человек. В том числе 1300 «единственных способных к труду сыновей при нетрудоспособном отце

Те, кто получал льготу по семейному положению, либо оказался сверх полагающегося количества призывников (в этом случае тянули жребий), зачислялись в государственное ополчение. До достижения 40-43 лет они подлежали призыву в военное время или при иной необходимости.

Система льгот создавала много сложностей при осуществлении набора. Так, по физическому состоянию (по «невозмужалости» и проч.) браковалось около 17% русских призывников, в то время как в Германии таких было 37%, в Австро-Венгрии до половины, в Италии 27%, во Франции 21%. По мнению аналитиков, брать в армию недостаточно крепких физически людей заставляла ограниченность призывного контингента, связанного с семейными льготами. Например, сельские общества сами имели возможность определять, кто из семьи получает льготу. В результате возникло стремление обществ переложить заботу о слабых, недокормленных, болезненных юношах на плечи государства, и в армии оказывалось немало людей, не способных к службе по слабости здоровья. 4,5% призывников увольнялись из армии по этой причине. При этом в 1890-е годы призывников из северных губерний по этой причине увольняли 1,8%, менее всего по стране. Причину современники видели не только в том, что у северян было более крепкое здоровье (при прохождении медицинской комиссии на тысячу призывников браковалось всего 8,5 человек), но и в честности местных обществ, которым предоставлялось право назначать призывников к службе в армию. В других регионах страны встречались случаи «мошенничества», когда «специально направляют в армию слабых, чтобы там на казенных харчах откормили»¹.

Интересно, что в 1910-х годах «браковка» призывников по физическому состоянию в северных губерниях фиксировалась уже в более высоких, чем в среднем по стране, цифрах². В начале XX века (по крайней мере, до войны 1914 года, которая создала негативное отношение к «браковке») молодые люди любыми способами стремились получить отсрочку от армии, в том числе и по состоянию здоровья. Сохранились воспоминания, в которых упоминается, что с целью не ходить в армию молодые северяне курили: это придавало им бледный, болезненный вид, развивало кашель и т.д. На такие хитрости шли в основном горожане или отходники, то есть сельские жители, сезонно работавшие в городах. Городское население в целом имело более высокий уровень образования, что также сокращало его мобилизационный потенциал. По мнению воинского начальника Архангельского уезда, «более здоровое крестьян-

или матери-вдове»; 180 «единственных трудоспособных братьев при сиротах»; 17 «единственных трудоспособных внуков при бабке и деде»; 835 «единственных сыновей в семье при трудоспособном отце»; 87 незаконнорожденных сыновей при матери, не имеющей других трудоспособных детей. (ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 237)

В 1913 году уже 39% призывников пользовались различного рода льготами, освобождаясь от службы. (ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 596. Л. 21-61а)

¹ *Михневич И.И.* Уволенные по протесту новобранцы призывов 1895-1898 гг.: дисс. ... доктора медицины. СПб, 1900. С. 44, 46, 75.

² *Кищенко И.А.* Аграрный вопрос в современной постановке и значение его для Русского Севера: доклад Северному областному съезду представителей земельных комитетов в Вологде 25 октября 1917 г. Петрозаводск, 1917. С. 21, 22.

ское население будет поступать на службу взамен плохо развитого и физически вырождающегося городского, а также за тех городских жителей, которые пользуются образовательным цензом и поступают как вольноопределяющиеся или получают отсрочки»¹. Вольноопределяющиеся (права на это давало наличие высшего образования) не включались в общий план призыва, то есть за них должны были проходить действительную службу другие.

Существовавшая система набора (когда разрядка приходила на территориальный участок, без возможности замены недостающего контингента с других участков, где был переизбыток) способствовала тому, что в одних местах оказывался излишек призывников, и даже тех из них, кто не имел права на льготы, зачисляли в ратники ополчения. В других же, напротив, был недостаток, и в армию приходилось брать льготников. Например, в 1908 г. был существенный недобор призывников в Кемском уезде Архангельской губернии и излишек - в Холмогорском².

Причина, возможно, была в том, что в промысловом Кемском уезде семьи в основном были разделенные, малые, благодаря чему у призывников было больше возможностей получить льготу по семейному состоянию как единственному или второму работнику в хозяйстве. К тому же 20% призывников Кемского уезда пользовались особой льготой как профессиональные моряки (эта льгота частично распространялась и на наемных матросов, которые получали отсрочку призыва на срок до года). Поморы (шкипера, лоцманы и т.д.) и колонисты Мурманского берега, которые прежде были освобождены от рекрутской повинности, после введения всеобщей воинской повинности без медицинского освидетельствования сразу записывались в запасные флота. То есть, не проходя действительной службы, в случае всеобщей мобилизации они сразу же направлялись во флот³.

Мужчины призывного возраста и годные к службе, которые не проходили действительную воинскую службу как имевшие льготы по семейному положению, зачислялись в ратники государственного ополчения. На случай войны в стране предполагалось формирование дружин государственного ополчения, численный состав которых определялся по специальному распоряжению. Так, по расписанию 1893 г. Архангельская губерния должна была поставить одну пехотную дружину из 967 ратников, а также 133 ратника для формирования специальных частей и пополнения убыли⁴. Таким образом, всего 1.100 человек. По мере «накопления» количества ратников увеличивалась численность дружин. В 1914 г. в Архангельской губернии было сформиро-

¹ ГААО. Ф. 1200. Оп.1 Д. 504. Л. 11-14.

² ГААО. Ф. 1200. Оп.1. Д. 504. Л. 1.

³ ГААО. Ф. 1200. Оп.1. Д. 504. Л. 30-31.

По закону о всеобщей воинской повинности, «шкиперы, штурманы дальнего плавания, лоцманы и лоцманские ученики освобождаются от действительной службы в мирное время».

⁴ ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 243. Л. 2-3, 4.

ровано три дружины¹. Всего во время войны в северных губерниях были сформированы 24 пешие дружины Государственного ополчения: 13-15-ая Архангельские, 19-22, 85-90, 163-166-ая Вологодские, 23, 24, 336-338-ая Олонецкие.

За 40 лет ежегодного призыва накопился достаточно высокий резерв запасных нижних чинов, а также были выявлены все недостатки существующей системы призыва. Накануне войны проводилась военная реформа, направленная на сокращение количества льгот, на подготовку ополченцев и переподготовку находящихся в запасе. Стали организовывать проверочные сборы для запасных, а также краткосрочные военные сборы для ратников (то есть записанных в ополчение льготников). Ратники ополчения должны были проходить военные сборы с целью приобрести необходимые умения в непосредственной близости от дома². В связи с недостатком помещений для их размещения, в многолюдных уездах сборы ратников проводились в несколько смен.

Регулярно должны были проходить военные сборы и записанных в запасные без прохождения действительной армейской службы³. Такими в Архангельской губернии были состоящие в запасе флота шкиперы, штурманы, штурманские помощники и лоцманы. Если в Санкт-Петербурге и балтийских губерниях такого рода льготники проходили учебные сборы на военных судах, то в Архангельской губернии, где военного флота не было, все их обучение заключалось в строевой подготовке.

В начале XX века в северных губерниях стали чувствоваться последствия «демографического взрыва» 1890-х годов. Даже из традиционно земледельческих уездов излишнее население (в основном это были молодые люди из многодетных семей, то есть наиболее реальный мобилизационный потенциал) отправлялся на заработки в города. Отходники-мужчины призывного возраста стали получать паспорта «на бумаге особого [красного] цвета, с означением прописью года, в который получивший их подлежит призыву к жребию»⁴. Они имели право пройти освидетельствование по месту временного проживания, однако молодежь традиционно собиралась на время призыва, а также для прохождения военных сборов в родных селениях.

¹ В 1914-1917 годах были сформированы «пешие дружины» № 1-769. Кроме того, был создан ряд ополченческих формирований из мужчин призывного возраста тех народов («инородцев»), которые пользовались освобождением от службы в армии. Рабочие «инородческие дружины» из бурят и киргизов работали на дорожном строительстве в Архангельской и Вологодской губерниях. По ходатайству северокавказских народов, также освобожденных от воинской службы, во время Первой мировой войны им было разрешено формировать не рабочие дружины, а конные сотни для выполнения охранных функций. Такие части осуществляли охрану военнопленных, занятых на строительстве Мурманской железной дороги.

² ГААО. Ф. 682. Оп. 1. Д. 190. Л. 7 и др.

³ В Архангельской губернии в 1894 году числилось 1868 ратников флота, 658 ратников, перечисленных из запаса, и 2177 ратников Государственного ополчения. (ГААО Ф. 1200 О. 1 Д. 264).

⁴ ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 3 Л. 185.

Таким образом, с объявлением мобилизации 1914 г. большое количество мужчин призывного возраста, в том числе находящихся в запасе и записанных в ополчение, стали возвращаться на родину, что могло создать в отдаленных волостях крайне напряженную ситуацию. Однако власти были к этому готовы.

Дело в том, что сложившуюся за время рекрутских наборов традицию длительных загулов призывников не так легко было преодолеть. Известно, что первая после введения всеобщей воинской повинности массовая мобилизация запасных в 1904 г. была фактически сорвана повальным пьянством. По существовавшей традиции, прошедших комиссию и зачисленных в войска молодых мужчин отпускали на какое-то время «для устройства домашних дел», что и использовалось для долгих и пьяных проводов. По мнению членов военных присутствий, «домашние отпуска кроме вредного влияния ничего не имеют. Отпущенные новобранцы ведут разгульный образ жизни, нанося материальный ущерб семье, расшатывают здоровье, увеличивая этим процент уволенных от службы»¹, в связи с чем предлагали отпускать только тех, кому действительно необходимо привести в порядок дела перед долгим отсутствием.

По правилам 7 октября 1906 г. (выпущенным в связи с неудачным проведением военных мобилизаций 1904-1905 гг.), в населенных пунктах, где находились сборные пункты (такowymi, как правило, были уездные города и крупные села) и по пути следования маршевых рот прекращалась винная торговля. В условиях бездорожья северных губерний продвижение призывников к местам сбора и к ближайшей железнодорожной станции иногда проходило пешком по десяткам и даже сотням верст.

В 1913-1914 годах (накануне войны) уездные исправники, находясь под влиянием общего для того времени «антиалкогольного» настроения, обращались с просьбой о закрытии винной торговли и на время воинских сборов. Судя по рапорту исправника, в Кемском уезде «поверочный сбор 1913 г. «прошел неудачно, а именно: там, где имеются казенные винные лавки, при скоплении, между нижними чинами завязывалась попойка, после чего многие на поверку в волостное правление являлись с опозданием, во время поверки вели себя беспокойно и шумели, чем замедлялась поверка и задерживали производящую таковую»².

В связи с объявленной мобилизацией 1914 г., на время ее проведения винная торговля была прекращена, благодаря чему сбор запасных прошел спокойно. Так, в Печорском уезде «с объявлением мобилизации были закрыты все винные лавки. Призываемые были трезвыми и относились к призыву как неизбежной необходимости, вызываемой государственными интересами, которые инстинктивно чувствовались и здесь, в таком отдаленном крае»³. В Мезенском уезде «мобилизация прошла в полном порядке, благодаря закры-

¹ ГААО. Ф. 1200. Оп.1. Д. 504. Л. 17, 14.

² ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 608. Л. 34, 35

³ ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 642. Л. 218.

тию казенных винных лавок и частных питейных заведений. ...Население относилось к происходившему спокойно, а мобилизованные шли на службу с полным сознанием своего долга»¹.

Сформированные в северных губерниях, согласно мобилизационному расписанию, пешие дружины входили в состав III бригады Государственного ополчения, штаб которой находился в Вологде. 22 августа эти части были отправлены ближе к фронту, и только 14-ая Архангельских дружина в связи с большим объемом работ в порту была оставлена на месте.

Действительную службу северяне в основном проходили в прибалтийских губерниях, где квартировали полки 23-й и 50-й пехотных дивизий 18 армейского корпуса Петроградского округа². Запасные, кроме тех, кто был приписан к специальным войскам, вливались в состав 15 батальонов (по штатам военного времени) 198-го пехотного Александро-Невского полка³, штаб которого размещался в Вологде.

С началом мобилизации все гражданские власти начали спешно готовить помещения для призывников, съезжавшихся в значительном количестве из самых отдаленных районов Северного края⁴. Для их приема были приспособлены все подходящие помещения северных городов. Поскольку время было летнее, в первую очередь использовались здания учебных заведений.

§ 3. Отношение населения к войне

Небезынтересным является вопрос, как население северных губерний, основная масса которого были сельскими жителями, проживавшими в малоллюдных и отдаленных деревнях, узнало о войне и как к ней отнеслось.

Телеграммы о мобилизации были получены в уездах 17 июля. В ней воинским начальникам предписывалось приступить с 18 июля к призыву запасных⁵ и лошадей. Согласно мобилизационному предписанию, на улицах городов были вывешены соответствующие объявления на красной бумаге. Этот сигнал означал, что те запасные, которые были первоочередниками, должны в срочном порядке явиться на призывные пункты, расположены, как правило, в уездных городах. Если уезд был многолюдным, в нем открывали по 2, по 3 пункта.

¹ ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 642. Л.225.

² В этих дивизиях были «именные» полки - 89-й Беломорский, 90-й Онежский, 92-й Печорский, а также 198-й Александро-Невский полк, батальоны которого формировались по штатам военного времени из запасных, уроженцев Архангельской и Вологодской губерний.

³ К 198-му пехотному Александро-Невскому полку в 1910 г. были присоединены переведены в состав действующих войск Архангелогородский и 246-й Грязевецкий резервные батальоны (квартировавшие в Архангельске и Вологде). Полк принимал участие в боях под Варшавой, а также в Брусиловском прорыве.

⁴ Только из малонаселенной Архангельской губернии по первой мобилизации были призваны и приняты на службу 10.928 запасных и 683 ратников государственного ополчения. См.: ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 642. Л. 238, 241.

⁵ Так называли молодых мужчин, отслуживших в армии и числившихся в запасе: именно они первыми подходили под мобилизацию.

В волости по специально разработанным маршрутам направлялись «эстафеты»: конник проносился по местностям, где имелись дороги, держа над головой красный флаг, а в руках «красный пакет» с приказом о мобилизации. От каждой деревни, по которой он проезжал, не останавливаясь, разъезжались нарочные по дальним деревням с сообщением о мобилизации.

Было лето, многие крестьяне находились на сельскохозяйственных работах, на промыслах. Однако информированность была поставлена неплохо, и большинство запасных успели вовремя прибыть к обозначенным предписанием пунктами, где уже были приготовлены телеги, чтобы доставить их к призывным пунктам.

Манифест о войне и приказ о призыве запасных зачитывали населению священники, в обязанность которых входило разъяснять населению причины и значение войны, «увещевать» призывников и членов их семейств, призывая с пониманием отнестись к делу государственной важности, а также разъяснять меры правительства по оказанию помощи семьям солдат.

За 40 лет существования всеобщей воинской повинности сформировался уже значительный кадр запасных, готовых явиться по мобилизации. Даже в небольших деревнях в армию собиралось по нескольку мужчин в возрасте до 30-35 лет. По традиции, их провожали на призывные пункты всей деревней, иногда целой волостью; священник устраивал непрременный напутственный молебен. Молодые мужчины с котомками и запасом пищи на несколько суток двигались к уездным городам или большим селам, где проходила выдача приписных свидетельств. Сформированные в губернских городах части из запасных направлялись из Архангельской и Вологодской губерний в Вологду, из Олонецкой в Петербург. Ополченцы, то есть те мужчины призывного возраста, которые не служили действительную, пользуясь льготами (как правило, единственные кормильцы или самостоятельные хозяева, а также те, кто по жребию не вошел в число призывников), формировались в дружины и направлялись так же по специальному маршруту ближе к фронту. Одновременно происходил массовый призыв новобранцев.

Губернские по воинским делам присутствия секретно обратились к уездным присутствиям «о представлении сведений об успехе мобилизации, о том, насколько спокойно происходил сбор призываемых, как отнеслось к происходившему местное население, о затруднениях и недоразумениях». В отчетах уездных воинских присутствий отмечалось, что «сбор призываемых происходил спокойно <...> Никаких затруднений при мобилизации не было»¹; «Настроение запасных хорошее, бодрое»².

Мобилизация происходила в условиях прекращения продажи спиртных напитков. С момента объявления мобилизации были закрыты все винные лавки; традиция изготавливать самогон в большинстве северных районов от-

¹ ГААО. Ф. 1200 О. 1 Д. 642 (О мобилизации нижних чинов запаса армии и флота. 1914-1915 гг.) Л. 177, 179, 185-186, 206об.

² Велико-Устюжский центральный архив (*Далее ВУЦА*). Ф. 14. Оп. 2. Д. 633. Л. 99 (рапорт Велико-Устюжского уездного исправника вологодскому губернатору. 3 августа 1914 г.)

сутствовала, а «бражку», требующую длительного приготовления, заготовить не успели. В результате, не было обычных буйств мобилизованных. Среди съехавшихся из окрестных деревень для отправки в армию молодых людей «порядок образцовый, пьяных нет, провожатого благодарили и кричали ему “ура!”... Попросили погулять по селению, получили разрешение и к последнему звонку [парохода] все были на месте»¹.

Вообще, призыв 1914 г. прошел в России на удивление спокойно. Аграрные беспорядки и рабочие волнения, сотрясавшие в предшествующие годы страну, практически прекратились. Значение имели запрет на торговлю спиртным и пропагандистские усилия, в первую очередь, священнослужителей. Судя по отчетам, 96% запасных явились на призывные пункты вовремя, что, учитывая большие размеры страны и слабое развитие транспортной и почтово-телеграфной сети, означало полное отсутствие уклонистов². Зафиксировано было всего несколько случаев «буйства» мобилизованных³. В советской историографии было стремление рассматривать эти случаи как примеры антивоенных протестов. Однако, скорее всего, это были проявления традиционных для призывников «гулянок» с погромами винных лавок и нападением на начальство и на тех сверстников, которые воспользовались льготой или были признаны комиссиями «браковкой».

На призывных пунктах мобилизованные подвергались переосвидетельствованию. Сопровождавшие мобилизованных члены их семей были оповещены о тех льготах, которые им полагались по закону 1912 г., чем население было окончательно успокоено.

Городское население к сообщению о мобилизации отнеслось более «сдержанно», чем сельское, однако «с твердым сознанием необходимости таковой и ясным пониманием переживаемых событий»⁴.

Недостаточно организовано происходила мобилизация только в промысловых районах, где большинство мужчин находилось в отлучке. Возникли сложности с обеспечением транспортом, не было людей, которых мож-

¹ Вознесенская пристань (из дневника сельского учителя) // Олонецкая неделя. 1914. 24 авг. С. 8-9

² Головин Н.Н. Военные усилия России в Мировой войне [Париж, 1939] Жуковский – М.: Кучково поле, 2001. С. 590

³ Немногочисленные зафиксированные беспорядки мобилизованных в основном представляли собой погромы винных лавок, что являлось своего рода старой рекрутской традицией. Так, в ряде отдаленных селений уезда Кирилловского уезда (Нижегородская губерния, современная Вологодская область) были случаи погромов винных лавок мобилизованными.

В уездном центре, городе Кириллове, во время молебна и патриотической манифестации со стороны мобилизованных появились призывы громить купеческие лавки. Обращение епископа с увещеваниями успеха не принесли. Толпа напала на полицейских, пытавшихся их утихомирить. Беспорядки были прекращены конными стражниками, открывшими огонь по взволнованной толпе, в результате чего были убитые и раненые. См.: Смирнов И.А. Кирилловский уезд в годы Первой мировой войны. // Кириллов: краеведческий альманах. Вып. VI. Вологда: Русь, 2005. С. 136-149; Беркевич А.Б. Крестьянство и всеобщая мобилизация в июле 1914 года // Исторические записки. 1947. № 23. С. 26.

⁴ ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 642. Л.206об., 207.

но было бы направить в качестве нарочных в отделенные села, где не было телеграфа и иначе, как эстафетой, сообщить о мобилизации не представлялось возможным. В результате, возник существенный недобор мобилизованных, поскольку не все смогли во время явиться для освидетельствования¹.

В связи с недостаточной транспортной инфраструктурой северных губерний, призывники из самых отдаленных селений свозились обычно в губернский город, где происходило формирование воинских частей и их дальнейшая транспортировка. В городах срочно принимались меры по устройству большого количества мобилизованных. Поскольку было время летних каникул, под временные казармы были приспособлены здания учебных заведений.

Проводы первых партий мобилизованных были обставлены особенно торжественно. Например, в Олонецкой губернии собранных в Петрозаводск со всех уездов запасных отправляли на пароходах. Перед отправкой на пристани они получали напутствия от губернатора, епископа, других важных лиц. Пристань была украшена как на государственный праздник: национальными флагами, зеленью, вензелями императора Николая II. Стоящие на рейде суда и лодки также были декорированы флагами. Мобилизованным вручили подарки, собранные для них горожанами². Играла музыка, почти все жители города пришли на пристань проводить солдат. После торжественного молебна «пароход с запасными отбыл в сопровождении нескольких других пароходов, переполненных публикой. Оттуда долгое время слышны были чередовавшиеся крики “ура”, пение молитвы “Спаси, Господи!” и “Боже, царя храни!”. Духовая музыка исполняла народный гимн и военные марши...».³

Начало войны с Германией было встречено с воодушевлением и в других северных губерниях. В течение нескольких дней в центре Архангельска проходили манифестации с обязательными криками «ура» и пением национального гимна, приветственными речами у зданий английского и бельгийского консульств и воинственными - у германского. По вечерам устраивались гуляния в Летнем саду и у батальонных казарм, где разместились призывники – будущие защитники Отечества. На чтение царского манифеста о войне с Германией люди толпами сходились к храмам; после чтения манифеста были устроены крестные ходы и отслужены молебны. Представители других концессий, проживающие в губернии, также проявили свое патриотическое воодушевление.

¹ ГААО. Ф. 1200. Оп. 1. Д. 642 (О мобилизации нижних чинов запаса армии и флота. 1914-1915 гг.) Л.216-218.

Например, в Печорском уезде запасные являлись прямо с работ, без личных документов, и воинские присутствия были вынуждены заниматься удостоверением их личности, чем существенно замедлили сроки первого призыва.

² Проводы запасных в г. Петрозаводск // Олонецкая неделя. 1914. 3 авг. С. 15, 16.

³ Крылов В.И. Отклики в Олонецкой губернии великой европейской войны. Петрозаводск, 1914. С. 16.

§ 4. Начало войны в Северном крае

Как уже говорилось выше, после закрытия в 1860-х годах Адмиралтейства Архангельскому порту не уделялось внимания в военной доктрине Российской империи. Считалось, что далекий северный город, потерявший прежнее стратегическое значение центра государственного кораблестроения, не будет привлекательным для потенциального противника. В связи с этим, были упразднены местный гарнизон, военный порт и Новодвинская крепость.

С тех пор северные губернии воспринимались как глубокий тыл. Единственный крупный порт на севере страны, Архангельск, совершенно не был приспособлен к отпору вражеского вторжения с моря. Здесь не было военно-морского управления и военного порта. Не было плана морской мобилизации края. В других северных районах ситуация была не лучше. Даже граница с Норвегией была практически неохраямой.

В начале XX века от Архангельского гарнизона остался лишь резервный батальон, а военно-морские силы были представлены пятью невооруженными гидрографическими судами, команды которых были вольнонаемными и только командиры были офицерами Корпуса Гидрографов. На лето в северные моря направлялось посыльное судно Балтийского флота «Бакан»¹, осуществлявшее охрану внутренних северных российских вод. Летом 1914 года в северных морях находилось также несколько русских судов (частично с норвежской командой), занимавшихся поиском пропавших полярных экспедиций.

Военных частей в северных губерниях практически не было. Однако начавшаяся Мировая война сразу же заставила столкнуться с непредвиденными сложностями. Приморские территории и Архангельск были объята паническим страхом, поскольку ожидали нападения неприятеля с моря².

Согласно мобилизационному предписанию, Архангельский, Холмогорский и Онежский уезды 20 июля были объявлены на военном положении. 21 июля 1914 г. в Архангельск пришли секретные сообщения от русского консула в Норвегии, что сюда направляются четыре германских миноносных крейсера. Министерство торговли и промышленности распорядилось прекратить транспортное сообщение между портами³. Управляющий отделением государственного банка в Архангельске готовил эвакуацию ценностей (около 5

¹ По воспоминаниям офицера «Бакана», стоявшего 17 июля в Александровске, команда устроила «прощальный обед», готовясь отбыть к берегам Новой Земли. Получив сигнал о мобилизации, направились в Архангельск: «были разочарованы... так как в возможность войны никто не верил» (См.: Ю.К. Дворжицкий. В Архангельске в начале первой мировой войны. Морской сборник. 1943. Вып. 1. №. 1. С. 151-156).

² Летом 1914 г. у русско-норвежской морской границы находился германский флот, который 13 июля ушел в неизвестном направлении. В Архангельске опасались, что эти корабли могут совершить нападение на порт с целью зажечь лесопильные заводы и таким образом уничтожить причальные линии. (Варнек П.А. Русский Север в первую мировую войну. // Морские записки. Вып. VI. № 2. С. 37).

³ Российский государственный архив военно-морского флота (Далее - РГА ВМФ). Ф. 418. Оп. 1. Д. 388. Л.36.

млн. рублей) в Вологду. Опасаясь высадки десанта, губернатор С.Д. Бибииков собрал экстренное совещание, на котором присутствовали командиры местных воинских частей: уездный воинский начальник полковник Г.Д. Дитерихс, командир дисциплинарного флотского полуэкипажа капитан I ранга Заборовский, а также командир зашедшего в порт для ремонта судна «Бакан» капитан II ранга Поливанов. На этом совете было принято решение преградить вход в порт неприятелю, затопив в фарватере Северной Двины интернированные германские торговые суда, а также одиннадцать деревянных барж, реквизированных для этих целей у владельцев. На острове Мудьюг был установлен наблюдательный пункт, а снятые с «Бакана» орудия установлены у Лапоминки.

Суда затопили таким образом, чтобы оставить узкий проход в порт. При этом наготове стоял нагруженный песком и камнями пароход, затопив который можно было бы полностью перекрыть фарватер.

В Александровске также получили рекомендацию губернских властей затопить суда при входе в бухту. Было решено сжечь запасы угля (чтобы не достался неприятелю). Возникла опасность пожара городских зданий, в результате чего, а также от страха перед возможным приходом неприятеля, жители города стали уходить в сопки. Старший из находившихся в Александровске морских офицеров, И.И. Ислямов (он возглавлял поиски пропавших полярных экспедиций), опасаясь, что при сожжении угля огонь может перекинуться на складские помещения и причальные линии, взял на себя ответственность и распорядился сбросить уголь в воду¹.

Слухи, что направляющаяся к Архангельску германская эскадра по пути будет уничтожать колонии Мурманского берега², привела к массовой панике среди промышленников и колонистов Кольского полуострова. Паника усилилась в связи с тем, что пассажирский пароход, который обычно по пути в Варде заходил в становища, вдруг развернулся и прямым ходом направился в сторону Архангельска. Оказалось, что капитан, находясь в Александровске, получил предписание срочно вернуться, чтобы вывезти казначейские ценности из губернского центра.

По свидетельству мурманского промышленника Е.В. Могучего, ему с большим трудом удалось убедить взволнованных поморов продолжить промысел, пояснив, что вражеская эскадра раньше, чем через 4-5 дня подойти не сможет. Одновременно он послал телеграмму губернатору Бибиикову с просьбой прояснить ситуацию и получил рекомендацию затопить свои суда в укромно мелком месте, с тем, чтобы, когда минует опасность, их можно было вновь поднять. Предприниматель не стал топить свои суда; он решил завести их по большой воде в бухту у становища Териберка, где бы в случае непри-

¹ *Ислямов И.И.* Экспедиция для поисков старшего лейтенанта Седова и его спутников // Морской сборник. 1918. № 9-10. С. 78-79.

² Возникновение подобных слухов было вызвано еще сохранявшимися воспоминаниями о нападении англо-французской эскадры на северное побережье России во время Крымской войны, в 1854 и 1855 гг.

ягельского обстрела ядра не могли их достать. Уже через несколько дней, когда ситуация прояснилась, он смог продолжить промысел¹.

Паника, охватившая население Александровского уезда, привела к тому, что некоторые жители, погрузив в лодки имущество и провизию, отправились вверх по рекам, поскольку рассчитывали, что немцы на своих пароходах с глубокой посадкой не смогут погнаться за ними из-за мелководья. Поморы-промышленники, под воздействием паники отправившиеся в ночное время на переполненных скарбом судах в плавание в сторону Кеми и Онеги, попали в шторм; некоторые потерпели крушение и погибли². Те жители, у которых не было своих судов, ожидали смерти от немцев: «германские суда идут, нас убьют». Население собиралось в церковных зданиях, оставались там на ночь, опасаясь возвращаться домой. Священники служили молебны «о помиловании», а люди «друг с дружкой со слезами прощались». Другие бежали в горы; например, колонисты братья Синяковы «все горшки дома перебили, чтобы немцам не достались, а сами уехали на лодке»³.

С целью не допустить к себе неприятеля, власти Онеги и Александровска устроили, по примеру Архангельска, при подходах к морю баррикады из затопленных судов. В Александровске «во время паники стали топить» захваченный немецкий транспорт, открыв кингстоны: «но он был нагружен лесом и не тонул, его отнесло в Грязную губу». Тогда «исправник Паршинский приказал посадить его на мель»⁴.

Конечно, перекрыв баррикадами фарватер при входе в порты, удерживать неприятеля долгое время было невозможно. Расчет был на подход к Архангельску военной помощи из Вологды. Губернские власти направили туда запрос вернуть сформированные в Архангельске батальоны 198 Александровского полка для организации местной обороны.

Быстрые и решительные меры по организации обороны северного побережья России оказались, к счастью для Архангельска, напрасными, так как сведения о подходе к городу германских крейсеров не подтвердились. Выяснилось, что за вражеские корабли были приняты британские торговые суда, направлявшиеся в Сибирь за хлебным грузом. Вступление Великобритании в войну против Германии снизило тревогу за безопасность северного побережья.

Уже первый месяц войны показал, что Русский Север оказался единственным открытым для сношения с союзниками районом, поскольку Черное и Балтийское моря оказались закрытыми неприятельским флотом. В ближайшие недели после начала войны приступили к очищению фарватера от затоп-

¹ Государственный архив Российской Федерации (*Далее – ГАРФ*). Ф. р-5867. Оп. 1 Д. 3. (Воспоминания Е.В. Могучего, 1925 г.) Л. 14об.

² ГАРФ. Ф. р-5867. Оп. 1 Д. 3. Л. 14.

³ Государственный архив Архангельской области, Отдел документов социально-политической истории. (*Далее - ГААО. Отдел ДСПИ*). Ф. 8660. Оп. 3. Д. 234. (Воспоминания Кобыльников А.П.)

⁴ ГААО. Отдел ДСПИ. Ф. 8660. Оп. 3. Д. 234.

ленных судов¹ и к дноуглубительным работам, чтобы облегчить вход в гавань. На первый план встал вопрос об обороне Архангельского порта и охране морского пути в Англию и Америку.

¹ Для подъема затопленных судов было выделено 40 тысяч рублей и направлена водолазная команда Балтийского флота. (РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 388. Л. 11, 26).

Глава II

Система управления и обеспечения безопасности края во время войны

Оборона северных рубежей России в первую очередь касалась обеспечения безопасности плавания в северные порты – в Архангельск, позднее в Романов-на-Мурмане (Мурманск), через которые Россия могла получать важнейшие грузы от стран-союзниц. Поэтому в задачи военного управления района входили не только организация обороны портов и подходов к ним, но и вопросы организации приемки и дальнейшей переправки грузов оборонного значения.

§ 1. Военно-административное управление краем

В начальный период войны представителями военного командования в северных губерниях были уездные воинские начальники и командиры немногочисленных воинских частей.

Накануне войны внутренние гарнизоны России были объединены в 22 бригады. Северные губернии относились к Вологодскому бригадному округу (начальник – генерал-майор П.Н. Крицкий, затем генерал-майор С.Н. Писарев)¹. В Вологде был расквартирован укомплектованный по штатам мирного времени 198-й Александро-Невский пехотный полк, который с началом войны был направлен на фронт, а также штаб III ополченческого округа, командиром которого был генерал-майор Пржилуцкий.

В Архангельске находились военно-морские части: дисциплинарный флотский полуэкипаж (командир - капитан I ранга Заборовский) и посыльное судно «Бакан» под командованием капитана II ранга С.М. Поливанова. 20 июля 1914 г., когда возникла опасность захвата Архангельска неприятелем, Поливанов проявил энергию и недюжинные организационные способности. Получив соответствующие полномочия от губернатора Бибикова, он возглавил оборону города с моря.

24 июля в Архангельск по железной дороге прибыл представитель Санкт-Петербургского военного округа полковник Марков, который и вошел

¹ Местное военное в мирное время управление занималось организацией воинского призыва и сборов для запасных. Во время войны в их задачу входила мобилизация людей и лошадей. Местные бригады подчиняли себе мобилизационный потенциал нескольких губерний. Свое название бригады получали по месту нахождения штаба. Начальнику местной бригады подчинялись расположенные в бригадном районе местные и конвойные команды, дисциплинарные батальоны и роты, военные тюрьмы и лазареты.

В состав Вологодской местной бригады входили: местные команды Вычегодская, Каргопольская, Кемская, Лодейнопольская, Мезенская, Олонецкая, Онежская, Пинежская, Петрозаводская, Повенецкая, Пудожская, Холмогорская, Шенкурская; конвойные команды Архангельская, Вычегодская, Каргопольская, Кемская, Лодейнопольская, Мезенская, Олонецкая, Онежская, Петрозаводская, Пинежская, Повенецкая, Пудожская, Холмогорская, Шенкурская, Вологодская, Грязовецкая, Кадниковская, Пошехонская, Мологская, Любимская, Даниловская, Бежецкая, Весьегонская, Калязинская, Кашинская, Осташковская, Вышневолоцкая, Белозерская, Боровичская, Кирилловская, Тихвинская, Устюженская, Череповецкая.

в состав собранного по поводу экстренной ситуации, возникшей в связи с предполагаемым вражеским вторжением, военного совета. Кроме Маркова, в военный совет входили Архангельский уездный воинский начальник Дитерихс, начальник торгового порта Новинский, местный полицеймейстер и командир Беломорской пограничной стражи полковник Маматов.

В августе 1914 г. в Архангельск от Морского министерства был командирован капитан I ранга В.Я. Ивановский, задачей которого была организация транспортировки доставляемых в Архангельск военных грузов, в первую очередь угля для нужд Балтийского флота. Ивановский, почувствовав недостаточность своих полномочий для осуществления поставленной перед ним здесь задачи, добился от Главнокомандующего VI армии, в ведении которого находился Архангельск, назначения себя на должность Начальника охраны водного района Архангельского порта. Капитан II ранга Поливанов был назначен его помощником по охране порта и по разгрузочно-погрузочным угольным операциям. 10 августа Ивановский поднял на единственном военном корабле Архангельского порта, посыльном судне «Бакан» свой брайд-вымпел в знак того, что он назначен командующим «Отряда особого назначения Белого моря». С 12 сентября Ивановский как старший по званию воинский чин в Архангельске стал начальником гарнизона города; ему было присвоено звание контр-адмирала.

Архангельск и объявленные на военном положении уезды губернии (Холмогорский, Онежский, Архангельский, Александровский) находились в подчинении сухопутной VI армии (командующий Н.В. Рузский). Начальник охраны и командир Архангельского порта Ивановский был морским офицером, подчинялся Морскому генеральному штабу и держал постоянную связь с начальником Главного управления кораблестроения при Генеральном морском штабе контр-адмиралом Угрюмовым, который являлся, по словам Морского министра, «центральной органом по делам в Архангельске».

В подобном «многоначалии» принято было видеть причины недостатков деятельности Архангельского порта. Такая ситуация существовала до середины июня 1915 г., когда положение на Севере особенно осложнилось появлением мин в «горле» Белого моря, на которых стали погибать суда с ценными военными грузами¹. Было решено сконцентрировать всю власть по обороне побережья и порта и по организации транспортировки военных грузов в одних руках.

¹ В сентябре 1915 г. подрывался на mine английский вспомогательный крейсер «Арланза», на котором из Архангельска в Англию для участия в переговорах с союзниками направлялась делегация Морского генерального штаба во главе с его начальником вице-адмиралом Русиним, а также вывозились драгоценные металлы (платина) для уплаты по военным поставкам. Обошлось без жертв, но во время спасательной операции затонул тральщик; крейсер получил повреждения и не мог продолжать движение самостоятельно. Русин и остальные пассажиры были доставлены в Англию на другом корабле.

По российскому законодательству¹, для управления находящимися на военном положении территориями предусматривалась должность генерал-губернатора. 18 июня 1915 г. такая должность была введена. Архангельский генерал-губернатор непосредственно подчинялся военному министру и являлся помощником командующего VI армии. В зону его управления входили побережье Белого моря и Кольского полуострова до границы с Норвегией; водный путь по рекам Северная Двина и Сухона, включая речные порты Котлас и Вологда; железнодорожная ветка Архангельск - Вологда с перегрузочной площадью и железнодорожными мастерскими в Вологде; а так же все строящиеся и только планируемые пути сообщения в этом районе, «с правом приостановить работы и начать новые». Генерал-губернатору подчинялись гражданский губернатор, жандармерия, начальник охраны водного района, командир гарнизона, представители МПС, ведавший всеми сухопутными и водными перевозками в районе Архангельского порта и Котласского транспортного узла; все коменданты и начальники портов, водных путей и железных дорог. Он имел право проведения «отчуждений и реквизиций» частного имущества и земель².

На должность Архангельского военного губернатора был назначен генерал-майор Валуев. При этом руководство военно-морскими операциями и организацией перегрузки и транспортировки военных грузов продолжало оставаться в ведении начальника охраны водного района Ивановского.

Наладить ситуацию в Архангельском порту Валуеву не удалось (он находился на должности в течение месяца). Трения между заинтересованными организациями начались с новой силой. 25 июля 1915 г. Архангельск был передан из ведения штаба VI армии в непосредственное подчинение Военному Министру. Должность военного губернатора была упразднена; вместо нее учреждена должность Главноначальствующего г. Архангельска и водного района Белого моря (сокращенно «Главнач») с присвоением ему прав Главного начальника округа. На эту должность назначался флотский офицер, который при этом подчинялся военному министру, одновременно являвшемуся председателем Особого совещания по обороне государства, в чьи обязанности входило общее руководство перегрузочными операциями в Архангельском порту. Главноначальствующий номинально осуществлял управление и войсками союзников, размещенными в Иоканье и Александровске.

7 августа 1915 г., по договоренности между военным и морским ведомствами, на должность Главноначальствующего был назначен представитель Морского министерства вице-адмирал А.П. Угрюмов, который с осени 1914 г. курировал в Морском Генштабе организацию перегрузочных операций через Архангельский порт. Морской министр Григорович характеризовал Угрюмова, «как лицо наиболее осведомленное в делах, касающихся обороны Белого моря, Архангельского порта и Мурманского берега, и вполне при том

¹ «Положение о полевом управлении войск в военное время», раздел «Об управлении военным округом (военным генерал-губернаторством) на театре военных действий» (1912 г.); «Правила для взаимных отношений гражданских и военных властей» (1890 г.)

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.361. Л.132

компетентное в вопросах организации перевозки грузов Северным путем».

Угрюмов начал заново формировать состав своего управления. Он избавился от прежних военных руководителей и полностью использовал свое право назначать наиболее компетентных с его точки зрения офицеров на ключевые должности. Вместе с тем, многочисленные комиссии, направляемые с контрольными функциями Военным ведомством, Морским министерством, Государственной Думой, Центральным военно-промышленным комитетом и проч., отмечали многочисленные беспорядки в организации дел в северных портах.

28 июля 1915 г. Государственная Дума по инициативе группы депутатов во главе с Гучковым приняла законопроект о введении со 2 ноября в Архангельском порту, водном районе и на прилегающих к ним путях сообщения «временного военного положения». Целью введения военного положения было сосредоточить все управление перевозками важнейших казенных грузов и оборонными мероприятиями в одних руках, поскольку, при всех продекларированных правах Главноначальствующего, в порту «хозяйничали» различные ведомства, уполномоченные всевозможных министерств, гражданские власти и даже отдельные фирмы и конторы. По любому поводу они запрашивали свое начальство в Петрограде, там «нажимали на пружины», и Главначу «спускались» различные распоряжения, нередко противоречивые.

К середине 1916 г. в Петрограде понимают, что адмирал Угрюмов не оправдал возложенных на него ожиданий: Архангельский порт не справлялся с грузами; зимней навигации в полной мере осуществить не удалось; общественные организации, с которыми правительство не могло не считаться, высказывали постоянное недовольство. 21 июня 1916 г. Архангельский район был переподчинен Морскому министерству. Теперь в Морском Генштабе не могли объяснять проблемы северных портов и всего транспортного узла тем, что Главноначальствующий, являясь представителем Морского ведомства, формально подчиняется Военному министру. Стали более внимательно относиться к недостаткам в стиле работы самого Угрюмова, которому во время конфликтов с Военным ведомством всегда давались самые лестные характеристики. Теперь же в Морском Генштабе встал вопрос о его замене.

Первоначально из круга обязанностей Главнача были изъяты не имеющие прямого отношения к организации обороны. Все «особые полномочия» по организации водных перевозок по Северной Двине, вопросы по управлению портами и перевозкой грузов были переданы в ведение помощника Главноначальствующего по технической части (сокращенно «Поглавнач»), должность которого была введена в июле 1916 г.¹ Номинально Главначу подчинялись все военно-морские силы. Сложность связи с Мурманским побережьем ставило вопрос об организации самостоятельного управления этого региона. 17 ноября 1916 г. военное командование краем принял контр-

¹ Приказом начальника штаба Верховного главнокомандующего от 7 июля 1916 года Поглавноначем в Архангельск был назначен начальник III железнодорожной бригады генерал-майор Федоров.

адмирал Бестужев-Рюмин. Он прибыл на Мурман на крейсере «Варяг» и стал Главным начальником укрепленного района. В его обязанности входило управление портами и транспортными путями, охрана водного района и подходов к нему.

1 июля 1916 г. при Морском Генштабе было образовано «Управление Беломорским и Мурманским районом» («Белмур»). «В целях урегулирования отправки грузов из Архангельского морского порта в соответствии со степенью важности отправляемых грузов и провозной и пропускной способностью железной дороги и водных путей», в Петрограде создается «Межведомственное совещание по грузовым операциям в Архангельском порту». В июле 1916 г. в Архангельске начинает работать «Комиссия по регулированию отправки грузов»; комиссия подчинялась Главначу, а председатель ее утверждался Морским министром.

Несмотря на прилагаемые усилия, дела в Архангельском порту к концу 1916 г. становились все хуже. Угрюмов был отозван в Петроград, в «Комитет заграничного снабжения»; поводом к его отставке послужила диверсия на Бакарице. Новым Главначем был назначен бывший до этого председателем «Особого совещания по морским перевозкам» вице-адмирал Л.Ф. Корвин (Кербер)¹. Этот прославленный морской офицер начал свою деятельность в Архангельске в неудачное время. Его немецкое происхождение послужило причиной роста недовольства и подозрительности в отношении к нему. По городу расклеивались листовки, в которых его обвиняли в шпионаже в пользу Германии, в организации диверсии на Экономии и тому подобных надуманных преступлениях. Несмотря на всю нелепость этих обвинений, вскоре после Февральской революции Временное правительство поторопилось отстранить адмирала от должности.

Тогда же происходили новые перемены в организации военного управления Архангельского района. В марте 1917 г. Временное правительство распоряжается вновь передать его в ведение Военного ведомства. В результате событий Февральской революции почти все старшие офицеры Архангельского и других северных гарнизонов были арестованы. На их должности стали назначаться средние и младшие офицеры. Все это привело к определенной неразберихе в военном управлении Беломорско-Архангельского района. В этих условиях английская военная миссия пыталась полностью подчинить себе дело обороны северных портов и всего морского пути.

В Мурманском районе на тральщиках, большую часть времени находящихся в море, было спокойно, но в портах возникали конфликты между офицерами и матросами. После скоростижной смерти контр-адмирала Бестужева-Рюмина Главным начальником укрепленного района был назначен Рощаковский, не скрывавший своих монархических идеалов. В связи с этим,

¹ Корвин являлся командующим Флотилией Северного Ледовитого океана с подчинением начальнику морского штаба Верховного главнокомандующего адмиралу Русину. В его полномочия входило военное и морское управление, заведывание портами, водными и подъездными путями, ему подчинялись гарнизоны портовых городов. Начальником штаба был назначен контр-адмирал Посохов.

Временное правительство заменило его более лояльным Кетлинским, получившим звание контр-адмирала и должность «Главного начальника Мурманского укрепрайона и Мурманского отряда судов»¹.

7 марта 1917 г. вместо отстраненного вице-адмирал Корвина², на должность Главнач³ назначен общественный деятель, бывший член Государственного Совета Н.П. Савицкий, который вскоре оставил этот пост. С июля 1917 г., вплоть до отмены должности 10 июня 1918 г., Главначальствующим был инженер Е.И. Сомов, член партии эсеров (Север не был чужим для Сомова; в 1908 г. он находился здесь в административной ссылке).

Исполнение обязанностей первого военного лица в регионе гражданскими людьми, да еще в столь трудный и противоречивый момент, не могло не дискредитировать саму должность Главначальствующего. Сразу же после событий октября 1917 г. в Архангельске состоялось «экстренное совещание Исполнительного комитета всех демократических организаций Архангельского района, постановившее в связи с происходившими в Петрограде событиями образовать объединенный временный распорядительный орган в целях поддержания порядка и спокойствия - Архангельский революционный комитет», «в силу чего существовавшая до сего времени неограниченная власть в лице Главнач, его помощника и начальника гарнизона - отпадает, и означенные лица остаются нести службу под строгим контролем Революционного комитета, как необходимый технический аппарат»⁴. В декабре 1917 г. Совнарком заключил с Германией перемирие, началась частичная демобилизация армии и флота; фактически уже ликвидированная должность Главначальствующего в июне 1918 г. отменяется официально.

Что касается гражданского управления северными губерниями, то здесь присутствовали элементы «губернаторской чехарды», как и во всей России. В Олонецкой и Вологодской губерниях за годы войны сменилось по три губернатора, в Архангельской два. Последние губернаторы были сменены в конце 1916 – начале 1917 годов, буквально накануне Февральской революции, отменившей эту должность. Были введены должности губернских комиссаров, на которые обычно назначались председатели губернских земских собраний. В Архангельской губернии, где не было земства, должность губернского комиссара Временного правительства получил городской голова В.В. Гувелякен.

¹ Варнек П.А. Русский Север в первую мировую войну. // Морские записки. 1950. Вып. VIII. № 3-4. С.13-20.

² Во время событий Февральской революции Корвин находился в служебной командировке в Петрограде, где и был арестован.

³ Новое правительство должность главноначальствующего («главноуполномоченного») сделало гражданской. Контр-адмирал Посохов отказался от должности Командующего флотом, и на нее был назначен капитан I ранга Викорст, начальник русского отряда траления, который из-за отдаленности Мурманского района от Архангельска фактически выполнял обязанности командующего расположенными там морскими силами и береговыми постами.

⁴ ГААО. Ф. 350. Оп.1. Д.4. Л. 106

При этом следует отметить деятельность губернаторов, которым пришлось управлять огромными территориями в столь ответственный и сложный момент истории. Олонецкий губернатор М.И. Зубовский с началом Первой мировой войны обратился к населению с воззванием «забыть все личные счёты, всякое недовольство перед лицом государственной опасности», которая сблизила всех, независимо от имущественного и социального статуса.

М.И. Зубовский предпринимал меры по борьбе с дороговизной, как и другие губернаторы, столкнувшись с «необычайной жадностью и полным отсутствием патриотизма» у местного купечества, что, видимо, и разочаровало его в возможностях «гражданского общества». В своих донесениях в Петроград губернатор отмечал нарастание антиправительственных настроений в среде народа, в отличие, например, от интеллигенции и учащейся молодежи, проявлявших большой патриотизм и понимание ситуации. В конце 1916 г. Зубовский подал в отставку, ссылаясь на ухудшение здоровья¹. Сменивший его А.Ф. Шидловский прослужил несколько недель и получил назначение в Архангельск, где также в эти дни освободилось место губернатора. Однако доехать до нового места службы, в связи с событиями Февральской революции, Шидловский не успел.

Особенно сложным и двойственным в годы войны было положение архангельского гражданского губернатора С.Д. Бибикова. Являясь представителем центральной власти, он вместе с тем нес ответственность за благополучие жителей губернии. Мнение руководства о Бибикове было противоречивым. В сентябре 1914 г. представитель Морского министерства, заинтересованный во введении военного единоначалия в регионе, характеризовал его так: «Сергей Дмитриевич человек нервный и с большим самолюбием. Оказавшись по случаю военного положения лишенным полноты власти, каковая у него была до войны, он стал болезненно раздражительным и тем вызвал неприязненное к себе отношение со стороны представителей всех ведомств»².

Трудно было не стать раздражительным в тех условиях, в которых пришлось работать Бибикову в начальный, самый тяжелый период войны. Ему надо было примирить интересы казны и населения, что было весьма сложно. Зимой 1915/16 гг. у него возник конфликт с Главначем по поводу ледоколов: Главнач стремился использовать их только для перевозки важных военных грузов, а у губернатора «болела голова» о завозке продовольствия и медикаментов для десятков тысяч военнопленных и рабочих, трудившихся на строительстве Мурманской железной дороги. Эти постоянные конфликты, в которых Бибиков твердо стремился защищать интересы населения, привели к тому, что в конце 1916 г. губернатора отправили в «почетную отставку» - он был назначен сенатором. Теперь в интересах Морского министра было отстоять Бибикова, и он дает ему совершенно другую характеристику: «Им

¹ *Кораблев Н.А., Мошина Т.А.* Олонецкие губернаторы и генерал-губернаторы: биографический справочник. Петрозаводск, 2012. С. 123-125.

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.382. Л. 3

(Бибиковым) выказаны недюжинные административные способности в деле согласования интересов перевозки военных грузов с интересами края. ... Смена Бибикова является крайне нежелательной»¹.

С.Д. Бибиков покинул Архангельскую губернию в январе 1917 г. Он стал одной из жертв «губернаторской чехарды», которая происходила в России в годы войны и выражавшаяся в том, что император под давлением «общественности» снимал с должности то одного, то другого губернатора, пренебрегая народной мудростью, что «коней на переправе – тем более во время такой войны! – не меняют». Новый губернатор – А.Ф. Шидловский – до губернского города так и не доехал. В результате Февральской революции эта должность была ликвидирована; губернским комиссаром Временного правительства в Архангельской губернии был назначен В. Гувелякен.

Грандиозные задачи, с которыми столкнулись во время войны администрации северных губерний (разгрузка Архангельского порта и Вологодского узла, организация разгрузочных дружин, налаживание гужевого и водного транспорта и путей сообщения) показали, что требуются энергичные, инициативные люди, отказ в интересах дела от излишней централизации, и при этом необходимость создания экстерриториальных органов управления. Подобными функциями обладал Главноначальствующий г. Архангельска и водного района Белого моря, в чьи функции (как показано выше) входило управление всеми водными, железнодорожными и сухопутными перевозками в крае, без разделения его на границы губерний. Кроме должности Главноначальствующего (которая была военной номенклатурой) существовала должность Главноуполномоченного по перевозкам северного района², который подчинялся министру путей сообщения Империи. МПС признало необходимым ввести эту должность в целях урегулирования перевозок, идущих между Архангельским портом и ст. Котлас Пермской железной дороги, по реке Северная Двина и по Архангельск – Вологодской железной дороге. Главноуполномоченный обладал правами издавать обязательные постановления, привлекать к перевозкам частные предприятия и отдельных лиц, определять размер их вознаграждения; устанавливать сроки и очереди по нагрузке и выгрузке, а также смещать собственной властью чиновников всех ведомств (не выше 6 класса). Он обладал правом наказывать нарушивших его распоряжения (налагать в административном порядке штраф до 2 тысяч рублей, арест сроком до 3 месяцев или выселять из района на срок до 8 месяцев).

В Котласе была создана Комиссия по надзору и руководству перегрузочными операциями под председательством В.П. Попова. Это был специалист высокого уровня, благодаря энергии и профессиональным навыкам которого удалось наладить бесперебойную транспортировку грузов через Котласский транспортный узел. Однако в условиях Февральской революции он был обвинен в «диктаторских замашках»³ и заменен полковником Самородо-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д. 5172. Л. 9

² Известия ВОЙСК. Вып. 2 Вологда, 1915. С. 169

³ Волна (В. Устюг). 1917 г. 20 июля.

вым. Возможно, этот человек также обладал отличными организационными качествами, однако на транспорте царила разруха, а в распоряжении полковника не было никаких рычагов борьбы с ней. Пользуясь «свободой», недовольные ужесточением дисциплины рабочие и служащие «выразили ему недоверие», и Самородов был уволен.

В результате Февральской революции произошла замена руководства буквально на всех уровнях. Ликвидация жандармского управления и роспуск полиции ввел сумятицу, особенно в Архангельске и Мурманске, куда прибывало большое количество иностранных граждан и других лиц, пребывание которых в стратегически важном районе в условиях войны было нежелательным. При этом следует отметить, что понимание военной опасности заставляло местные власти (это, в первую очередь, касалось Архангельской губернии и особенно Мурманского края) и после заключения Совнаркомом перемирия, а затем Брест-Литовского мира сохранять систему военного управления и контрразведывательные (антидиверсионные) органы.

§ 2. Организация безопасности мореплавания в северных водах

Важнейшей задачей органов военного управления, созданных на Севере в начале войны, была организация безопасности мореплавания и нахождения судов в северных портах, прежде всего в Архангельском районе. Это касалось военных, контрразведывательных, противопожарных и прочих мероприятий.

К концу 1914 г. при подходе к Архангельскому порту были организованы следующие меры защиты: на о. Мудьюг устроен наблюдательный пункт; фарватер перекрывали минные заграждения, у Лапоминки была установлена батарея из снятых с «Бакана» орудий. Все суда, входящие в порт, проходили предварительный досмотр. Для экстренной связи между городом, о-вом Мудьюг, маяками и несущим дозор судном «Бакан» было устроено телефонное сообщение¹.

В первые дни войны возникла угроза подхода к северному побережью германских крейсеров и высадки десанта. «Совещание по вопросу о мероприятиях в целях охраны г. Архангельска и порта на случай набега неприятельских военных судов» приняло решение снять с фарватера Северо-Двинский плавучий маяк, а стационарные маяки затушить, превратив их в наблюдательные пункты. В связи с важностью Архангельского порта и мероприятиями по удлинению навигации, маяки были вновь включены, а затем устроены новые.

Путь в Архангельск был сопряжен с немалыми трудностями. В октябре 1914 г. произошла трагедия с пароходом «Оремсби», спешно закупленным в Англии и отправленным в Архангельск с грузом угля. Пароход управлялся

¹ Первоначальная организация обороны Архангельского порта опиралась на соответствующий опыт периода Северной войны. С таким предложением к Морскому министру 24 августа 1914 года обратился директор Архангельской Ломоносовской гимназии Соколов. Благодаря этой инициативе идеи Петра I частично были претворены в жизнь в условиях новой войны. (РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 388. Л. 74-74-об.)

русской командой, но моряки шли в Архангельск впервые, карта оказалась недостаточно точной, и судно село на мель у Орловских кошек. Команда покинула тонущее судно и, пытаясь добраться до берега по только что ставшему льду, почти полностью погибла¹. После этого случая стало ясно, что не только возможное вражеское нападение представляет опасность при плавании в северных морях. Едва ли не большей опасностью являлось плавание на плохо приспособленных судах, без знания моря, тем более, что лоцманские карты были недостаточно хороши, а из-за опасности вражеского вторжения были потушены немногочисленные северные маяки. В осеннее время опасность для плавания присутствовала и из-за льдов. Предпринятая англичанами попытка использовать в качестве ледокола в высоких широтах броненосца «Юпитер» оказалась неудачной, окончательно убедив, что во льдах могут проходить только мощные ледокольные пароходы.

Военную опасность для Архангельского порта и всего транспортного узла со стороны неприятеля представляли **минные заграждения, подводные лодки и организованные диверсии.**

Примерно до июня 1915 г. русская сторона брала на себя охрану только подходов к Архангельскому порту. Охрана морских путей лежала на британских союзниках². Это было вызвано тем, что балтийский флот не мог послать в Белое море свои корабли, и Морское министерство обратилось к правительству Великобритании с просьбой направить сюда английский крейсер «для защиты от возможных нападений германских крейсеров судов союзных и нейтральных наций». С середины августа 1914 г. английские крейсера постоянно наблюдали путь следования судов в Архангельский порт и из него. Всем коммерческим судам рекомендовалось проходить именно этим, охраняемым курсом.

К навигации 1915 г. охрана подступов к Архангельскому порту была усилена: на острове Мудьюг были устроены две батареи: одна состояла из четырех полевых орудий, вторая – из четырех морских 75-мм орудий. Два дополнительных орудия были установлены на судно «Бакан» и ледокол «Канада». Однако германские крейсера «Берлин» и «Великий Курфюрст», которых следовало опасаться на пути в Архангельский порт, были к тому времени нейтрализованы: первый был интернирован при заходе в норвежский порт, а второй затоплен британским флотом.

¹ Давыдов В. Драма во льдах: Эпизод Мировой войны. Пг., 1919; В. Пузырев. Последний рейс «Оремсби». Из истории мореплавания на Севере. // Северный рабочий. 1969. 14-17 октября.

² Первоначально задача обороны северных вод России была возложена на так называемый «Северный патруль», организованный англо-французскими союзниками для охраны водных коммуникаций между Шетландскими островами и побережьем Норвегии и борьбы с германской контрабандой через норвежские территориальные воды. Состоящий из 24 переоборудованных и вооруженных пароходов «патруль» осматривал проходящие по водным коммуникациям суда; так, в 1915 году 15% осмотренных торговых судов и рыболовецких шхун везли военную контрабанду; в 1916 г. таких было 36 %, в 1917 г. - 15 %. См.: Жалнин Д.Е. История строительства и Боевой деятельности флотилии Северного Ледовитого океана: 1914—1920 гг.: дис. ... канд. ист. наук. Мурманск, 2005. С. 36.

В навигацию 1915 г. особую опасность для мореплавания в северных российских водах представляли мины. Немецкие источники объясняют появление мин действиями германского вспомогательного крейсера «Метеор»¹, установившего весной 1915 г. в «горле» Белого моря (в его самом узком месте), в районе мыса Святой Нос минное заграждение. Это были 10 банок по 25-30 мин каждая, расположенные на расстоянии двух кабельтовых миль друг от друга². Мины были обнаружены, когда 29 мая 1915 г. на них подорвался шедший в Архангельск пароход, и выловлены с помощью тралов.

После этого вражеских крейсеров в Белом море не видели, но мины появлялись постоянно. Кто их выставлял – неизвестно. Подозрение падало на поморов-промысловиков, имевших свободный выход в море, или каких-то неизвестных лиц, маскировавшихся под них: их заметили весной, но льды мешали наблюдать за тем, чем в действительности занимаются у кромки льда неопознанные промысловые суда. Предполагалось также, что мины в «горло» Белого моря либо заносит течением, либо их ставят с нейтральных, скорее всего норвежских судов, которые, несмотря на военные обстоятельства, первоначально не подвергались досмотру³.

В 1916 г. уже существовала система контроля за всеми судами по пути к Архангельску, однако мины продолжали выставляться. Этим занимались германские подводные лодки. В тот год были замечены 5 подводных лодок, которым удалось поставить мины у Орловского и Городецкого мысов: здесь были самые опасные для плаваний торговых судов места, поскольку мысы глубоко врезались в море, и суда могли идти только по одному маршруту, не имея возможности маневра.

Минная опасность заставила срочно применять соответствующие меры. Всем капитанам, направляющимся в Архангельск, рекомендовалось избегать на пути следования «глубин, допускающих постановки мин» (то есть мелководья). Иногда навстречу судну из порта посылали вооруженный корабль, команда которого расстреливала мины; за неимением пулеметов, для уничтожения мин использовали берданки, что было недостаточно эффективным.

Для вылавливания мин были мобилизованы все тральщики местных судовладельцев, однако ощущалась нехватка в технике и специалистах⁴. Наконец, было принято решение о создании отряда тральщиков для работы в «горле» Белого моря. Пока происходило формирование русского отряда, англ-

¹ «Метеор» был единственным неприятельским крейсером, заходившем в северные российские воды. Он был затоплен своей командой во время преследования английскими кораблями. См.: *Македон Ю.А.* Использование судов торгового флота в военное время. М., 1940. С. 42

² *Залесский Н.А.* Флот русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн. //Летопись Севера. Вып. VI. М, 1972. С. 135 (ссылка на: *W. Wolfsalt. Der Seekrieg 1914-1918.* Leipzig, 1938)

³ Исследования, основанные в том числе и на германских источниках, показывают, что мины были выставлены только один раз. Поскольку не все удалось выловить, суда продолжали на них гибнуть. См.: *Варнек П.А.* Русский Север в первую мировую войну. // Морские записки. 1948. Вып. VI. № 3-4. С. 20-35.

⁴ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.432. Л.21

личане прислали свой отряд тральщиков, который состоял из 8 специальных судов¹. Англичане начали работать 25 июня 1915 г.; к 18 октября ими было уничтожено 174 мины. Они неделями находились в море, практически не заходя в порт. Углем их снабжали специальные транспорты, консервированная пища была своя, а водой и свежей пищей их обеспечивали русские. Англичане жаловались, что русская сторона недостаточно аккуратно выполняет свои обязательства, и им приходится просить воду у проходящих мимо торговых судов.

Русская «партия траления Белого моря» была создана «на бумаге» 14 июня 1915 г., а окончательно сформировалась и начала водить караваны с 5 сентября. Командиром ее был назначен капитан I ранга Викорст. Английская партия траления была подчинена Викорсту, но у него начались трения с британским командиром Бернеем, который отличался крайне неуживчивым характером. Берней стал жаловаться своему командованию, и это едва не стоило Викорсту должности. Конфликт завершился тем, что обе партии сохранили самостоятельность, напрямую подчиняясь Начальнику охраны Белого моря.

Русская партия траления первое время состояла из семи реквизированных для этих целей тральщиков; затем ее численность достигла 18 тральщиков и девяти вспомогательных судов. За осенние месяцы 1915 г. ею было вытралено 44 мины и проведено 198 судов. Русские тральщики ходили под флагом вспомогательного флота; их матросы являлись вольнонаемными, что вызывало серьезные опасения командования: по законам военного времени, на них, как невоеннообязанных, не распространялась Конвенция о военнопленных; да и должной дисциплины от них требовать было нельзя.

Матросы траловых судов работали в тяжелейших условиях арктических морей. Для круглосуточной работы (а уже в августе в полярных широтах становится темно) использовались прожекторы, которые устанавливались на тральщиках².

Чтобы обезопасить торговые суда от минной опасности, военные власти распорядились выводить их из порта только караванами, под контролем тральщиков. Это вело к длительным задержкам судов в порту и недовольству судовладельцев. Особенно недовольны были капитаны Русского Восточно-Азиатского пароходства, осуществлявшего прямое пассажирское сообщение между Архангельском и Нью-Йорком. Ожидая нередко по несколько недель выхода в море, они рисковали оставить своих пассажиров, в основном немущих эмигрантов, без воды и провизии на время длительного рейса. Власти пошли навстречу недовольным, и тем, кто не желал дожидаться караванов, разрешалось выходить в море самостоятельно. Однако вход в порт осуществлялся только под контролем тральщиков.

Всего в 1915 г. на минах подорвалось 10 пароходов, два парусника и два

¹ Кротков. Операции германских подводных лодок на Севере. // Морской сборник: военно-морской и военно-политический журнал. 1934. № 6. С. 113-118.

² Варнек П.А. Русский Север в первую мировую войну. // Морские записки. 1950. Вып. VIII. № 2. с. 23

военных корабля. Подорвавшиеся суда, которые удалось спасти, заводились на буксире в Северную Двину для ремонта в мастерских Управления порта. В связи с большим объемом ремонтных работ, мастерские были преобразованы в судоремонтный завод.

Применение мин немцами активно производилось только в 1915 г. Большие глубины, сильные течения делали этот вид оружия неэффективным в северных водах.

В августе 1916 г. в северных водах активизировались неприятельские субмарины. Сначала подводные заградители U-75 и U-76 выставили мины в «горле» Белое море, затем шесть подводных лодок III германской флотилии занялись охотой и уничтожением идущих по направлению к Архангельску торговых судов. Так, осенью вооруженная двумя пушками и двумя торпедными аппаратами немецкая подлодка потопила четыре парохода – два норвежских, которые шли с грузом леса из Архангельска, английский и русский. Команде давали возможность высадиться на плотики, а суда с грузом отправляли на дно.

Был обстрелян английский пароход с грузом взрывчатых веществ, но ему удалось выстрелами из пушки отогнать подлодку и уйти, осуществляя ход «зигзагом», чтобы не допустить попадания, любое из которых было бы чрезвычайно опасным, учитывая имеющийся на борту груз.

Нападение германских подводных лодок происходило следующим образом. Обычно они маскировались под парусники, чтобы подойти к торговому судну на максимально близкое расстояние. Затем с подводной лодки делался предупредительный выстрел. Таким образом судну приказывали остановиться. Капитана вызывали для переговоров и проверки документов на груз; если судно или груз признавались вражескими, команде давалось время высадиться на шлюпки (подводная лодка на буксире подводила шлюпку или плотик в сторону берега, чтобы дать людям шанс спастись), а судно топилось.

В сентябре 1916 г. у Норвежского и Мурманского берегов было затоплено 30 пароходов и один парусник¹. В общей сложности было затоплено или захвачено 55 тысяч тонн груза². Активность немецких подводных лодок вызвала предположение о существовании неких баз в непосредственной близости к району их действий (их искали в районе Рыбачьего и даже в непосредственной близости от Архангельска, в селе Сюзьма), однако ни одной такой базы обнаружено не было. Предположение, что германским подводным лодкам оказывается содействие в норвежских портах, также впоследствии не подтвердилось.

Впрочем, действия подводных лодок в северных водах были успешными только первые две недели, пока военными властями не были решены организационные вопросы противолодочной безопасности.

Подводные лодки в первую очередь представляли опасность для совер-

¹ Козлов Д.Ю. Подводная опасность и русское судоходство // Морской сборник. 1996. № 8. С. 28.

² Шталь А.В. Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914-1918 гг. на основных морских театрах. М., 1937. С. 148

шавших самостоятельные плавания невооруженных торговых судов¹, поэтому было решено оснастить их артиллерией. Русским правительством были сделаны крупные заказы на 75-мм и 120-мм орудия. Однако в условиях общей нехватки вооружения реально удалось приобрести лишь несколько десятков устаревших орудий в Японии и Франции. Пытались установить на судах трофейную артиллерию, но возникла сложность с обеспечением этих орудий снарядами. В конце концов, решено было вооружать суда только во время выполнения ими опасного похода и при перевозке особо ценных грузов. Вооруженное даже таким примитивным образом, коммерческое судно способно было дать отпор врагу. (Обслуга орудий состояла из 2-3 матросов, как правило штрафников. В случае захвата судна они признавались военнопленными).

С 27 сентября 1916 г. все коммерческие суда должны были направляться к Архангельску и Александровску только караванами, под конвоем русских или английских боевых кораблей. Не всех капитанов это устраивало: из-за длительных простоев в пунктах формирования конвоя снижался грузооборот. Да и нехватка морских сил на Севере привела к тому, что на всем пути следования конвоировались только транспорты, перевозившие войска и наиболее ценные грузы. Но на Иоканьгском рейде все идущие в Архангельский порт суда должны были собираться в караваны по 15-17 судов и двигаться в Архангельск только под конвоем из трех-пяти боевых кораблей. Таким же способом, то есть под конвоем суда выходили из порта, получая право свободного плавания только от мыса Святой Нос. Корабли конвоя принуждали субмарины уходить под воду, и тем самым терять свое главное преимущество - скорость. Конвоируемые караваны использовали и так называемый «противолодочный зигзаг», то есть частое резкое изменение курсов во время перехода. Способы торпедной стрельбы у подводных лодок во время Первой мировой войны были еще несовершенны, и такие «зигзаги» приводили к срыву лодочных атак.

Первое время неприятельские лодки поджидали добычу у входа в Кольский залив. Встретив там отпор, они стали реже появляться в пределах видимости с берега, предпочитая охотиться в открытом океане. На подходах к Белому морю деятельность субмарин была менее интенсивной, поскольку германское командование, видимо, рассчитывало на эффективность выставленных там мин.

¹ Например, английский вооруженный пароход «Хайндфорд», который шел в Архангельск с военным грузом, был атакован 23 сентября 1916 г. подводной лодкой. Пароход увеличил ход и начал двигаться зигзагами, одновременно открыв по лодке огонь из своей единственной пушки. Подводная лодка сделала 170 выстрелов, пароход – 70, с обеих сторон было всего по одному неопасному попаданию.

В апреле 1917 г. вблизи острова Кильдин пароход «Пальмбренч» имел бой с двумя подлодками, при этом одну, видимо, потопил. Пароход «Тамбов», также атакованный в открытом море подводной лодкой, смог отстреляться.

С 1 февраля 1917 г. немцы начали «неограниченную подводную войну». В северных водах действовали 4 германские подлодки, которые потопили 21 судно с 54 тысячами тонн грузов, еще несколько подверглись атакам с их стороны. Немецкие подлодки останавливали и досматривали промысловые суда. В августе подлодка захватила английский пароход с боеприпасами. Команда была высажена в шлюпки, а пароход взорван; от взрыва подорвалась и затонула сама подлодка. Погибла еще одна германская подлодка, которая атаковала караван русских пароходов, доставлявших в Александровск плавучие краны, баржи и буксиры; она была затоплена сопровождавшими пароходы военными кораблями¹.

Весной 1918 г., несмотря на советско-германский мирный договор и роспуск флота, германские подводные лодки продолжали нападать на суда, в т.ч. советские². По Брест-Литовскому договору, корабли Антанты не должны были приближаться к русским берегам. Однако по согласованию с Мурманским Совдепом в мае 1918 г. англичане начали действия против финнов, высадив в Печенге десант, состоящий из английских матросов и красногвардейцев. На этом основании Германия направила к северным берегам России подводную лодку, которая потопила 6 норвежских промысловых судов и обстреляла два русских корабля. Эта подводная лодка обстреляла пассажирское судно «Федор Чижов» (погибло 10 человек), уничтожила радиостанцию и потопила промысловое судно «Харитон Лаптев», арендованное промысловой артелью бывших морских офицеров³. Поморы отказывались выходить в море без охраны.

Для защиты Архангельского порта от вторжения неприятельских кораблей в баре Северной Двины было выставлено минное заграждение из 130 мин, которые снимались на зимнее время. Была также организована тщательная проверка всех судов еще на подходах к порту. Каждое судно должно было подойти к плавучему Северо-Двинскому маяку, принять на борт лоцмана и офицера с брандвахтенным журналом, который производил беглый осмотр судна, получал его основные технические характеристики и список грузов, вручал команде опросные листы, после чего снабжал капитана «пропуском» - опознавательным сигналом для прохода мимо Мудьюжских батарей. Возле Чижовского таможенного пункта судно должно было встать на якорь и пройти тщательный таможенный и паспортный контроль. Только пассажирским судам разрешалось проходить досмотр в порту, при этом до

¹ *Залесский Н.А.* Флот русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн // *Летопись Севера: сборник по вопросам исторической географии, истории географических открытий, исследования и экономического развития Севера.* Т. VI. М: Мысль, 1972. С. 130-161.

² *Коротков.* Операции по обеспечению морских перевозок в северных водах // *Морской сборник. Военно-морской и военно-политический журнал.* 1934. № 8. С.185-196; *Его же.* Операции германских подводных лодок на Севере. // *Морской сборник: военно-морской и военно-политический журнал.* 1934. № 6. С. 113-118.

³ *Варнек П.А.* Русский Север в первую мировую войну // *Морские записки.* Вып. VIII. № 2. С. 30-39; ГАРФ. Ф. р-5867. Оп. 1 Д. 3. Л. 19

прохождения всех формальностей пассажиры не покидали борт судна.

Важным моментом в деле обороны северных вод России было учреждение в 1915 г. «Службы связи Белого моря», во главе со старшим лейтенантом Роцаковским - энергичным, обладавшим замечательными организационными способностями офицером. Штаб-квартира Службы связи находилась в Архангельске и была соединена прямой телефонной и телеграфной связью с железнодорожной станцией Исакогорка, островом Мудьюг и Петроградом. Деятельность Службы охватывала три района: Северный, с центром в г. Александровске, Восточный (центр - на Святом мысу) и Южный (центр в Архангельске). Все три района обслуживались шестью посыльными судами, связанными между собой радиотелеграфом. Для этих целей были приспособлены радиостанции в Исакогорке и Александровске, все телефоны и телеграфы на побережье, а также устроены три новые береговые радиостанции - на Святом Носе, на о. Моржовец и на Канином носе. На маяках были установлены сигнально-наблюдательные посты¹. При Службе связи были созданы школы для нижних чинов, в которых готовили радистов, телеграфистов, сигнальщиков.

§ 3. Формирование военно-морских сил на Севере

Одновременно с организацией безопасности мореплавания в северных водах и охраной подходов к порту происходило формирование военно-морских сил.

Летом 1915 г. в Архангельске была организована «Временная база охраны Белого моря». 1 октября она была преобразована в Архангельский военный порт. Тогда же, летом 1915 г. был создан «Отряд кораблей особого назначения», в который входили те немногие силы боевого флота, которыми располагали здесь военно-морские власти: посыльное судно «Бакан», гидрографическое судно «Лейтенант Овцын» и транспорт «Мурман». К 1916 г. Отряд пополнился новыми кораблями и имел в своем составе уже 9 посыльных судов и 6 транспортов. 3 июля 1916 г. Отряд переформируется во флотилию Северного Ледовитого океана, которая подчинялась Главначу, получившему права командующего флотом и «осуществляла меры оборонительного характера, главным образом по защите морских сообщений».

В 1915 г. для базирования военно-морских сил был выбран Кольский залив. Первоначально здесь создали наблюдательные посты, установили батарею из трех орудий и расположили небольшой гарнизон для охраны подводного кабеля, проложенного в 1915 г. между г. Александровском и Англией с целью поддерживать бесперебойную телеграфную связь между союзниками. На зиму 1915/16 г. в Кольский залив было перенесено базирование вспомогательного крейсера «Василий Великий», посыльного судна «Колгуев», тральщика «Восток», транспорта «Харитон Лаптев», английского крейсера

¹ РГА ВМФ. Ф.4138. Оп.1. Д.1422. Л.100, 88.

«Ифиджения»¹. Туда же на зиму была переведена база английской партии траления, которая располагалась в непригодном для зимнего базирования стойбище Иоканьга. В декабре 1915 г. из Средиземного моря в Александровск пришел минный заградитель Сибирской флотилии «Уссури». Из русских судов, базировавшихся в Кольском заливе, в январе 1916 г. был сформирован «Отряд судов обороны Кольского залива».

Для усиления флотилии на Север были направлены суда из Владивостока (крейсер «Аскольд», миноносцы «Властный», «Грозовой», «Бесшумный», «Капитан Юрасовский», «Капитан Сергеев», транспортную мастерскую «Ксения») и выкупленные у Японии русские военные корабли (линкоры «Чесма» и «Пересвет», крейсер «Варяг»), взятые в плен во время русско-японской войны. Эти корабли, прибывшие на Мурман в декабре 1916 г., образовали сводный отряд флотилии Северного ледовитого океана (СЛО), командир которого получил права флагмана флота. Кроме того, в Соединенных Штатах и других государствах было закуплено несколько яхт для несения сторожевой службы в российских северных водах. Сосредоточение всех этих сил происходило очень медленно, и к моменту, когда Россия вышла из войны, еще не было закончено².

В задачу флотилии СЛО входила проводка торговых судов к портам, их охрана в местах сосредоточения в ожидании проводки тральщиков (на Иоканьгском рейде) или очереди разгрузки (в Кольском заливе).

В августе 1915 г. в Архангельске был создан «Дивизион подводных лодок особого назначения»: две малые «номерные» лодки (№ 1 и № 2) были доставлены из Петрограда, а «дедушка» отечественного подводного флота «Дельфин» прибыл с Дальнего Востока. Транспортировались лодки по железной дороге до Вологды, оттуда - по воде, между двумя баржами. Первое время лодки базировались в устье Северной Двины, откуда выходили на боевые дежурства. В октябре 1915 г. одна из малых лодок была направлена к мысу Святой Нос для сопровождения подорвавшегося на mine английского крейсера. Транспортировка лодки происходила на буксире. Во время шторма трос порвался и лодка затонула. Вторая малая лодка и лодка «Дельфин», перебазированные на зиму на Кольский полуостров, больше ремонтировались, чем находились на боевых дежурствах. В августе 1917 г. Морской Генштаб окончательно приходит к решению о ликвидации Дивизиона лодок особого назначения. Заказанная для Архангельского района в Италии подводная лодка «Георгий Победоносец» прибыла лишь в мае 1917 г.³

Боевые корабли и дивизия траления летом базировались на Иоканьге,

¹ *Залесский Н.А.* Флот русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн // *Летопись Севера: сборник по вопросам исторической географии, истории географических открытий, исследования и экономического развития Севера.* Т. VI. М: Мысль, 1972. С. 130-161.

² *Быков П.Д.* Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914-1918 гг. Л., 1939. С.8

³ Данная подлодка не была оборудована системой отопления и могла использоваться для плавания в северных водах (при минусовых температурах воды).

зимой – частично в Архангельске и в Кольском заливе, где стал строиться своего рода аван-порт: сюда в зимнее время под прикрытием союзных кораблей приходили транспорты, грузы с которых далее доставлялись в Архангельский порт на ледокольных пароходах. Одновременно к Кольскому заливу строилась железная дорога, которая должна была обеспечить доставку военных грузов в Петроград, минуя Архангельск.

К концу 1917 г. во флотилии СЛО числилось 99 боевых и вспомогательных кораблей, в т.ч. 1 линейный, 2 крейсера, 6 миноносцев, подводная лодка, 17 посыльных судов, 44 тральщика, минный заградитель, 5 сторожевых кораблей, 7 гидрографических судов, 3 транспорта, 10 портовых судов и 2 морских ледокола¹. Плавание в северных водах было сложным, суда часто выходили из строя. В связи с недостаточностью ремонтной базы, их приходилось ремонтировать на иностранных заводах. Так, к моменту выхода России из войны крейсер, два миноносца, шесть посыльных судов и три тральщика, входившие в состав флотилии СЛО, находились на ремонте за границей.

Потери российских военных кораблей в северных водах были в основном технические: два тральщика наскочили на камни, подлодка № 2 была потеряна во время транспортировки из Архангельска в Кольский залив, посыльное судно «Олень» потерпело крушение (столкнулось с английским тральщиком) и затонуло. Флагманский корабль партии траления «Вера» и 6 тральщиков в ноябре 1915 г. затерло во льдах; спасти удалось только один (весной он был выведен ледоколом)².

§ 4. Организация противопожарной и антидиверсионной безопасности

В условиях войны следовало предпринимать беспрецедентные доселе меры безопасности. В особой степени это касалось транспортных узлов. Приходилось учитывать и опасность пожаров, которые могли уничтожить ценные грузы, и деятельность неприятельских диверсионных групп.

Особо важными были меры против шпионажа в Архангельском порту. Спешность, с которой здесь устраивались казенные портовые районы и военный порт, не позволила обеспечить эти работы должной секретностью. Все население города так или иначе было связано с работой в порту, и практически невозможно было сохранить в секрете сведения о количестве и качестве доставляемых в Архангельск грузов, условиях и месте их хранения. Кроме того, было слишком много заинтересованных в работе порта лиц в стране и за рубежом, поскольку Архангельск оказался фактически единственным мор-

¹ *Залесский Н.А.* Флот русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн // *Летопись Севера: сборник по вопросам исторической географии, истории географических открытий, исследования и экономического развития Севера.* Т. VI. М: Мысль, 1972. С. 130-161.

² *Залесский Н.А.* Флот русского Севера в годы первой мировой и гражданской войн // *Летопись Севера: сборник по вопросам исторической географии, истории географических открытий, исследования и экономического развития Севера.* Т. VI. М: Мысль, 1972. С. 130-161

ским пунктом, через который в Россию доставлялись не только казенные, но и частные грузы. Через него выезжали и въезжали в страну многочисленные российские и иностранные чиновники, военнослужащие и просто частные лица. Достаточно сказать, что деятельность многих иностранных консульств в Архангельске во время войны расширилась, и даже появились новые консульские учреждения, в частности американское.

Вызвано это было тем, что во время войны резко увеличилось количество иностранцев. Это были иностранные моряки, которые ходили на судах не только своих государств, но нередко входили в состав российских команд (военная повинность для моряков торгового флота в России была введена только в 1916 г.) Плавание в северных водах было опасным, нередко моряки оказывались в чужой стране в тяжелом положении и нуждались в консульской помощи. Нейтральные государства имели полномочия оказывать помощь гражданским и военным пленным, которых в северных губерниях было несколько десятков тысяч. Консульства, в первую очередь шведское, координировали и эту деятельность.

В северных губерниях дипломатические представительства иностранных государств располагались только в Архангельске. Во время войны продолжали действовать находящиеся здесь до войны два штатных консульства (Норвежское и Шведское) и внештатные - Датское, Бельгийское, Нидерландское, Великобританское и Испанское. Германское консульство в августе 1914 г. по известным причинам свернуло свою деятельность, передав полномочия по защите прав немецких граждан, численность которых существенно увеличилась за счет интернированных и военнопленных, другим организациям. В частности, до вступления в войну США германские подданные, оказавшиеся интернированными в Архангельской губернии, получали материальную поддержку от американской организации в Петрограде. Консул Линденсблат вместе с семьей находился под опекой норвежского консула, а затем выехал в нейтральную Норвегию.

Шведский вице-консул, прежде наезжавший в Архангельск только на время навигации, обосновывается здесь постоянно. Вице-консульство Великобритании стало штатным консульством. В 1916 г. в Архангельске начал работать нештатный консульский агент США; им стал датский подданный К.Х. Леве. Он прибыл сюда как представитель Восточного Русско-Азиатского пароходства, но местная контрразведка стала подозревать его в шпионской деятельности, настаивая на его выезде из города; тогда он предпочел перейти на службу союзному России государству. Работы у американского консула было немного, и Леве по совместительству служил аварийным экспертом различных страховых обществ.

Во время войны опасность диверсий особенно велика была в Архангельском порту, где из-за особенностей навигации возник грузовой «коллапс»: в зимнее время концентрировалось огромное количество не вывезенных грузов, среди которых были взрывчатые и огнеопасные вещества. Кроме того, в северных портах и на других транспортных узлах пребывание большого количества случайных и чужих людей (рабочих, российских и иностранных

торговых представителей) создавало возможность для шпионской деятельности.

По данным русских контрразведчиков, немцы формировали группы агентов, которых направляли в Архангельск и на Мурман. В Архангельске агенты должны были «возможно, больше мешать правильному сообщению пароходов, курсирующих между Архангельском, Англией и Америкой». Агенты-диверсанты должны были «устраивать пожары на территории порта и по возможности портить прибывающие туда пароходы, не останавливаясь и перед взрывом таковых». На Мурмане агентам следовало «всячески препятствовать» постройке Мурманской железной дороги, для чего «устраивать забастовки рабочих и, в крайнем случае, портить механические материалы»¹.

В 1911 г. в России были созданы 11 контрразведывательных отделений при штабах военных округов. Содействие в борьбе с неприятельскими шпионами Военному ведомству оказывали учрежденные тогда же особые контрразведывательные отделения при жандармских управлениях. При Архангельском жандармском управлении контрразведывательное отделение было организовано осенью 1914 г.² Местная контрразведка не была самостоятельна в своих действиях; всю следственную работу, как правило, проводили командируемые сюда из Петрограда офицеры. В ее обязанности входило рассмотрение доносов, нередко имевших сомнительное содержание. При этом утечка информации из Архангельска была для властей очевидным фактом³. Так, немцы буквально сразу же узнавали об изменении рекомендованных для торговых судов курсов. После взрыва в порту «Бакарица» немецкие средства информации сразу же оповестили об этом, впрочем, в преувеличенном виде – возможно, в целях пропаганды, а возможно, в том виде, в каком эта информация поступила от их агентов в Архангельске.

Для безопасности России и союзников Архангельск представлял определенный риск, поскольку это был открытый порт, куда под видом граждан нейтральных стран могли проникнуть германские шпионы. По агентурным данным, немецкие разведчики регулярно посещали Архангельский порт с норвежскими и шведскими паспортами. В состав экипажей судов нейтральных стран внедрялись командиры немецких подводных лодок, которые таким

¹ Борисов А. Н. Особый отдел империи. История Заграничной агентуры российских спецслужб. СПб. М. 2001. С. 472. Ильин В.Н. Морская контрразведка на Севере России. 1914 – 1920. // Защитники Отечества: материалы XV региональных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск, 2004. С.116.

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1 Д.5157. Л.57.

³ По мнению различных столичных комиссий, работавших в городе, значительная утечка информации происходила и через местных жителей. Это подозрение усугублялось тем, что в Архангельске проживало немало выходцев из Европы, которые сохранили свой менталитет и между собой разговаривали преимущественно на немецком языке. В канцелярию полицмейстера, губернатора, Главноначальствующего приходило множество анонимных доносов на шпионскую деятельность «архангельских немцев». Количество этих доносов особенно увеличилось в 1915 году, когда русская армия терпела поражение на фронтах. Это обернулось озлоблением против «внутреннего врага», и иногда проявлялось как шпиономания.

образом изучали маршруты следования пароходов в северные порты, фарватеры, особенности навигационной обстановки. Эти знания помогали им отслеживать и топить транспорты с военными грузами. Якобы в 1916 г. два немецких командира подводных лодок прибыли в Архангельск с целью проехать по железной дороге до Владивостока и Одессы¹. Постоянно приходили донесения о возможных диверсиях, которые готовятся совершать финны-бомбисты.

Весной 1916 г. в МИД России поступили сведения о том, что в Россию предполагает приехать норвежский или шведский подданный Боссе «в целях организации нападения на Архангельский путь и производства в Архангельске поджогов». Данный Боссе, профессор политэкономии Кильского университета и лицо, приближенное к императору Вильгельму, уже совершил путешествия по Англии, Франции и России с целью выяснить уязвимые места в экономическом положении этих стран².

В 1916 г. в Архангельске и на Мурмане появились лица, подозреваемые в шпионской деятельности еще во время русско-японской войны: морские прапорщики Н.И. Клопфер и Мелленберг³. Последний привлекался к следствию по вопросу причастности к взрывам в портовых районах Бакарица и Экономика.

В самом начале войны в городе были предприняты усилия для ликвидации возможных неприятельских шпионов. Все германские и австрийские подданные, находившиеся в Архангельске, были арестованы, в том числе матросы стоявших в порту судов. При этом особо предвзятым было в Архангельске отношение к немцам, перешедшим в русское подданство и имевшим родственников или деловых партнеров среди подданных Германии и Австро-Венгрии. Если они в чем-либо только подозревались, их сразу же высылали из города. Кроме немцев, подозрения вызывали и евреи, которых власти были склонны подозревать в «сочувствии к неприятелю». Поскольку среди многочисленных беженцев и эмигрантов, наводнивших северные города во время войны, было много евреев, это создавало у властей дополнительные опасения.

Жандармские отделения первое время после начала войны продолжали внимательно наблюдать за «политически неблагонадежными», полагая, что и с этой стороны может быть опасность для тыла. Вскоре эта проблема отошла на задний план, и жандармские органы больше занимались контрразведывательными функциями. Показательна в этом отношении и позиция властей; так, осенью 1914 г. в ответ на письмо начальника Архангельского жандармского управления о политической неблагонадежности капитана ледокола

¹ *Абрамов Ю.П.* Контрразведывательная работа Архангельского губернского жандармского управления в годы Первой мировой войны. // На страже безопасности Поморского Севера: сб. ст. Архангельск: ПГУ, 2003. С. 10-12.

² ГАРФ. Ф. 74. Оп. 1. Д. 168. Л. 36.

³ РГВА. Ф. 40311. Оп. 1. Д. 9. Л. 118, 118 об.

«Канада» Н.К. Муканова, состоявшего в 1898 г. в «Союзе борьбы за освобождение рабочего класса», адмирал Угрюмов, «курировавший» тогда в Петрограде Архангельский порт, раздраженно телеграфировал: «Вся эта история уж очень старая. Теперь, в период войны, казалось бы, не время ее возобновлять, что принесет только вред в работе, прямо относящейся к государственной обороне. ...Отложите всю эту канитель до заключения мира»¹.

Время показало, что опасность для тыла и для армии со стороны «непримиримой» политической оппозиции существовала, но она находилась не в самой стране, а концентрировалась в эмиграции. Надо сказать, что к эмигрантам, возвращавшимся в Россию через северные порты, отношение также было весьма подозрительное. Существовало предположение, что шпионы могут проникнуть в Россию вместе с возвращающимися из Америки эмигрантами; поступала информация, будто кто-то скупает российские паспорта у неимущих эмигрантов, направляющихся в Архангельск². На основании принятых в октябре 1916 г. «Новых временных правил выдачи заграничных паспортов и свидетельств на въезд в Россию» на каждого въезжающего составлялся особый опросный лист с фотографией, а также требовалось предоставление подписи двух поручителей. С целью не допустить въезд в страну нежелательных элементов были созданы специальные «контрольные бюро», которые распространяли по портовым городам и пограничным пунктам соответствующие списки с фотографиями и подробными словесными описаниями³. Кроме того, в крупных и портовых городах были созданы «адресные столы», в которых должны были регистрироваться все приезжающие; контроль за выполнением этого требования был возложен на владельцев гостиниц и сдававших в наем квартиры.

В северных портах, прежде всего в Архангельске, с самого начала войны было много иностранцев. Вскоре после вступления России в войну посольства нейтральных государств на свои запросы, как их подданные могут покинуть воюющую страну, получали из МИДа ответ – «через Архангельск». Сюда и устремился основной поток желающих выехать из России. Потом через Архангельск стали въезжать десятки коммерсантов, чиновников и прочих лиц, направляющихся в Россию, и даже транзитом далее, в станы Ближнего Востока и Южной Европы. Все это, безусловно, не могло не насторожить органы безопасности. Подозрения, в конечном счете, подтвердились; Беломорским контрразведывательным отделом были выявлены факты шпионской работы фирм «Кунст и Альберс», «Ферстнер и Геппенер», «Книп и Вернер», «Гейдеман», «Шмидт» и ряда других⁴. Насколько обоснованны были эти подозрения, сказать сложно, поскольку после Февральской революции почти все обвинения с этих лиц, во всяком случае формально, были сняты.

С 1915 г. разрешение на въезд в Архангельск давалось только с ведома Главноначальствующего. Проверке подвергались все лица, покидающие Рос-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.156. Л.87

² ГААО. Ф.1208. Оп.1. Д.323.

³ ГАРФ. Ф. 406. Оп. 2 Д.500. Л. 1.

⁴ РГВА. Ф. 40311. Оп. 1. Д. 10. Л. 406.

сию через Архангельск, в том числе и по дипломатическим документам, что вызывало недовольство посольств союзных государств: в ожидании выполнения формальностей отъезжающим приходилось ждать по 5-6 дней.

Впрочем, эти меры не могли полностью исключить пребывания в городе самых странных людей. Например, в 1916 г. здесь были задержаны два молодых человека с российскими паспортами, оказавшиеся бежавшими из лагеря военнопленными офицерами германской армии. Около месяца им удалось прожить в Архангельске, где они надеялись устроиться на какой-нибудь пароход под нейтральным флагом и выехать из России¹. Этот факт показывает, что введение адресного стола с требованием обязательной регистрации всех приезжих и строгости при въезде в Архангельск не могли полностью обезопасить город и порт от проникновения сюда шпионов и диверсантов.

Мероприятия против диверсий всегда были на контроле у военных властей. Однако организовать должным образом охрану Архангельского порта было сложно, поскольку в этом вопросе не было единоначалия. Например, перегрузочный портовый район «Бакарица» состоял в совместном ведении военного и морского ведомств, при этом район железнодорожных путей находился в ведении железнодорожной полиции; общая охрана Бакарицы была делом Московско-Архангельского жандармского полицейского управления железной дороги, а охраной грузов государственной важности занимались военное и военно-морское ведомство, силами ратников 14-ой ополченческой дружины.

По мнению командования, опасность диверсии в Архангельском порту могла исходить либо от членов команд находящихся в порту судов, либо от наемных рабочих-грузчиков. Действительно, в командах не только нейтральных судов, но даже на пароходах, ходивших под флагами России и ее союзников, было немало темных личностей. Так, нередко были случаи, когда команды русских пароходов, состоявшие из жителей Польши, Финляндии, Прибалтийских губерний, разбегались при заходе в иностранные порты, совершая таким образом нелегальную эмиграцию. Капитанам судов в таких обстоятельствах приходилось набирать новые команды из случайных людей – «из пьяных безработных матросов, привезенных на пароход прямо из кабаков, в полубессознательном состоянии, а иначе никто в это плавание идти не хотел»². Капитаны судов стран-союзниц также имели проблемы при наборе команд: плавание в Архангельск считалось делом опасным – по климатическим условиям и в связи с деятельностью германских субмарин. Даже высокое жалование и «призы» не прельщали большинство моряков, и команды набирались «из всякого сброда».

В 1916 г. на Бакарице были введены ограничения доступа на территорию порта и из него для всех моряков, причем команды нейтральных судов вообще не имели права покидать палубу на все время стоянки. Контроль за рабочими, большая часть которых были поденные, осуществлялась с помо-

¹ ГААО. Ф. 39. Оп. 1. Д.921 «Г».

² РГА ВМФ. Ф. 418 Оп. 1. Д. 5172. Л. 58; Д. 362. Л. 54.

щью номерных блях: рабочие сдавали нанимателю свои паспорта, которые тот обязан был передать в жандармское управление, а взамен получали бляхи для предъявления охраннику при входе и выходе с территории порта. При увольнении рабочих бляхи вновь обменивались на паспорта. Весь портовый район Бакарицы был обнесен забором с тремя охраняемыми воротами – для рабочих, для нижних чинов, для пропуска железнодорожных составов. Однако охранявшие заборы часовые стояли на таком расстоянии, что не имели возможности даже видеть друг друга. Командированный в Архангельск инженер обратил внимание, что охранник пропустил их, даже не потребовав пропуска, хотя не знал их в лицо, - только благодаря их форменным фуражкам. Не существовало охраны и трапов при разгрузке; пытались ставить часовых, но они стали заниматься контрабандой и кражами.

После диверсии на Бакарице в октябре 1916 г. компетентные органы попытались проанализировать создавшуюся в городе и в порту ситуацию: «Архангельск представляет собой весьма ценную приманку для агентов германского осведомительного бюро, вместе с тем всякий желающий имел и имеет свободный допуск в Архангельск. С начала войны и особенно когда Архангельск остался единственным нашим открытым для сообщения с заграницей портом, сюда хлынула целая толпа отдельных коммерсантов, комиссионеров и т.д., а за ними двинулись уже и целые конторы – экспедиторские, комиссионные и т.д. Все они заполнены всякими шведскими, норвежскими, датскими и прочими подданными, а вернее всего – вражескими. ... Борьба с этими конторами, этим весьма вероятным высшим классом неприятельского шпионского учреждения, осталась безрезультатной, всякая вновь выросшая в Архангельске экспедиторская контора указывает на адресованный ей казенный груз как доказательство необходимости своего здесь пребывания»¹. Впрочем, попасть в порт при желании можно было и без «уважительной причины». «Проникнуть на Бакарицу», – делится своими впечатлениями в донесении Морскому министру инженер Демин, – «чрезвычайно легко. Получение пропуска в канцелярии Главнача обставлено соответствующими формальностями: требуются удостоверения о необходимости доступа на Бакарицу, паспорт; для ускорения - ручательство лица, знакомого лично с чинами канцелярии. Но на самом деле пропуска вовсе и не нужно. Я лично имел случай в этом убедиться. ...Пропуск был получен. Прибыв на Бакарицу на пароходике нашего контрагента, увидел, что охраны никакой нет, пропусков никто не спрашивает...»² Действительно, в связи с отсутствием речной полиции Бакарица со стороны реки вообще никак не охранялась.

Чрезвычайно важными во время войны были также вопросы противопожарной безопасности. В значительной степени это касалось Архангельского порта, в котором первое время не было приспособленных для хранения большого количества легковоспламеняющихся и огнеопасных грузов, в большом количестве прибывающих в город. В начальный период войны

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5202. Л.211, 212.

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5201. Л.75; Д.5202. Л.212.

здесь довольно частыми были пожары на лесозаводах. Впрочем, следователи склонны были видеть причину их в том, что владельцы сами были заинтересованы в пожарах застрахованных пиломатериалов, экспорт которых во время войны резко сократился, и которые не только не приносили доходов, но, напротив, одни убытки.

Городская пожарная дружина была оборудована явно недостаточно для разросшегося деревянного города и порта с большим количеством складских помещений. К навигации 1915 г. торговый порт располагал паровой пожарной машиной; противопожарными средствами был оборудован портовый ледокол «Лебедин» и еще три парохода; все паровозы на портовых ветках были снабжены необходимыми противопожарными инструментами; на причалах были установлены чаны с водой и шланги. Была продумана сигнализация для экстренного сбора рабочих в случае возникновения пожара.

Начиная с лета 1916 г., в городе произошло несколько сильных пожаров, уничтоживших большое количество ценных, в том числе военных грузов. В результате пожара в портовом районе «Бык» полностью сгорели 12 складских помещений акционерного общества «Гергард и Гей» и каменное здание «Льняного буяна»; были уничтожены приготовленные для отправки союзникам 200.000 пудов льна, конопли, пеньки и 4 тысячи пудов привезенной из-за границы селитры. Убыток для казны составлял около 15 млн. рублей. Следствие искало «немецкий след», тем более, что владельцы фирмы «Гергард и Гей» находилась под пристальным вниманием контрразведки. Однако подтверждений этому обнаружено не было. Короткие интересы тоже не просматривались: хотя сгоревшие строения были застрахованы, при возросших ценах на труд и строительные материалы восстановление сгоревших помещений было минимум в два раза дороже страховой суммы.

21 июля пожар на железнодорожной станции Исакогорка уничтожил пакгауз и платформу с грузом пеньки и льна, железнодорожные кладовые, 33 товарных и 2 пассажирских вагона. Потери от пожара оценивались в 200 тысяч рублей. «Злого умысла» или следов вражеской диверсии также не обнаружили; следствие пришло к выводу, что причина пожара – неосторожное обращение с огнем занимавшихся разгрузкой вагонов заключенных.

2 декабря на городской пристани загорелся склад с пожароопасными веществами – керосином и глазолином. Огонь создал опасность для стоявших у причала на зимовке военного судна «Бакан» и нескольких пассажирских пароходов. Тушение пожара осуществлялось пожарными при поддержке ледокола «Мильнер». Пароходы удалось спасти от огня, однако склады с хранящимися в них грузами (машинами, парафином, хлопком, сукном) и пять находившихся на берегу катеров погибли. Следствие установило, что причиной пожара послужило неосторожное обращение со спичками заправлявшего свой автомобиль шофера.

В феврале 1917 г. от пожара а порту Романова (Мурманска) пострадал иностранный пароход.

Удивляют нелепые причины пожаров, последствия которых были столь ощутимы. При этом существовала довольно жесткая система противопожар-

ной безопасности, что было вызвано большим скоплением в порту ценных казенных грузов, особенно легковоспламеняющихся боеприпасов и взрывчатых веществ. Признавая, что местные власти были не в состоянии самостоятельно обеспечить противопожарные меры в разросшемся с начала войны порту, Совет министров в октябре 1915 г. выделил Архангельску 69 тысяч рублей для этих целей. В 1916 г. в городе состоялось несколько «межведомственных совещаний» по вопросам охраны казенных грузов, в том числе по противопожарной охране порта. Было решено оснастить специальные «пожарные поезда». Из имевшихся в Архангельском порту 32-х буксирных пароходов пять были оборудованы как противопожарные. При устройстве складов в портовых районах требовали учитывать противопожарные меры. Для Архангельского порта в Англии было приобретено шесть специальных пожарных автомобилей «Деннис». Кроме городских пожарных частей, были созданы хорошо укомплектованные части в портовых районах – на Бакарице и в Экономии.

Таким образом, военное начальство осознавало опасность возможных диверсий или прочих катастроф в недостаточно охраняемых портовых районах. И все же предотвратить крупную диверсию с тяжелейшими последствиями не удалось.

17 октября 1916 г. в Архангельск из Нью-Йорка пришел пароход Северного пароходного общества «Барон Дризен» (реквизированное германское торговое судно) с четырьмя тысячами тонн военных грузов. Команда этого ходившего под российским флагом парохода, набранная в американских портах, состояла из людей различных национальностей; капитан судна был эстонцем, остальные шесть офицеров – латыши. Все офицеры, включая капитана, являясь российскими подданными, русским языком владели плохо. Во всей команде русских было всего трое, в том числе боцман Иван Полько, который и был, по-видимому, виновником трагедии.

Пройдя все необходимые формальности при входе в Архангельский порт, доставивший важнейший государственный груз пароход сразу же был поставлен под разгрузку на Бакарицу, рядом с еще 49-тью грузовыми пароходами. К 26 октября с «Барона Дризена» было выгружено 700 тонн, в том числе 200 тонн удушливых газов. Они находились в непосредственной близости от судна, на берегу. В трюмах оставалось 1.600 тонн взрывчатых веществ, а также металлы и различные машины.

В полдень 26 октября, когда все рабочие разошлись по баракам на обеденный перерыв, на пароходе произошел взрыв – сначала в носовой части трюма, где находились снаряды, а затем, в результате начавшегося пожара, в кормовой части, где была сложена взрывчатка. Взрывы были такой силы, что на месте береговых креплений причала образовались воронки диаметром 60 и 40 метров, наполненные водой, в которой плавали обломки свай. Взрывной волной были снесены все палубные надстройки, мачта, труба у английского парохода «Эрль-оф-Форфер», почти закончившего разгрузку. Восстановлению пароход уже не подлежал, и казна вынуждена была выплатить владельцам парохода его стоимость. Кроме того, затонул 100-тонный кран и буксир-

ный пароход «Рекорд»; были повреждены еще два крана и соседние причалы. Полностью было разрушено каменное здание электростанции и здание пожарного депо, под руинами которого погибли лошади и нескольких служащих. Начавшийся в результате взрывов пожар усилился ветром, и вскоре загорелись деревянные постройки - 27 барачных и 5 вспомогательных строений. Полностью сгорела почтовая баржа с международными посылками.

После первого взрыва из-за начавшегося пожара загорелись склады с боеприпасами, и вскоре прогремел еще один страшный взрыв. Вслед за этим примерно до 6 часов вечера в порту не стихали разрывы снарядов и пуль. Полностью выгорела площадь в 500 кв. метров. Сильно пострадала и остальная территория Бакарицы, на которую в течение нескольких часов летели осколки. Все телефоны для связи с городом вышли из строя, но там о трагедии узнали и без телефонов – по страшным взрывам. Взрывы были настолько мощные, что покореженные части паровой обшивки оказались отброшенными на расстояние 6 километров: они падали на главное железнодорожное полотно; даже в Холмогорах ощущалось колебание почвы, а в училище вылетели стекла. К счастью для Архангельска, взрыв оказался направленным в противоположную сторону; здесь только слышали страшный грохот, а в южной части города взрывной волной домам распахнуло окна и двери.

Уже через 30 минут после первого взрыва на Бакарицу прибыли Главнач Угрюмов и его помощник по технической части Федоров. К тому времени на территории порта остались только несколько офицеров и часть портовых, таможенных и железнодорожных служащих, многие из которых были ранены. Вскоре к Бакарице стали прибывать пожарные буксиры и спешно мобилизованные спасатели (старшеклассники гимназий и других городских училищ); с железнодорожной станции Исакогорка были направлены пожарные паровозы.

Спасать людей, тушить пожары и выводить из опасной зоны покинутые командами пароходы пришлось в сложнейших условиях, при постоянных взрывах. С особой опасностью были связаны работы по эвакуации из зоны пожара резервуаров с отравляющими газами, которые были выгружены прямо на пристанях.

В момент взрыва большинство обитателей Бакарицы держались скученно. Было обеденное время, и рабочие находились в своих бараках, а офицеры и служащие в столовой. Столовая пострадала меньше, но и там стеклами от выбитых окон многие были ранены; один человек был убит, девять умерло в лазаретах от полученных травм. Бараки же почти все сгорели, превратившись в братские могилы для десятков рабочих.

Основные очаги пожара удалось ликвидировать лишь к 10 часам вечера. Угрюмов и Федоров не покидали Бакарицу в течение всего этого времени, непосредственно руководя работами.

Помощь пришла из Вологды (оттуда направили специально оборудованные поезда, с пожарными и медицинским персоналом). Находящийся в Йо-

каньге крейсер «Венедикт» погрузил на борт всех имеющихся плотников рабочих и полным ходом пошел к Архангельску.

Железнодорожники с риском для жизни выводили из горящей Бакарицы составы. Большое мужество проявили служащие санитарного поезда, которые в столь тяжелых условиях занимались эвакуацией многочисленных раненых: производили поиски оставшихся в живых, организовывали доставку раненых в город и распределение их по лазаретам.

Для приема раненых в городе были подготовлены все 19 лазаретов. Наиболее тяжелые были отправлены для специального лечения в Москву. Точную цифру пострадавших на Бакарице установить было трудно, поскольку многие не пострадавшие или легко раненые рабочие разошлись по своим деревням. Известно, что через лазареты прошло 1.186 легко и тяжело раненых, среди них 25 женщин и 10 детей. С 26 октября по 8 ноября было погребено 607 тел; 312 ратников и 539 рабочих числились пропавшими без вести. В течение недели после событий на Бакарице часть «пропавших без вести» вернулись к месту службы, или же объявились у себя на родине. Особенно много «пропавших» из среды рабочих объявилось после того, как власти приняли решение о выплатах компенсаций пострадавшим. Из иностранцев 51 человек погиб и 15 были ранены. В основном это были англичане (27 погибших и 15 раненых).

Оказанием помощи пострадавшим вольнонаемным рабочим занимался «дамский комитет» во главе с супругой архангельского губернатора. В первую очередь предполагалось оказывать помощь семьям, потерявшим кормильца, во вторую – тем, где погиб старший сын. Для выделения компенсаций принимали заявления и от тех, у кого пострадало имущество – лошадь, телега, то есть косвенно также кормильцы семьи. На выплату всех причитающихся компенсаций требовалось около 90 тысяч рублей. 40 тысяч поступило из Морского министерства; остальное было получено путем сбора пожертвований.

Восстановление Бакарицы, по подсчетам специальной комиссии, должно было обойтись казне в 2.020.000 рублей, а ущерб, нанесенный железной дороге – разрушенные пути, сгоревшие и сломанные вагоны – составлял 234.371 руб.

Причину трагедии на Бакарице предстояло выяснить «межведомственной комиссии» во главе с адмиралом Маниковским, работавшей в Архангельске с 6 ноября по 4 декабря. Основываясь на показаниях свидетелей и мнении экспертов, случайную причину пожара на пароходе «Барон Дризен» комиссия отвергла¹. Все указывало на «злой умысел», на «взрыв с помощью адской машины электрическим способом или с помощью бикфордова шнура с капсулями гремучей ртути». Подозрение пало на оставшихся в живых членов команды парохода (уроженцев Прибалтики): капитана Ф. Дреймана, на-

¹ Буквально за две недели до взрывов на Бакарице в Севастополе в результате диверсии погиб линейный корабль «Императрица Мария». Подозрение вызывало и то, что «Барон Дризен» пришел из тогда еще нейтральных Соединенных Штатов, где, как считалось «процветал» германский шпионаж.

вещавшего в городе эвакуированную сюда жену, старшего помощника Д. Акмана, третьего помощника Н. Козе, находившихся в городе по служебным делам, а также боцмана И. Полько, которого, по его словам, выбросило за борт взрывной волной. Вскоре остался единственный подозреваемый – боцман Полько, в показаниях которого следователи усмотрели много несурзаго. Он сознался в совершении диверсии и был приговорен к расстрелу¹.

Комиссия, изучив причины взрывов на Бакарице, порекомендовала усилить централизацию военного управления района; закрыть Архангельск для въезда посторонних лиц и выслать из города прибывших сюда в качестве беженцев жителей западных губерний России, в первую очередь евреев и финнов; усилить деятельность контрразведки, а также противопожарной и военной охраны порта.

Первое время общественность «питалась» исключительно слухами о произошедшем на Бакарице. 29 октября Угрюмов обращается в Морской штаб: «Цензура завалена работой по вычеркиванию из частных писем сведений о взрыве. Сведения большей частью страшно преувеличены, а часто и совершенно невероятны. Может быть, опубликовать случай в газетах, в том смысле, что Архангельский порт нисколько не потерял в смысле способности пропуска грузов, что пристани продолжают работать без перерыва, а пристани Бакарицы возобновили работу с 28 октября»². Для преувеличенных сообщений о потерях на Бакарице потрудились и германская агентура. Так, германский генеральный штаб вскоре после событий распространил во все нейтральные государства радиообращение об удачно проведенной диверсии в российском порту. Геманофильские газеты выходили с сообщениями на первых страницах, «будто немецкие подлодки взорвали три транспорта с военными грузами, с которых пожар передался двадцати восьми другим, и те искали спасения в порту, где передали пожар на другие суда и на склады Архангельска. Погибло до 60 пароходов с боевыми припасами и все склады, в которых были заготовлены припасы для кампании будущего года»³.

С точки зрения оппозиционно настроенной к правительству общественности и прессы, трагедия на Бакарице была закономерна. На военные власти Архангельска и на правительство обрушился шквал критики. Так, публикация Н. Шергина в газете «Новое время» от 5 ноября 1916 г., называлась «Гнездо предательства». Конечно, обвинение местных властей и правительства в предательстве было вызвано полемическим задором автора публикации, но власть имущие обвинялась также в том, что они не проявили настойчивости в большей централизации управления в таком важном в стратегическом отношении порту, как Архангельск. Это, по мнению автора, могло бы предотвратить диверсию или, по крайней мере, смягчить ее последствия. Однако, учитывая, какие громадные изменения в самые короткие сроки были

¹ Информация о следствии в делах: РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5201. Л.1-19, 81; Д.5185. Л. 10-12; Д.5202. Л.12, 28, 29, 36, 106, 182, 189. О приведении приговора в действие информации нет.

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5202. Л.28, 33.

³ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5201. Л.72.

произведены в Архангельском порту по переводу его на «военные рельсы», эта критика представляется не совсем справедливой. Работавшая по выяснению причин трагедии комиссия напрямую военные власти Архангельска не обвиняла. Впрочем, Главнач Угрюмов, работой которого до этого в Центре были довольны, начал вызывать у властей глухое раздражение, и вскоре был отозван из Архангельска. При этом почти все, о чем комиссия высказалась в критическом смысле, Угрюмов доводил до сведения своего начальства своевременно, в том числе и о несовершенстве управления портом.

Безусловно, что эти трагические события заставили усилить внимание к организации безопасности Архангельского порта, и эти работы проводились одновременно с восстановительными мероприятиями на Бакарице. Распоряжением Главнач Л.Ф. Корвина, сменившего на этом посту адмирала Угрюмова, была введена система пропусков с фотографиями для входа на территорию порта. Охрана всех частей Архангельского порта, в которых производилась разгрузка военных грузов, была сосредоточена в руках начальника губернского жандармского управления – полковника Кормилева, которому непосредственно подчинялись начальники охраны Бакарицы, Экономии и других портовых районов.

Проблема военной охраны Экономии не казалась властям актуальной, поскольку этот район был достаточно удален от города и от других населенных пунктов. Территория порта не была даже обнесена забором; охрана осуществлялась у пассажирской платформы, где проверялись все, прибывающие в порт по узкоколейной железной дороге; а также у ремонтного дока и у электростанции. Караульная команда состояла всего из 17 человек.

После трагических событий на Бакарице к мерам безопасности в портовых районах, и в том числе на Экономии, стало проявляться повышенное внимание. Но процесс разрушения всех организационных структур стал, видимо, уже необратим. И именно на Экономии через два с половиной месяца после событий на Бакарице произошла страшная катастрофа, причиной которой была, как выяснило следствие, не диверсия, а преступная неосторожность. Как отмечал адмирал Корвин, «на Экономии нет настоящего опытного хозяина. Представители правлений бывают там только наездами, да и то изредка. Заведующие командами проживают в городе, да и сам помощник Главнач Федоров редко посещал этот район. Настоящего надзора не было. Там никто не знал, кто чем заведует, где какие грузы лежат, где взрывчатые вещества, где патроны, где снаряды...»¹

В январе к Экономии с моря можно было подойти только на ледоколах. Поэтому зимой существовала такая система доставки грузов в Архангельск: пароходы прибывали в Романов-на-Мурмане и разгружались; оттуда часть грузов направлялась в Петроград по недостроенной железной дороге, с применением на некоторых участках лопарских оленьих упряжек, а часть перегружалась на ледоколы и доставлялась на Экономию. При такой системе грузы несколько раз переключались с места на место, без достаточного со-

¹ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп.1. Д.5134. Л.64.

блюдения техники безопасности. Именно таким образом в январе 1917 г. ледокол «Семен Челюскин», получив с французского парохода военные грузы, пришел на Экономю и встал под разгрузку. На борту он имел 3 тысячи тонн грузов - пушки, снаряды, взрывчатые вещества, грузовики, автомобили и т.д. Позднее комиссией было установлено, что уже при перегрузке в Романове были допущены нарушения: в одном трюме были сложены уголь и взрывчатые вещества; в случае возгорания такая смесь была крайне опасна.

Во время разгрузки на Экономии, которая продолжалась с 16 часов вечера и до 7 утра 13 января, груз периодически воспламенялся, однако его тушили и продолжали работу. Офицеры, в нарушение инструкции, при разгрузке не присутствовали. Тем временем слух о возгораниях вызвал панику у рабочих Экономии; напуганные недавними событиями на Бакарице, они стали разбегаться из порта – уходили в лес, на соседние лесозаводы, в близлежащие деревни. Когда в начале девятого утра прогремел взрыв, бегство с Экономии приобрело уже массовый характер; вслед за портовыми рабочими, подальше от опасного места устремились рабочие лесозаводов, жители деревень, моряки, солдаты – тысячи людей, невзирая на сильный мороз, бежали в город.

Взрыв был такой силы, что «в Архангельске задрожали дома во многих из них выбило стекла и почти во всех квартирах распахнулись двери»¹. Вот как описывал пожар очевидец, помощник капитана п/х «Курск», стоявшего на ремонте в плавучем доке Экономии²: «13 января 1917 г. в 9 утра взорвался ледокольный пароход «Челюскин», прибывший из Мурманска с полным грузом взрывчатки – около двух тысяч тонн. Загорелись надстройки пароходов, одновременно начали взрываться сложенные штабелями на причалах артиллерийские снаряды и патроны. Плавучий док вместе с «Курском» чуть не опрокинулся, лед вокруг него был изломан, а надстройка получила повреждения. Через две минуты после взрыва я выскочил на палубу и увидел, что замерзшая Северная Двина была покрыта бегущими на противоположную сторону людьми... Над всем районом Экономии стоял густой дым, многие дома были объаты огнем... За 15-20 минут все население покинуло Экономю».

«Челюскин» стоял у крайнего причала Экономии. После взрыва там образовалась воронка диаметром около 60 метров. В результате взрыва начался пожар на стоящем у соседнего причала английском пароходе «Beirigia», в результате которого погибла вся команда. По свидетельству очевидца, люди пытались укрыться под полубаком. «Осыпаемая беспрестанным градом осколков от рвущихся на берегу снарядов, команда не могла спастись. Через несколько минут сильный взрыв потряс воздух. На наших глазах из трюма парохода вылетел огромный огненный шар, поднялся высоко в небо, затем раздался страшный грохот...»³ На месте английского парохода также образо-

¹ ГААО. Ф.305. Оп.1. Д.570

² Бочек А. Вся жизнь с морем: воспоминания. М. 1969. С. 204

³ Там же.

валась воронка. Вся территория причалов была завалена кусками пароходной обшивки, разорвавшимися и неразорвавшимися снарядами. Находившиеся рядом огромные штабеля угля разметало взрывной волной, и они загорелись.

Сразу же на борьбу с огнем выступила организованная комендантом Экономии Люцем группа из офицеров и членов команд стоявших в порту пароходов. Они подбирали раненых и доставляли их на пароход «Курск», где тем оказывалась первая медицинская помощь. Пытаясь спасти от огня ящики с вооружением, их оттаскивали на лед; более 800 ящиков со снарядами затонуло.

Когда произошла трагедия, Главнач Корвин находился на пути в Петроград; он тотчас же вернулся в Архангельск, но прибыл на Экономию лишь на следующий день. Его помощник Федоров был в отпуске. Третье военное лицо в городе, начальник штаба Посохов, получив сообщение о трагедии по телефону – а еще раньше узнав о нем по взрыву, который был хорошо слышен городе, прибыл на Экономию с отрядом военных моряков и с санитарями. Посохов так описывал свое первое впечатление от увиденного: «Подъезжая с юга к Экономии, видел небольшой дым слева, это горели конюшни и сараи у парохода “Курск”. Справа – большой пожар; оттуда раздавались частые взрывы разной силы и виднелись вспышки пламени. Идя дальше, видел полуразрушенные и покинутые своими жильцами бараки; видел труп рабочего, убитого вылетевшим из печи кирпичом. Рабочие и ратники разбежались, ко мне сошлись 10-15 офицеров, многие раненые. Почти непрерывные взрывы и свист снарядов раздавались со стороны восточной части района, где были сосредоточены взрывчатые вещества»¹.

Грузы на Экономии были свалены без всякой системы; Посохов не мог даже получить вразумительного ответа, где что лежит, чтобы вовремя сориентироваться и локализовать пожары в наиболее опасных местах. Зная, что на Экономии есть склады со взрывчаткой, но не имея информации, где именно, он распорядился прекратить работы в ожидании, когда произойдет этот – самый страшный – взрыв. Людей на Экономии в это время уже не было; Посохов даже часовых успел снять с постов. Взрыв произошел в 16.30, после чего работы возобновились.

Днем к Экономии подошли пожарные ледоколы и стали из шлангов тушить огонь. Однако мороз был настолько сильный, что вода в шлангах замерзала, поэтому в шланги стали подавать горячую воду. Тушение пожаров было осложнено также тем, что подстил и почва на территории Экономии были буквально пропитаны горючими материалами. При этом сильный ветер разносил огонь на все новые объекты.

Еще несколько дней на Экономии продолжали рваться снаряды, бушевало пламя. Следствие установило масштабы бедствия: погибли ледокол «Челюскин», английский пароход «Beirigia», буксир «Могучий», три плавучих и два сухопутных копра. Сильные повреждения получили ледокол № 6 и стоявшие на рейде французский и английский пароходы. Была повреждена

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5300. Л.100-106.

электростанция, однако ее быстро ввели в строй, и работы по восстановлению Экономии проходили при электрическом освещении.

Огромными были потери в результате пожара грузов. Дело в том, что Экономия являлся перегрузочным районом, не приспособленным для их хранения. Зимой доставка в порт была небольшая. Предполагалось, что грузы сразу же будут вывозиться по узкоколейке на основную железнодорожную магистраль. Однако к моменту взрыва на Экономии было сконцентрировано 38.880 тонн военных грузов. С начала зимней навигации вывезено было всего 7 тысяч тонн; и это при том, что в предыдущую навигацию за тот же срок, и гужевым способом (железная дорога еще не была построена) было вывезено 11 тысяч тонн грузов. Пожар уничтожил 2000 тонн груза на «Челюскине» и более 2000 тонн на «Beirigia»; погибло 3000 тонн складированных на пристани грузов – итого, около 7.000 тонн различных военных грузов, в том числе пушки, аэропланы, автомобили, взрывчатые вещества. Погибло все вооружение, завезенное для армии Румынии, вступившей в войну на стороне Антанты и получавшей военную помощь от союзников через Архангельский порт.

В результате пожара полторы версты железнодорожного полотна оказались поврежденными, и для вывоза грузов пришлось какое-то время пользоваться гужевым транспортом.

По сравнению с трагедией на Бакарице, жертв при взрыве Экономии было значительно меньше, поскольку большинство рабочих и солдат покинули территорию порта еще до взрывов. Погибло 70 человек, в основном моряки взорвавшихся судов, и 344 было ранено, в том числе 39 женщин и детей¹. Всем пострадавшим и семьям погибших были выданы пособия. Поскольку вскоре в Архангельске началась безработица, властями было принято решение предоставлять работу в первую очередь пострадавшим от взрывов на Бакарице и Экономии.

Первой версией случившегося была диверсия. Дело в том, что за несколько дней до трагедии на улицах Архангельска появились листовки с предупреждением, что вскоре в порту произойдет такой же взрыв, как на Бакарице, и даже еще страшнее. Была арестована некая чернорабочая Демидова, уволенная еще в декабре 1916 г. за распространение слухов, будто бы «10 декабря на Экономии будет взрыв». Вскоре ее отпустили, поскольку подобные заявления оказались обычным кликушеством.

По подозрению в диверсии был арестован морской прапорщик Мелленберг, служивший какое-то время старшим транспортным офицером в порту. Он уже находился под арестом по подозрению в причастности к диверсии на Бакарице, но в конце концов был признан виновным в том, что брал, пользуясь своим служебным положением, взятки у владельцев грузов за предоставление им права на первоочередную разгрузку. Его участие в диверсии не подтвердилось; по поводу взяточничества он дал чистосердечные признания, деньги вернул и был направлен для дальнейшего прохождения службы на Мурман. Считалось, что в суровых условиях Кольского полуострова у него

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5299. Л.38.

не будет прежних искушений. В январе 1917 г. он все же был разжалован и выслан из Архангельского района. По иронии судьбы, он прибыл в город именно на ледоколе «Челюскин». Когда произошла трагедия, он находился в Архангельске и был взят под арест. По окончании следствия, установившего, что взрыв был результатом злой случайности, Мелленберга освободили, и он покинул Архангельск.

Восстановление портового района «Экономия» шло медленно. Рабочие, напуганные несчастьем, отказывались работать там, где, по их мнению, существовала опасность новой катастрофы. Да и условия жизни здесь резко ухудшились; поскольку все бараки были повреждены, в качестве жилья для рабочих были приспособлены пароход «Маймакса» и уцелевшие хозяйственные здания¹.

После взрывов на Экономии было принято решение об устройстве в Архангельском порту специального «Района взрывчатых веществ». Этот вопрос был поднят еще после событий на Бакарице. В условиях зимней навигации был задействован в первую очередь порт Экономия, поэтому район для разгрузки взрывчатых веществ был устроен напротив нее, на территории бывшей Новодвинской крепости. Приближение летней навигации потребовало устройства такого района ближе к Бакарице, в достаточно удаленной от города и прочих населенных территорий местности, чтобы в случае подобной трагедии потери среди мирного населения были бы минимальными. Такой участок нашли на левом берегу Двины, в районе Заостровья, напротив о-ва Зеленец. Здесь в кратчайшие сроки (за полтора месяца) были устроены причалы, подведена железная дорога (рельсы для нее использовали с разобранной узкоколейки Экономия – Мудьюг), построены пакгаузы, устроены телефон и электростанция, организованы необходимые меры по охране от пожаров и диверсий.

Строительство «Района взрывчатых веществ» было последним действием в грандиозном переустройстве Архангельского порта. Стройка, на которую казна выделила один миллион рублей, обошлась в 600 тысяч. Руководил работами направленный для этой цели полковник М.М. Костевич².

¹ К концу 1917 г., в связи с общим падением грузооборота Архангельского порта, необходимость в зимних навигациях отпала; следовательно, зимний перегрузочный район был не нужен. В 1919 г. территория бывшего лесозавода была возвращена прежним владельцам.

² Усилия строителей оказались напрасными. Уже в ноябре 1917 г. «впредь до выяснения политических условий» в Англии и США стали задерживаться все суда, направлявшиеся в северно-русские порты. В навигацию 1918 г. весь гигантский Архангельский порт стоял без работы.

Глава III

Реорганизация транспортной системы Северного края под влиянием военных обстоятельств

§ 1. Расширение существующих морских портов и строительство новых

Государственное значение Северного края всегда было связано с тем, что эта территория имела протяженное океанское побережье. Большинство городов и поселений края переживали свой экономический подъем в XVII, а затем в XVIII - первой половине XIX века в связи с обслуживанием транспортных путей к Архангельскому порту и работ в Архангельском Адмиралтействе. Приобретение выходов к Балтийскому и Черному морям, а затем, во второй половине XIX века, ликвидация государственного кораблестроения в Архангельске привели к экономическому упадку края и к переориентации северных портов в основном на экспортные операции.

Архангельск был географически редким портом; благодаря отсутствию естественных границ, здесь можно было устроить исключительно длинные причальные линии с развитой портовой инфраструктурой. Во второй половине XIX века порт переживал тяжелый кризис; в начале XX века в его развитии наметился некоторый прогресс. При этом, как отмечали в 1913 г. специалисты, Архангельский порт «далеко не использует своей пропускной способности»¹. В 1914 г. он даже не входил в перечень тех объектов, которым предполагалось выделить на текущий год средства на новое строительство.

Порт имел сугубо экспортную направленность. Вывоз превышал ввоз в 8-10 раз, что явилось причиной слишком высоких фрахтов на экспорт. Это не способствовало развитию отечественного мореплавания, и значительная часть перевозок осуществлялась на иностранных судах. 96% оборота порта составлял лес и пиломатериалы, причем лес, доставлявшийся к Архангельску по реке, грузился в морские пароходы на плаву или при помощи лихтеров, а пиломатериалы - прямо с заводских пристаней, располагавшихся вдоль Маймаксанского русла Северной Двины. Благодаря введению протекционистских железнодорожных тарифов увеличился экспорт сибирского хлеба через Архангельский порт. Хлебные грузы, составлявшие вторую по значимости статью российского экспорта через Архангельск, доставлялись к порту на баржах, с которых и перегружались в трюмы пароходов.

Таким образом, Архангельск продолжал существовать как третьеразрядный порт сугубо местного значения.

Одной из основных причин упадка Архангельского порта была его недоступность в течение нескольких зимних месяцев. Северная Двина замерзала обычно в октябре, а Двинская губа Белого моря - в декабре; освобождение же ото льда входа в порт происходило не раньше апреля-мая. Осенью мореплавание по Белому морю было затруднено из-за плохой его освещенности. Маяков было мало, и возникал риск посадить судно на мель или сбиться с

¹ Отчет о состоянии и деятельности Архангельского торгового порта и портового управления в 1913 году. Архангельск, 1916

курса. Иностранцы паромовладельцы опасались также вынужденной зимовки в Архангельске, где не было подходящей зимней гавани и современных доков для ремонта судов.

Вместе с тем, в конце XIX века вопрос о северных морях в связи с надвигающейся войной вновь приобрел большое значение. О необходимости строительства порта в незамерзающей части российского северного побережья говорили с 1870-х гг.¹, когда для армии и флота был «потерян» Архангельск. Император Александр III, известный своими амбиционными планами в отношении роли России в мире, поручил министру финансов С.Ю. Витте поехать на Русский Север и «найти там такого рода незамерзающую гавань, где можно было бы строить большой военный флот, такую гавань, которая послужила бы нам главной морской базой»².

В 1894 г. Витте в сопровождении архангельского губернатора А.П. Энгельгардта объехал северное побережье. Грандиозное впечатление на него произвела незамерзающая гавань в Кольском заливе. Это была Екатерининская (до 1770-х годов – Корабельная) гавань, довольно большая (4 километра длиной и полтора километра шириной) и глубокая (от 4 до 50 метров), что делало ее удобной для приема океанских пароходов. Проект устройства порта предполагал электрификацию (в связи с полярной ночью), проведение телеграфа и строительство железной дороги до Петербурга. Однако после смерти императора этот проект был отложен; средства на строительство океанского порта были («забыв заветы Петра, в угоду прибалтийским немцам...»³) направлены на развитие прибалтийского порта Либавы (современный г. Лиепая).

Для строительства порта на Мурмане администрация Николая II выделила 400 тысяч рублей. Благодаря энтузиазму архангельского губернатора, к 1899 г. в Екатерининской гавани был построен и торжественно открыт город-порт Александровск. В процессе строительства столкнулись с такой сложностью, как скалистая местность: город был построен буквально на нескольких небольших площадках среди скал. Дома для города были типовыми, строились в Архангельске и доставлялись на Мурман пароходами Архангельско-Мурманского пароходства. Были устроены электрическое освещение и водопровод. Однако отсутствие транспортного сообщения с центром страны и наземной дороги с Архангельском не позволяли использовать его возможности для осуществления зимней навигации в северном районе России. Эти же причины не позволяли использовать в полной мере и другие порты губернии – Онегу, Кемь, Колу, Сороку, Мезень. Александровск остался небольшим уездным городком с населением в 700-800 человек⁴.

В условиях войны для России вновь стали важными северные порты. В

¹ См.: *Сиденер С.* Описание Мурманского побережья. СПб, 1909. С. 91.

² *Витте С. Ю.* Воспоминания. Т. 3. Л., 1924. С. 321; Вопрос о Мурмане // Олонецкая неделя. 1915. 15 февраля. С. 7-8.

³ Второе окно в Европу // Олонецкая неделя. 1915. 15 февр. С. 6-7.

⁴ *Вехов Н.* От Александровска-на-Мурмане до Полярного // Московский журнал. 2005. № 11.

конце июля 1914 г. в Архангельск из Морского министерства пришла телеграмма: «Примите меры, чтобы иметь свободный вход с моря. Необходимо иметь в виду, что Архангельск понадобится как порт для ввоза боевых припасов и вывоза хлеба в Англию и Францию»¹. Из Министерства торговли и промышленности также сообщалось, что «посол Великобритании постоянно обращается с ходатайствами как по вопросам поддержки торговых сношений через Архангельск, так и о получении Англией и доставке нами отдельных необходимейших товаров для снабжения не только мирного населения, но также их армии и флота»².

С началом войны резко увеличилась потребность в угле ведущего боевые действия флота. При этом возникли сложности его доставки в Балтийские порты. Нехватка каменного угля достигла таких размеров, что некоторые фабрики перешли на дровяное топливо, что, в конечном счете, привело к «дровяному кризису», лихорадившему крупные города страны в течение всей войны. Основные поставки импортного угля для нужд флота Морское министерство решило осуществлять через Архангельский порт³. Сюда был сделан запрос о возможности срочно принять большое количество угля. Ответ начальника порта показался в Министерстве обнадеживающим, и в августе-октябре, когда навигация в Белом море уже заканчивалась, сюда в Архангельск прибыли более 150 пароходов, доставивших важные казенные грузы, в том числе 120 пароходов с углем⁴.

Война разразилась, когда навигация в Архангельском порту уже заканчивалась. Обычно в конце лета и начале осени сюда приходило не более 7-10 пароходов. Однако блокирование неприятелем балтийских и черноморских портов вынудили направлять в Архангельск не только уголь для военного флота, но и другие грузы, закупленные для России. Всего в сентябре и октябре 1914 г., на которые пришелся пик первой военной навигации, в Архангельский порт было доставлено 32,4 млн. пудов грузов (540 тысяч тонн), в том числе 25,3 млн. пудов угля, а также прочие грузы – для армии, оборонной промышленности, а также для нужд потребительского рынка.

Архангельск оказался не приспособленным к приему такого большого количества импорта. Основная часть вывозимых до войны через Архангельский порт грузов не нуждались в специально приспособленных портовых и причальных устройствах. Импорт был незначителен и в основном состоял из предметов, необходимых для местного потребления. Для разгрузки и хранения импортных грузов использовались причальные линии и складские поме-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп. 1. Д.388. Л.47.

² РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д.359. Л.11.

³ Зависимость России от импорта каменного угля наблюдалась еще до войны. В основном уголь и кокс ввозились через балтийские порты. Тем не менее, это топливо составляло более 33% всего объема ввоза и через Архангельский порт, являясь второй по величине статьей незначительного в целом импорта. Основными потребителями ввозимого через Архангельск угля были торговый порт и Мурманское срочное пароходство, но накануне войны значительную часть угольного импорта направляли в центр страны.

⁴ Архангельский торговый порт. М., 1914. С.12; ГААО. Ф. 1. Оп. 9. Д. 564. Л. 6.

щения на правом берегу реки, прямо на территории города.

Перед войной в порту имелось 4 постоянные городские пристани; ежегодно устанавливалось 7-8 плавучих пристаней и два плота, у которых могли вставать небольшие суда, а также имелось до 35 частных пристаней. И еще оставалось достаточно свободных мест, годных для устройства причальных линий. На левом берегу, где заканчивалась Архангельская железная дорога, связывавшая город с центром страны, никаких пристаней для морских пароходов вообще не было.

Накануне войны в Архангельском порту могло одновременно разгружаться не более пяти-семи больших морских пароходов. Этого было достаточно, поскольку основной грузооборот порта осуществляли небольшие суда каботажного плавания. Однако с началом войны ситуация изменилась - к Архангельску устремилось большое количество океанских торговых судов. Сразу же потребовалось усовершенствовать старые и устроить новые пристани. Первыми инициативу проявил Архангельский биржевой комитет, который, узнав, что ожидается доставка в город большого количества экспортных и импортных грузов, начал срочно строить временные пристани, в том числе и на левом берегу, и готовить складочные помещения. В связи с резким увеличением импорта, стоимость фрахта значительно понизилась¹. Создались благоприятные условия для развития собственного торгового судоходства, однако российским предпринимателям не удалось этим воспользоваться, поскольку в стране была введена «военно-судовая повинность», то есть флот был мобилизован для осуществления государственных заданий.

Во время войны приспособлением Архангельского порта для приема большого количества экспортных и импортных грузов стало заниматься Министерство торговли и промышленности. Уже осенью 1914 г. проведенные портостроительные работы позволили обеспечить одновременную разгрузку у берега до пятидесяти океанских пароходов с глубокой осадкой. Предполагалось, что война будет недолгой, поэтому порт оснащался временными пристанями.

Особо важным было строительство складских помещений, поскольку из Архангельска грузы сразу вывезти было невозможно, и требовалось обеспечить их сохранение в течение нескольких месяцев. В начальный период войны пароходы с важными военными грузами разгружали на двух плохо оборудованных для приема импорта пристанях на левом берегу Северной Двины, с тем, чтобы сразу же перегружать из трюмов пароходов на железнодорожные платформы и в вагоны. Разгрузка угля производилась и прямо в баржи, которые доставляли его к железнодорожному полотну. Однако узкоколейная железная дорога не могла справиться с таким объемом перевозок, и к зиме вдоль левого берега Северной Двины на несколько верст протянулись громадные горы угля. Под угольные склады была передана часть Смольного

¹ Журнал совещания по вопросу о проведении широкой железнодорожной колеи от Вологды до Архангельска. 27 октября 1914 года // Архангельские городские известия. 1914. № 6-7. С. 96.

буяна и весь Мосеев остров, любимое место гулянья горожан, который в считанные недели оказался полностью завален горами угля.

Остальные грузы выгружали в основном на городских пристанях, которые были недостаточно длинными. Это не позволяло одновременную разгрузку всего парохода, который был вынужден продвигаться, по мере разгрузки, вдоль пристани. Сложность состояла и в том, что на одном пароходе прибывали и казенные, и частные грузы, и их разгрузка предписывалась в разных местах. Пароход вынужден был переходить от одной пристани к другой, что еще более задерживало разгрузку. Не хватало рабочих рук, не хватало портовых кранов и даже простейших домкратов и ломов. Рабочие артели, состоящие из 25-30 человек с лошадьми, не в состоянии были достаточно быстро передвигать крупногабаритные и тяжелые грузы. Причалы не освещались, из-за чего в темное время суток работы проводить было невозможно. В результате разгрузка парохода вместо обычных 14-16 дней растягивалась на месяц и более, а в это время десятки пароходов, все подходивших и подходивших к порту, неделями простаивали, ожидая своей очереди на разгрузку.

Проблемой была и доставка грузов с правого берега (где располагались пристани) на железнодорожную станцию, находящуюся на левом берегу. Кроме небольшого пароходика, который в довоенное время перетаскивал баржи с одного на другой берег не чаще четырех раз в день, перевозками через Двину стали заниматься четыре привлеченных к этому траулера, но и это не помогло решить проблему. Доставляемые с моря грузы постепенно заполняли все свободные площади на городских и пригородных набережных, вызывая опасение, что своевременно вывезти их не удастся, и много ценных грузов может погибнуть.

Морское министерство командировало в Архангельск для организации приема и дальнейшей транспортировки в Петроград угольных грузов капитана I ранга В. Я. Ивановского. Прибыв в Архангельск, тот убедился, что реальная картина возможностей Архангельского порта по приемке важных военных грузов разительно отличается от той, которая была нарисована в рапортах местных чиновников. Порт совершенно не был приспособлен для приема такого количества импорта. К тому же прием и переотправка грузов были устроены хаотично; нередко столь нужный флоту уголь отправлялся после частных грузов, которых также ввезено в Архангельск было немало. Владельцы, кровно заинтересованные в их скорейшей доставке, «проталкивали» их для провоза по железной дороге, пользуясь для этого связями, а возможно, и взятками ответственным чиновникам. По словам Морского министра Григоровича, «появление в Архангельске Ивановского явилось ударом по карманам многочисленных предпринимателей, которые с началом войны поспешили в Архангельск, рассчитывая на легкую чрезмерную наживу за счет казны»¹.

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.388. Л.114.

Ивановский начал с того, что «захватил» построенные Архангельским биржевым комитетом на левом берегу причалы так называемой «Экспортной ветки». Он действовал быстро и решительно, не дожидаясь принятия различными инстанциями соответствующих решений, потому что понимал - если не организовать прием угля прямо в вагоны, время будет упущено, и начавшийся ледостав не позволит вывезти к железной дороге столь необходимый ведущему бои Балтийскому флоту уголь. Деятельность Ивановского в Архангельске, по мнению современников, проходила под лозунгом: «Сначала обеспечение флота и армии всем необходимым, а потом уже формальности», и эта деятельность была «подчас уж слишком решительная», и все же «все собственно созданное, организованное сделанное в Архангельске является детищем Ивановского!» - такого было мнение командированных сюда представителей Особого комитета при Военном министре.¹

Весьма решительно расправился Ивановский и с местными предприимчивыми людьми, которые быстро почувствовали, что на военных поставках можно хорошо заработать. Владельцы трех крупных архангельских фирм – Э. Шмидт, С. Андерсен и братья Данишевские - быстро объединились в «Соединенное угольное агентство» и стали монопольно брать подряды на разгрузку казенных грузов «первостепенной важности», прежде всего каменного угля. Пользуясь тем, что разгрузка угля была жизненно важным делом для воюющего государства, «агентство» стало завышать расценки и требовать привлечения мобилизованных для этих целей крестьян и ратников. Последние высказывали недовольство, что они работают не на правительство, как их призывали, а «для частных лиц с иностранной фамилией и еврейской подкладкой»². В конце концов, Ивановский разорвал контракт с агентством и начал организовывать работу самостоятельно, что вызывало недовольство местных предпринимателей, которые завалили жалобами губернатора и Морское министерство.

Ивановский категорически возражал против отправки из Архангельска любых «частных» грузов вплоть до окончания «угольной операции». Он выступал также и против доставки в порт экспортных грузов, поскольку это замедляло оборачиваемость железнодорожных вагонов³. Для приема угля и других казенных грузов им были «захвачены» практически все пристани в городе, а также в срочном порядке устроены новые (в том числе разгрузочный район «Бакарица»). В результате, в Архангельске можно было одновременно принимать для разгрузки 39 угольщиков, не считая выгрузки угля прямо на рейде, в баржи, для дальнейшей транспортировки в Котлас. По мнению губернатора Бибикова, который испытывал давление со всех сторон, этих пристаней было достаточно для приемки угля, поэтому оставшиеся пристани следует предоставить под отпарку других скопившихся в Архангельске грузов. Впрочем, вскоре под давлением правительства Великобритании

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.362. Л.191.

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.362. Л.5.

³ ГААО. Ф.1. Оп.8, т. 1. Д.2660. Л.39

доставка «частных грузов» через Архангельский порт была вообще запрещена.

Ценой невероятных усилий, практически в одиночку, Ивановскому удалось решить задачу разгрузки пришедших в Архангельский порт пароходов с углем, а именно она была важнейшей в последние, горячие недели летней навигации. После первого, хаотичного периода в вопросах доставки, выгрузки с пароходов и перегрузки для дальнейшей транспортировки в центр страны угольных грузов, эти работы стали осуществляться более налажено. Англо-русский комитет в Лондоне заключил договор с английской фирмой «В. Мартенс и К^о» на перевозку грузов в Архангельск; эта же фирма имела свое представительство в Архангельске, занимавшееся вопросами перегрузки угля и других грузов для их дальнейшей отправки по назначению.

Осенью и зимой 1914 г. совместными усилиями местных и столичных властей решались вопросы **расширения возможностей Архангельского порта**, в том числе максимального продления зимней навигации; а также организации дальнейшей транспортировки доставляемых в порт грузов в центральные районы страны.

Доставленными из заграницы казенными грузами (углем, металлами, вооружением) были заполнены все набережные города и ближайших пригородов, острова дельты Северной Двины. Вывезти их до зимы В.Я. Ивановскому не представлялось возможным: на левом берегу имелась пристань только для одного парохода с осадкой до 18 футов и причальное место для двух барж глубиной 8 футов, что позволяло нагрывать углем не более 15-20 вагонов в сутки. Для доставки угля и других грузов с правого берега не хватало барж. Существовала опасность что «большая часть грузов останется на правом берегу, отрезанном от железной дороги на все время осенней распутицы»¹, поэтому Ивановский был озадачен проблемой хранения грузов и дальнейшего их вывоза в течение зимы железнодорожным транспортом.

Таким образом, насущной потребностью будущей навигации становилось устройство пристани на левом берегу, в непосредственной близости от железнодорожного полотна, пристани с достаточно длинными причальными линиями, чтобы одновременно принимать для разгрузки большое количество пароходов. Пристань должна была обладать большой набережной площадью для строительства многочисленных складских помещений, поскольку железная дорога не в состоянии была сразу же, перегружая из трюмов в вагоны, перевезти такое большое количество подходящих с моря грузов. Тем более, что необходимо было проводить таможенный досмотр, что требовало и дополнительного времени, и приспособленных помещений.

Участок левого берега, по которому была проложена железная дорога, во время весенней распутицы заливался водой. Устройство порта у ближайшей незатопляемой станции Исакогорка потребовало бы проведения значительных дноуглубительных работ. Поэтому наиболее приемлемой для строительства пристаней и пакгаузов была признана местность «Бакарица». Здесь

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.359. Л.13

можно было устроить достаточно длинные причальные линии, что дало бы возможность принимать под разгрузку большое количество океанских пароходов, которые, после проведения незначительных дноуглубительных работ, могли подходить к самому берегу. Эта местность находилась в арендном пользовании, но арендатор согласился «уступить» участок для казенной надобности.

Министерство торговли и промышленности «ассигновало значительные средства на устройство в местности “Бакарица” набережной с линией причала в 300 саженой для единовременной разгрузки шести морских пароходов и оборудование набережной рельсовыми путями и кранами, которые легко и быстро смогут передавать грузы с пароходов непосредственно в вагоны и обратно»¹. Уже осенью 1914 г. здесь были проведены необходимые дноуглубительные работы, построены складские помещения, приспособлены и расширены причалы. Зимой 1914/15 года «Бакарица» активно эксплуатировалась; суда подводились сюда по заледеневшему фарватеру с помощью ледоколов.

Первоначальным назначением Бакарицы было стать временным, только на период войны, перегрузочным районом Архангельского порта, соединяющим морской путь с железнодорожной линией. Бакарица застраивалась спешно, в кратчайшие сроки, без какого-либо общего плана. Все постройки здесь были деревянные, крытые железом и толем. Рядом с навесами и складами строились рабочие казармы, офицерские дома, здания под различные канцелярии и конторы. К весне 1915 г. здесь было устроено 10 временных портовых причалов. Однако война затягивалась, а ситуация на фронтах и экономическое положение государства усиливало зависимость России от импорта вооружения, промышленного оборудования и сырья, поэтому Бакарица стала разворачиваться в крупный портовый район. Для подготовки к летней навигации 1915 г. в Петрограде была создана «Комиссия для обсуждения некоторых вопросов об улучшении и оборудовании Архангельского торгового порта» и Совет министров выделил кредит на сумму 2,7 млн. рублей. Временные причалы были заменены постоянными, началось строительство новых эстакад и пристаней. Были закуплены за границей и доставлены из простаивающих балтийских и черноморских портов подъемные краны и другая портовая техника².

Если в 1915 г. на Бакарице был лишь один 20-тонный кран, не хватало лебедок и тележек-медведок, то в мае 1916 г. в Архангельском порту было уже 14 береговых кранов грузоподъемностью от трех до 20 тонн, и четыре плавучих крана - в 100, 50 и 40 тонн. Ожидалась еще доставка из-за границы 19 береговых кранов, от 5 до 15 тонн, и два плавучих, в 150 и 50 тонн. Большая часть кранов поступала именно для оборудования Бакарицы. На причальной линии длиной четыре версты размещалось 36 причалов; портовая территория площадью 180 десятин была оборудована железнодорожными путями, выходящими к разъездам «Старая Бакарица» и «Новая Бакарица»

¹ ГААО. Ф.1. Оп.8, т.1. Д.2664.

² ГААО. Ф.298. Оп.1. Д.2.

Северной железной дороги. Посетивший летом 1915 г. Архангельск представитель Центрального Военно-промышленного комитета С.В. Чесноков в интервью местной газете «Северное утро» отметил, что Бакарица, «с ее чисто американским устройством, с десятками пароходов, напоминает уголок Сан-Франциско...»¹.

На летнюю навигацию 1916 г. ожидалось особенно большое количество пароходов с казенными грузами, в связи с чем предполагалось дальнейшее расширение и оборудование Бакарицы. Для этих целей казной было выделено 7,3 миллионов рублей. Территория Бакарицы была расширена вдвое. Докладывая о своей командировке в Архангельск в июле 1916 г., Помощник управляющего делами Центрального Военно-промышленного комитета Емельченко писал: «Первым впечатлением об Архангельске было впечатление грандиозности. За время войны из маленькой гавани с грузооборотом на 16-17 млн. рублей, Архангельск превратился в громадный мировой порт. ... Почти вся линия набережной нового т.н. “казенного перегрузочного района” [Бакарицы] в день нашего приезда была занята морскими пароходами»².

Возможности Бакарицы по разгрузке и складированию грузов были достаточно велики. Так, в сентябре 1914 г., когда район был еще совершенно неприспособлен, здесь разгрузили 6 миллионов пудов угля - из 16 миллионов, которые тогда в состоянии был принять Архангельск. В 1916 г. здесь в сутки выгружали до 350 тонн сыпучих грузов (угля) и до 450 тонн так называемых «штучных» грузов (ящики с боеприпасами и порохом, аэропланы, автомобили, пушки, детали машин и станков)³. В 1917 г. на Бакарице было уже 27 причалов, 12 из них использовались под уголь.

Однако максимально все возможности Бакарицы не использовались; тормозила неравномерность подачи грузов в течение года, а также отсутствие должной организации в их приеме. Бакарица была «казенным» портовым районом; сюда доставлялись только казенные грузы, однако нередко они были адресованы частным фирмам, то есть формально являлись «частными». Это создавало определенную неразбериху⁴. По мнению специалистов, организация приема и вывоза грузов в Архангельске, и в том числе на Бакарице, была поставлена безукоризненно. При Главном начальствующем существовал «отдел перевозок», который назначал пароходам место разгрузки и распределял наряды на вагоны. Однако, если казенные грузы сразу же перегружались в вагоны, то частные должны были проходить таможенный контроль. Из-за этого происходили различные задержки.

¹ Северное утро. 1915. 20 августа.

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.2420. Л.2

³ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5180. Л. 81

⁴ По словам представителя Центрального Военно-промышленного комитета, в порту хозяйничают: железнодорожники, уполномоченный водных путей, таможня, отдел перевозок, около 12 экспедиторских контор и надзирающий за ними чиновник, биржевой комитет, Земгор, ВПК, губернатор. Над всем этим стоит Главнач, облеченный особой властью, но фактически совершенно лишенный возможности координировать деятельность всех разнообразных сил...» (РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.2420. Л.4, 5, 15)

Большой наплыв грузов в Архангельский порт требовал круглосуточных разгрузочных работ. Для этого городские пристани были оснащены электрическим освещением. На Бакарице для освещения изнутри трюмов и вагонов использовались переносные лампы. В крупных портовых районах, в том числе на Бакарице, были устроены собственные электростанции. Постепенно все портовые районы были подключены к городской электростанции.

В целом, несмотря на недостатки, вызванные в первую очередь тем, что Бакарица строилась в экстремальных условиях, организация работ здесь была поставлена на достаточно высоком уровне; недаром современники воспринимали Бакарицу как первоклассный мировой порт. Однако устройство этого района не могло решить другой важной задачи - продления навигации Архангельского порта.

Вопрос реанимации Беломорских портов, по мнению местных патриотов, заключался в **продлении зимней навигации**¹. Крупный архангельский экспортер И.И. Данишевский считал, что это можно было сделать двумя способами: «более радикальный и более дорогой – устройство аванпорта в устье р. Северной Двины, и менее радикальный, зато более легко осуществимый – оборудование Архангельского порта пароходом-ледоколом»².

С 1912 г. Архангельское купечество ставило перед Министерством торговли и промышленности, в ведении которого находился порт, вопрос о приобретении двух мощных ледоколов, предполагая, что с их помощью навигация может быть существенно продлена. Считалось, что Архангельск мог бы стать портом даже с круглогодичной навигацией при условии устройства зимнего аванпорта в непосредственной близости от города, в мало замерзающей и поэтому не создававшей бы неразрешимых трудностей ледоколам части Белого моря – у пролива Железные ворота, напротив о-ва Мудьюг. Однако к началу войны в Архангельском порту был всего один слабосильный портовый ледокол «Лебедин», а на проект устройства аванпорта никто всерьез не отреагировал. Но уже в первые дни войны правительство вынуждено было «вспомнить» о проблемах Архангельского порта. Зимняя навигация 1914/15 г. для приема угольных и прочих военных поставок должна была состояться любой ценой. В Архангельск командируются крупные чиновники с заданием изучить обстановку на месте и обсудить вопрос об устройстве зимнего аванпорта с местными «сведущими людьми». Представитель Морского ведомства Ивановский, присутствовавший на одном из таких совещаний, заявил присутствующим, что рассмотрены будут любые предложения, и,

¹ В начале зимы 1914 г. грузы доставляли до небольшой бухты у входа в Маймаксанское русло, Лапоминки. Подряд на разгрузку здесь пароходов и их доставку к железной дороге взял пароходовладелец К. Спаде, пытавшийся организовать вывоз грузов на своих паровых судах, а когда станет лед, на лошадях. Однако справиться с обязательствами он не смог, и к концу года за городом скопилось до 15 млн. пудов не вывезенных грузов. (*Дворжицкий Ю.К.* В Архангельске в начале первой мировой войны. // Морские записки. 1943. Вып. 1, т. 1. С. 151-156).

² *Данишевский И.И.* К вопросу об оборудовании ледоколом Архангельского порта.- Архангельск, 1911. - С.3

учитывая важность проблемы, «с расходами казна считаться не станет».

«Сведущими людьми» высказывались различные предложения, в том числе использование портов Сорока и Александровск, а также устройство нового порта на Кольском полуострове. Но эти варианты не устраивали из-за сроков: вставала необходимость строительства новой железной дороги, а грузы надо было принимать сейчас, и немедленно вывозить их вглубь станы, для нужд фронта и военной промышленности. Хотя, как долгосрочные, эти варианты также имели в виду. Архангельское купеческое общество предпочитало вариант с портом Сорока – тогда новая железнодорожная ветка тянулась бы от станции Обозерская, и Архангельск не остался бы в стороне, как в варианте с Мурманским портом.

Власти, однако, выбрали второй вариант, и в 1915 г. началось строительство дороги на Мурман. Одновременно шел поиск пусть временного, но более скорого варианта зимнего порта. «Сведущими людьми» было предложено максимально использовать ледоколы для прохода судов в Архангельский порт, а когда это станет невозможным – выгружать грузы прямо на лед и отвозить их к Архангельской железной дороге гужевым или автомобильным транспортом. На крайний случай, использовать круглогодичный незамерзающий порт Александровск. Срочные грузы доставлять от него до ближайшей железной дороги на оленях, а менее срочные складировать и с открытием навигации доставлять в Архангельск, к железной дороге и речным путям.

Главный инспектор МПС С.П. Кульжинский, осмотрев в октябре 1914 г. с ледокола «Канада» выход к морю, счет невозможным интенсивно использовать ледокольный транспорт из-за узости единственного судоходного русла Северной Двины, Маймаксанского. Как показало время, его опасения имели основания.

Инспектора заинтересовало предложение инженера Ляхницкого и некоторых местных капитанов устроить зимний аванпорт на Сухом море, у пролива «Железные ворота». Но все же в первую военную зимнюю навигацию победила идея использования ледоколов, горячим сторонником которой был курировавший Архангельск в Морском Генштабе адмирал А.П. Угрюмов (в августе 1915 г. он был назначен Главным начальствующим Архангельска и района Белого моря). Основным доводом при отказе от идеи устройства зимнего аванпорта была уверенность, что война не продлится долго, следовательно, использование Архангельского порта для срочной доставки казенных грузов не будет длительным, поэтому вряд ли есть смысл тратить казенные средства на устройство временного порта.

Для поддержания навигации Архангельского порта Министерство торговли и промышленности в августе 1914 г. закупило в Канаде мощный ледорез, переименованный в «Канаду», и ледокол «Капитан Горн». Было предложено совершавшие переход из Владивостока ледоколы «Вайгач» и «Таймыр» оставить в Архангельске, а не направлять, как это первоначально предполагалось, в Петроград.

Зима 1914/15 г. была на редкость мягкой, что дало возможность успешно пользоваться ледокольным транспортом. Ледорез «Канада» за 2 зимних ме-

сяца провел в порт 146 грузовых пароходов. Затем в результате аварии прекратил работу. Из-за узости Маймаксанского русла ледоколы могли проходить лишь одним маршрутом. В результате русло промерзло чуть не до дна и ледоколы стали выходить из строя. Весной пришлось проводить здесь взрывы льда¹.

Проход от Двинской губы до Бакарицы в зимнее время занимал едва ли не больше времени, чем путь от Англии до Белого моря. В январе суда удавалось довести только до устья Северной Двины, разгружая на Павракульском острове. Иногда же ледоколы могли «дотащить» пароходы только до Мудьюжского острова, и их приходилось разгружать прямо на лед. Таким образом, первый же опыт зимней навигации подтвердил доводы тех, кто был против исключительной надежды на ледоколы. Использование для судоходства более широкого корабельного русла требовало значительных дноуглубительных работ. Экономически выгоднее было строительство зимнего аванпорта.

Зимний перегрузочный район Архангельского порта было решено устроить в максимально приближенной к морю местности. Остановились на территории лесозавода товарищества «Экономия», расположенном на Павракульском острове². У завода имелась уже готовая причальная линия для шести пароходов. Да и то, что у завода фактически не было хозяев, облегчало вопрос его реквизиции.

Устройство здесь аванпорта встретило категорическое неприятие со стороны местных «знающих людей». Начальник Архангельского торгового порта Новинский считал, что для оборудования постоянного порта территория «Экономии» мало пригодна – «занимая срединное место между городом и баром, она соединяет недостатки обоих, не имея в то же время преимуществ. "Экономия" не имеет такой обширной причальной линии, как город; по климатическим условиям гораздо менее доступна, чем Сухое море... Место здесь болотистое, и прокладка пути также потребует больших затрат»³. К тому же «Экономия» находилась на реке, а пресная вода подвержена замерзанию. Благодаря близости к морю лед здесь встает не сразу, его уносит с фарватера в море. Но из-за слабого отливного течения происходит дальнейшее

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.362. Л.32.

² «Лесопромышленное товарищество для внутренней и заграничной торговли лесом и лесными изделиями *Экономия*» было организовано в 1903 году британским подданным К.И. Льюисом, крестьянами Рикасовской волости братьями А.П. и А.П. Починковыми и крестьянином Новгородской губернии И.П. Богачевым. На арендованном сроком до 1927 года участке казенной земли на северной оконечности Павракульского острова был устроен завод, распиливавший в год до 250 тысяч бревен. В 1909 году «Товарищество» обанкротилось, над заводом было учреждено административное управление, которое со своими обязанностями не справлялось. В конце 1914 года убытки завода уже перевалили за 740 тысяч рублей. 17 сентября 1915 года «Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства» постановило реквизировать территорию обанкротившегося завода со всеми постройками и приспособлениями «для нужд аванпорта и склада военных грузов».

³ ГААО. Ф.305. Оп.1. Д.736. Л.49.

замерзание воды в этом месте¹.

Действительно, эпизодическое использование «Экономии» в зимнюю навигацию 1914/15 г. показало, что даже при мягкой зиме подход сюда судов затруднен; часть пароходов приходилось разгружать у острова Мудьюг, прямо на лед, что, кстати, также говорило за предпочтительность устройства аванпорта на Сухом море. Защитники проекта зимнего перегрузочного района на «Экономии» видели в этом временную, вынуждаемую военными обстоятельствами меру. Такое объяснение вызвало резкие возражения губернатора Бибикова, заявившего, что «это нецелесообразно и опасно. Опыт показывает, что некоторые временные сооружения существуют по 20 лет!»² И все же военные власти остановились на этом варианте, рассчитывая, что самый реальный и дешевый способ организации зимней навигации в Архангельском порту – это водить с помощью ледоколов суда до Бакарицы, а когда это будет невозможным, до «Экономии». Возражения же местных «знатоков» объяснялись местническим эгоизмом: те, мол, не считаясь с интересами государства, хотят воспользоваться обстоятельствами военного времени в долговременных интересах своего порта и своих собственных торговых дел.

На «издержки по приспособлению Архангельского порта к потребностям зимней навигации 1915/16 года» было выделено 1.255.000 рублей. К концу 1916 г. казенный перегрузочный район «Экономия» располагал восьмью основными и несколькими угольными причалами. К навигации 1917 г. предполагалось устроить еще два экспортных и два импортных причала. В связи со спецификой зимней навигации, пароходы у «Экономии» необходимо было разгружать в кратчайшие сроки, поэтому этот портовый район стремились оснастить первоклассной техникой. Сюда были доставлены портовые краны. Для ремонта прибывающих пароходов на был поставлен плавучий док. Но возможности нового аванпорта все же были не велики, поэтому стремились направлять грузопоток таким образом, чтобы «Экономия» принимал не более 15-20 тонн грузов в неделю.

Смысл эксплуатации перегрузочного района «Экономия» заключался в том, чтобы доставленные морем грузы сразу же попадали на железную дорогу для дальнейшей транспортировки вглубь страны. Когда в самом начале войны обсуждался проект перестройки Архангельской железной дороги на широкую колею, предполагалось устройство моста через Северную Двину и продолжение железной дороги далее, вплоть до планируемого аванпорта на Сухом море. Однако осуществление этого проекта требовало не только огромных затрат, но, что в тех условиях было неизмеримо важнее, являлось процессом долговременным. К тому же вместо планировавшегося аванпорта был устроен зимний порт «Экономия», который находился значительно ближе к Архангельску, что создавало иллюзию возможности доставки грузов к железной дороге на лошадях. Однако гужевая доставка казенных грузов - по бездорожью, по безлюдной местности, в условиях, когда крестьянин с лоша-

¹ ГААО. Ф.305. Оп.1. Д.735. Л.145.

² ГААО. Ф.1. Оп.8, т.1. Д.2664. Л.10.

дью привык иметь небывало высокие заработки в порту, - оказалась слишком дорогой. Вопрос о железной дороге к морю все равно должен был встать, даже без строительства моста через Северную Двину.

Летом 1915 г. было принято решение о строительстве узкоколейной железной дороги, соединяющей железнодорожную пристань на Смольном буяне с Экономией. Поскольку городские власти не позволили устраивать дорогу по городу, опасаясь, что это создаст пожароопасную ситуацию, ее прокладывали за границей города, по болотистым «Мхах». Дорога планировалась как временная, с эксплуатацией только в зимний период. На летний период рельсы предполагалось снимать. Железнодорожные переправы через реки устраивались прямо по льду¹. Работы осуществлялись специальными военизированными железнодорожными частями. Ближе к зиме, когда возникла необходимость форсировать строительство, губернатор решил привлечь к строительству железной дороги рабочих лесозаводов. Заводчики, сами заинтересованные в проведении дороги, опасались, что «добровольно рабочие не пойдут», и по их предложению губернатор ввел «реквизиции платного труда»².

Строительство дороги проводилось в чрезвычайно тяжелых условиях, по болотистой местности. Сроки пуска ветки постоянно отодвигались. Только 12 января 1916 г. от Экономии до Смольного буяна прошел первый грузовой поезд. Грузы транспортировались на основную железнодорожную магистраль через Северную Двину, в районе Смольного буяна. Здесь, в самом узком месте реки, прямо по льду укладывались рельсы, по которым ручным способом перекатывали вагоны.

Зимний перегрузочный район не смог решить всех проблем зимней навигации. Зимняя навигация 1915/16 г. оказалась очень тяжелой. 66 пароходов остались на зимовку в Архангельском порту, из них девять оказались «заперты» льдами в городской гавани. Опасность зимовки в городе заключалась в том, что во время весеннего ледохода суда могли получить значительные поломки. Впрочем, в порту уже имелось достаточное количество портовых ледоколов, чтобы вовремя вывести суда из реки. 30 пароходов с важным государственным грузом стояли в Александровске, не имея возможности пройти к Архангельску. В значительно худшем положении оказались суда, застигнутые ледоставом в море. В Двинском заливе были затерты льдами 9 пароходов и 5 тральщиков; ледоколы пытались, не всегда успешно, подвести их к острову Мудьюг. В Сорочкой бухте вмерзли в лед три парохода и транспорт «Вайгач». В горле Белого моря в плачевном положении оказались 9 пароходов и три тральщика; возле них работали ледоколы, пытаясь спасти их из ледового плена и провести либо к Александровску, либо к Архангельску.

«Экономия» принимала пароходы только до 5 января 1916 г. Затем па-

¹ В связи с большим наплывом грузов, портовый район «Экономия» продолжал эксплуатироваться и летом 1916 года. Железнодорожная ветка оказалась достаточно прочной, разбирать ее не пришлось. Для доставки вагонов через реки и на левый берег использовались баржи и железный бот, купленный у печорского завода «Стелла-Поляре».

² ГААО. Ф.1. Оп.4. Т.5. Д.1342. Л.282, 927, 928; Северное утро. 1915. 28 декабря.

роходы разгружались на Мудьюге¹, грузы транспортировались к железнодорожной ветке на «Экономии». Способ доставки автомобилями оказался невозможным - они вязли в глубоком снегу. Было решено использовать гужевой транспорт. Стоимость такой перевозки доходила до рубля за пуд грузов. В зиму 1915/16 г. у Мудьюга было разгружено 11 пароходов, и доставка прибывших на них 50.000 тонн грузов обошлась казне в 300.000 рублей².

Таким образом, под давлением обстоятельств было принято решение использовать остров Мудьюг в качестве зимнего аванпорта. Здесь разгружались прибывающие в Архангельск пароходы в тех случаях, когда даже с помощью ледоколов их невозможно было подвести к портовым районам. На острове начались работы по строительству пакгаузов, бараков для рабочих и охранников, офицерского дома, электростанции. Следовало организовать доставку сюда пресной воды, дров, продовольствия - всего, чем необходимо было снабжать приходящие пароходы³. Надежды на скорое окончание войны не сбывались, и к зимней навигации 1916/17 гг. готовились особенно тщательно. Для портовых работ в Беломорском районе было выделено 15,3 млн. рублей, в том числе на строительство узкоколейного пути, соединявшего «Экономию» с южной оконечностью о. Мудьюг. Изыскательские работы дали оптимистические результаты. 45-верстная узкоколейка проектировалась по возвышенной песчаной гряде, следовательно, при ее строительстве не могло быть сложностей, как во время устройства по болотистой местности дороги от Смольного Буяна до «Экономии». Предполагалось построить новый участок дороги в кратчайшие сроки, к 15 января 1917 г. Однако возникли проблемы организационного (военное ведомство и Управление железных дорог не могли решить, в чем ведении должна находиться стройка) и технического характера (подвоз рельс и шпал на лошадях оказался затруднительным). Встала проблема и рабочих рук: наем местных рабочих «на собственных харчах» не удался; рабочие-буряты, доставленные по «трудовой реквизиции», оказались неприспособленными к тяжелой работе в непривычных им условиях северной зимы.

И все же отдельных участках дорога была готова и эксплуатировалась, в том числе и на самом острове. В марте 1917 г. недостроенную дорогу «законсервировали» до следующей осени, «чтобы с наступлением морозов в кратчайшие сроки подготовить к использованию». Рельсы, проложенные по льду, были использованы для устройства подъездных путей в Особом районе взрывчатых веществ на о. Зеленец. Революционные события и выход России из войны сделали бесполезным продолжение строительства дороги осенью 1917 г., и в последующие 3-4 года она разбиралась на рельсы и шпалы для

¹ Еще в первую военную зиму 1914 / 15 гг. пароходы, которые ледоколам не удавалось провести к Архангельску, разгружались возле острова Мудьюг прямо на лед. Сюда же подводили пароходы, затертые льдами.

² ГААО. Ф.1731. Оп.1. Д.4; РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5175. Л.1

³ К Мудьюгу и летом подходили сторожевые суда и минные тральщики для забора пресной воды и других необходимых грузов.

ремонта используемых железнодорожных участков.

Кроме устройства зимнего аванпорта и строительства к нему подъездных путей, организация зимней навигации в Архангельском порту предполагала широкое использование ледоколов. В марте 1915 г. в порту работало 17 ледоколов и ледокольных плавсредств. Была образована ледокольная служба Архангельского порта (сокращенно «Служба Лед»). Заведующим («Ледначем») был назначен командир самого мощного архангельского ледокола «Канада» Н.К. Мукалов. Ледоколы не только занимались проводкой судов в порт и из порта. На грузовых ледоколах (ледокольных пароходах) доставляли срочные казенные грузы из Мурманских портов к Архангельской железной дороге. В необычайно разросшемся Архангельском порту ледоколы выполняли функции и общественного транспорта, например, для сообщения с «Экономией». На них доставлялись почта, провизия, перевозились служащие и рабочие. Только на ледоколах в зимнее время можно было доставлять на строительство Мурманской железной дороги продовольствие для рабочих и необходимые материалы. Все попытки использовать ледоколы только по прямому назначению наталкивались на практическую необходимость перевозить на них грузы и пассажиров в зимнее время¹.

За годы войны Архангельский порт значительно расширился. Были построены громадный перегрузочный район «Бакарица» с 32-мя причалами и складскими помещениями общей площадью в 48.762 кв. сажени; зимний перегрузочный порт «Экономия» с 18-тью причалами и 4.800 кв. саженями пакгаузов; портовый район «Смольный буян» с пятью причалами и 19.986 кв. саженей складских помещений. На левом берегу около железнодорожного вокзала был устроен экспортный портовый район «Биржевая ветка» с восьмью причалами для большегрузных пароходов и складскими помещениями площадью 1.500 кв. саженей. В начале войны здесь работали два крана - портовый 20-тонный и плавучий 40-тонный. В 1917 г. порт был оснащен 36-тью различными подъемными машинами. Во всех портовых районах были построены рабочие казармы с кухнями и банями, имелись собственные электростанции, был оборудован водопровод. Различными способами удалось значительно удлинить зимнюю навигацию, и порт мог принять достаточное

¹ На последнем этапе войны ситуация резко изменилась. Сократились казенные потребности в ледокольном транспорте, не хватало угля для их эксплуатации. 20 января 1918 г. состоялось совещание «для выяснения дальнейшей программы ледокольного движения между Архангельском и Мурманском в связи с нуждами отправителей, обстановкой в море и угольными запасами». Была создана рабочая комиссия под председательством Морского транспортного отдела лейтенанта Калинина, в которую вошли представители от революционных и профессиональных организаций архангельских моряков, от различных правительственных и военных учреждений, «Леднач» (заведующий ледокольной службы Архангельского порта, командир ледокола «Канада» Мукалов) и капитаны крупнейших ледоколов. Для решения вопроса обеспечения ледоколов топливом, обговаривалась возможность подъема угля с затонувших пароходов. Несмотря на резкие возражения представителей Мортранса, ледоколы, по предложению Исполкома Совета рабочих и солдатских депутатов, было решено передать поморским артелям на время зимнего промысла морского зверя (ГААО. Ф. 130. Оп. 1. Д. 57. Л. 10-24).

количество необходимых стране грузов.

Важнейшим событием портостроительства на Севере явилось появление города-порта на побережье Кольского залива – Романова-на-Мурмане (с апреля 1917 г. Мурманск). На первом этапе войны, которая ожидалась непродолжительной, этот вопрос тормозился размышлениями, «будет ли [этот порт] иметь значение только для настоящей войны, поскольку в мирное время, когда вновь будет безопасным плавание в Черном и Балтийском морях, далекий северный порт не будет иметь ни экономического, ни коммерческого значения». Не сразу, но победило мнение, что «океанский порт всегда будет иметь государственное значение, поскольку “проливы надо защищать, а в океан к нам никто не сунется”»¹.

Таблица 3. Обороты северных портов России в 1913-1917 гг.²:

	Вывоз (тонн)	Ввоз (тонн)
1913 г.	1.316.906,0	134.874,7
1914 г.	1.140.993,3	533.049,3
1915 г.	993.623,5	935.557,1
1916 г.	1.219.448,2	1.623.482,3
1917 г.	1.109.286,2	2.734.599,1

Результаты грандиозной работы по приспособлению северных портов к приему военных поставок представлены на *таблице 3*. За годы войны произошла переориентация северных портов на прием импорта. Импортные операции в 1917 году возросли по сравнению с предвоенным периодом более чем в 20 раз³.

§ 2. Расширение железнодорожного строительства

В начале XX века в качестве показателя экономического развития территорий было принято рассматривать наличие и развитость железнодорожной сети. Для такой огромной страны как Россия это имело особое значение. Там, где были проложены железные дороги, происходило сближение территорий, города и деревни, активизировался обмен товарами и трудовыми ресурсами. Усилившаяся в результате этого географическая мобильность влекла за собой культурную и социальную модернизацию населения, повышение его благосостояния и изменение системы экономических и культурных потребностей.

Железнодорожное строительство в России, как известно, преследовало военно-государственную цель: приблизить к границам мобилизационный ре-

¹ Вопрос о Мурмане // Олонецкая неделя. 1915.15 февраля. С. 7-8.

² ГААО. Отдел ДСПИ. Ф. 8660 Оп.3. Д. 587.

³ Во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. импорт из СССР в страны-союзницы через северные порты был в полтора раза ниже, а экспорт, напротив, втрое больше. См.: Санников Л.И. Европейский Север России в политике Антанты в годы первой мировой войны. // Поморский летописец. Вып. II. Архангельск, 2006. С. 161.

сурсь, рассеянные по огромной и слабо заселенной стране¹. Малолюдные северные регионы с их слабым мобилизационным потенциалом не были первоочередными в этом отношении, в результате чего начало железнодорожного строительства здесь задерживалось. Край оставался своеобразным этнографическим «анклавом», пока потребности страны, связанные с Первой мировой войной, не заставили вспомнить, что именно на Русском Севере находятся океанские порты России.

Итак, железнодорожный бум, охвативший Россию во второй половине XIX века, практически не затронул северные губернии. Дискуссия о необходимости устройства железных дорог в этом регионе, где существовала традиционная сеть водных путей, продолжалась и в 1910-е годы. При этом отмечалось, что западнее российских северных губерний, на территориях Финляндии и Норвегии, в схожих природных условиях существовала разветвленная дорожная сеть, что способствовало высокой плотности заселения этой территории.

Решение вопроса о железнодорожном строительстве на Севере было взаимосвязано и с экономической конкуренцией отдельных районов края. Например, в 1909 г. Вологодское губернское земское собрание выступило против проекта строительства железной дороги для соединения Сибири и Архангельского порта, который поддерживали архангельские предприниматели. Вологодское земство предлагало развивать речную систему, мотивируя это тем, уже имеющиеся железные дороги (в частности, построенная в 1895-1898 гг. Пермь-Котласская) оказались экономически неэффективными из-за высоких тарифов на грузовые и пассажирские перевозки, а стоимость фрахта по речным путям была почти в 9 раз ниже, чем по железной дороге. Предложение же «соединить железной дорогой Архангельск с Обью – в интересах только архангельских лесопромышленников, единственных лиц, которым такое наименее выгодное для России и Сибири соединение будет выгодно», поскольку «таким образом будет закрыт [речной] путь в Архангельск не только дешевого сибирского хлеба, но и леса», чем лесопромышленники, якобы, будут огорожены от нежелательной конкуренции².

Действительно, железные дороги создавали конкуренцию традиционным водным путям. К тому же их прокладывали по наиболее коротким маршрутам, в результате чего они проходили по безлюдным местностям, оставляя в

¹ В Европейской России густота сети железных дорог составляла 1 километр на 100 квадратных километров территории. На Европейском Севере – всего 9 метров. В то же время в Великобритании протяженность железных дорог составляла 11,7 км, в Германии 10,6, во Франции 8,7, в Австро-Венгрии 6,7 км на 100 кв. км. Плотность населения была обратно пропорциональна густоте железнодорожной сети: в России на квадратный километр проживало 24 человека (на Русском Севере – 2), в Великобритании 139, в Германии 112, во Франции 63, в Австро-Венгрии 73. См.: *Головин Н.Н.* Военные усилия России в Мировой войне [Париж, 1939] М.; Жуковский: Кучково поле, 2001. С. 57-58.

² *Безсонов Б.В.* Водный путь на Сибирь по Вологодской губернии. Вологда, 1910. С. 6,7.

стороне торговые села и города, создавая новую экономическую конфигурацию всего региона.

Дорога от Москвы до Ярославля и Вологды была устроена относительно рано, в 1870-1872 гг. В конце XIX века с целью вывоза хлебных грузов из Сибири через северные моря была построена железная дорога от Перми до села Котлас, являвшегося речной пристанью на Северной Двине. Участок Вятка – Котлас был устроен по инициативе министра финансов С.Ю. Витте, который провел решение о льготных тарифах на внешний экспорт по этому пути. В стороне от новых транспортных магистралей остался город Великий Устюг и наиболее населенные и экономически развитые территории, что обрекало их на стагнацию и медленное умирание.

В 1897-1898 гг. была построена Вологодско-Архангельская железная дорога, проходившая преимущественно по территории Архангельской и Вологодской губерний, а также по северо-восточной части Олонецкой губернии. Движение по этой железнодорожной линии было открыто 22 октября 1898 г. Дорога первоначально была узкоколейной, пропускала лишь две пары поездов в сутки. В период Первой мировой войны была осуществлена её перешивка на широкую колею¹. Движение по реконструированному участку от Вологды до Няндомы было открыто 23 октября 1915 г., а от Няндомы до Архангельска — 18 января 1916 г.

Соединив Архангельск с Вологдой, а через нее со всей Россией, эта дорога создала конкуренцию существовавшим в губернии речным и гужевым путям. Несмотря на очевидную необходимость строительства железной дороги к беломорским портам, решение об этом принималось непросто. В 1870-е гг., реагируя на подобные просьбы общественности и властей Архангельской губернии, в Министерстве финансов пришли к заключению: «вместо того, чтобы проводить в бездоходную местность железную дорогу, лучше переселить ее население, так как издержки переселения будут стоить дешевле постройки железной дороги»².

Во многом благодаря энергичным усилиям губернатора А.П. Энгельгардта, которому удалось привлечь к решению этого вопроса частный капитал (С.И. Мамонтова), железная дорога все же была построена. Но ее маршрут был невыгоден для региона: рельсовый путь проходил по совершенно безлюдной местности, оставив в стороне экономически благополучные районы, чем они обрекались на застой и медленное умирание. От строительства дороги выиграл Архангельский порт, но другие беломорские порты (Мезень, Онега, Сорока, Кемь, Кола и другие) и торговые северные города не получили никаких перспектив для своего развития.

В 1894 г. по инициативе А.П. Энгельгардта и С.Ю. Витте стал разрабатываться проект строительства железной дороги к незамерзающей гавани на

¹ Пропускная способность реконструированной железной дороги составляла 9-12 пар поездов в сутки, однако для полного использования этих возможностей не хватало подвижного состава.

² Известия Архангельского Общества изучения Русского Севера (далее – *Известия АОИРС*). 1914. № 19. С.638.

Мурмане. Проект обсуждался в «Комиссии по проведению железных дорог на север России» и был поддержан¹. Однако после смерти Александра III многие амбициозные проекты были отложены. В 1898 г. на Мурмане все же был построен город-порт Александровск-на-Мурмане, но его возможности, в связи с отсутствием транспортного сообщения с центром страны, остались неиспользованными.

Отсутствие дороги северо-западнее Санкт-Петербурга, в Олонецкую губернию и далее на Мурман тормозило развитие этих регионов: избыточное население юго-восточных уездов Олонецкой губернии испытывало немалые сложности при поездках в промышленные центры на отхожие заработки, а промысловики Кольского полуострова не имели возможности реализовать свою продукцию в центре страны.

Вопрос строительства дороги между Санкт-Петербургом и Петрозаводском обсуждался с начала железнодорожного «бума» в России, который пришелся на 1870-е годы. С тех пор даже до далекого Архангельска был проложен узкоколейный путь, а обширные территории Олонии оставались в стороне от основных государственных дорог. Существовало предположение, что правительство остерегалось строить за казенный счет дорогу в непосредственной близости к Финляндии, чтобы не поощрять таким образом и без того слишком бурное ее экономическое развитие².

Решение о сооружении этой дорогостоящей северной магистрали было принято только в 1913 году³. Строительство пути от станции Званка (современный Волховстрой) до Петрозаводска началось накануне войны, в июле 1914 года.

Итак, накануне Первой мировой войны русское правительство осознавало необходимость железнодорожного строительства на Европейском Севере, но эта задача не воспринималась как первостепенная.

Разразившаяся война убедительно показала, насколько важной является северная дорога, связывающая страну с открытым океаном. Немцы сразу же перекрыли выход русскому флоту из Балтийского моря. После вступления в войну Турции закрытым оказалось Черное море, и российский экспорт сразу

¹ Мурманская железная дорога. Пг., 1916. С. 18. См. также: *Vumme С. Ю.* Воспоминания. Т. 3. Л., 1924. С. 5-7.

² Об этом см.: *Нахтигаль Р.* Мурманская железная дорога, 1915-1919: Военная необходимость и экономические соображения. СПб.: Нестор – История, 2011. С. 46-47.

³ Тендер на строительство участка от Петербурга до Петрозаводска получило АО «Олонецкие железные дороги», значительная часть акций которой принадлежали французским гражданам. По завершению строительства, сроки которого были оговорены в 2,5 года, компания получала право на эксплуатацию дороги в течение 81 года.

Со строительством железной дороги жители Петрозаводска связывали свои надежды на экономическое возрождение края. Однако интересы горожан не всегда совпадали с экономической выгодой для строительной компании. Так, по проекту дорога проходила несколько в стороне от города и важных для дальнейшего экономического подъема края районов.

же упал на 98%, а импорт на 95%¹. Владивосток же был соединен с центром страны единственной (при этом однокорейной) железной дорогой длиной в девять тысяч километров, которая не в состоянии была справиться с потоком грузов, необходимым воевавшей стране.

Единственной «дорогой жизни» для русской армии и оборонной промышленности оказалась Архангельская железная дорога. Однако она была устроена узкоколейной, и в сутки могла пропустить не более трех поездов, т.е. перевозила максимум 65 тысяч пудов грузов². С расширением в первые же недели войны экспортных и импортных доставок в Архангельский порт увеличение пропускной способности дороги стало насущной необходимостью. По справке МПС, увеличение подвижного состава и количества разъездов (до 44 вместо имевшихся 12-ти), архангельская узкоколейка могла увеличить свою пропускную способность до 135 вагонов в сутки, то есть провозить около полутора миллионов пудов грузов. В Архангельск были переданы 250 вагонов и несколько паровозов с Новгородской и Воронежской узкоколейки. Таким образом, подвижной парк составил 40 паровозов и 900 вагонов.

Но эти меры не могли полностью решить проблему транспортировки грузов из Архангельского порта. Необходимо было строительство ширококолейной железной дороги. 27 октября 1914 г. на «Совещании о путях сообщения на Севере» представитель МПС С.П. Кульжинский заявил, что «недоверие к Архангельску как к хорошему порту повлияло в свое время на решение вопроса о выборе [железнодорожного] пути. В настоящую минуту ближайшее изучение показало, что Архангельск как порт далеко не так безнадежен»³. Кульжинский поставил вопрос о переустройстве дороги на широкую колею с продолжением пути на правый берег Северной Двины, к будущему аванпорту.

Проект соединения железной дорогой станции Няндомы и села Орлецы с устройством мостов через Северную Двину и Пинегу встретил резкие возражения членов Архангельского купеческого общества, считавших, что тем самым будет нанесен урон экономическим перспективам Архангельска. Интересы города представители центральных властей в расчет брать не желали. Поэтому купечество попыталось указать на слабые стороны проекта: железная дорога будет удлинена на 100 верст, и при этом придется построить два довольно больших моста через реки Двину и Пинегу; вряд ли это оправдывает свою цель – а именно, сокращение расходов по строительству железнодорожного моста вблизи Архангельска, в широкой дельте реки. По мнению купечества, на сумму расхода, которая возникает при увеличении тарифов и потере времени при использовании такого пути, можно будет построить три моста по «кошкам» у станции Исакогорка. Тогда железнодорожный путь перейдет на правый берег недалеко от города, в районе 8-ой версты⁴. К тому же

¹ Головин Н.Н. Военные усилия России в Мировой войне [Париж, 1939]. М.; Жуковский: Кучково поле, 2001. С. 61.

² РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.4668. Л.17

³ ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2664. Л.1

⁴ ГААО. Ф.7. О.1. Д.1492. Л.39, 40

железную дорогу от Орлецов придется строить заново, по целине, а уже имеющаяся дорога от Няндомы до Архангельска (со стороны левого берега) окажется заброшенной. Министерство путей сообщения и другие заинтересованные ведомства прислушались к мнению горожан, и прибывшая в Архангельск изыскательская партия рассматривала варианты строительства железнодорожного моста в непосредственной близости к Архангельску.

На «особом совещании», состоявшемся в Архангельске 8 мая 1915 г., дискутировался вопрос о месте для строительства моста. Гласные городской думы предлагали устроить мост в районе деревни Белая гора; река в этом месте широкая, но мост можно сделать состоящим из двух или трех частей, перекидывая его на песчаные острова («кошки»). Столичные инженеры считали более экономичным строительство моста в наиболее узком месте Северной Двины, между Смольным Буяном и островом Глуховым. При этом мост планировалось сделать разводным, чтобы пароходы могли свободно подходить по этому, наиболее оживленному портовому району к Бакарице, и пешеходным, что позволило бы жителям города свободно переходить на левый берег и обеспечило в будущем прирост там городской территории¹.

Особую дискуссию вызвал вопрос о месте для строительства городского железнодорожного вокзала. МПС просило у города территорию в непосредственной близости от Архангельска. Однако городская дума предложила строить вокзал в полутора верстах от восточной границы города, на болотистых и необитаемых «мхах». Предполагалось, что здесь возникнет будущий «Привокзальный проспект», который соединит по кратчайшей линии два противоположных района города (Кузнечиху и Смольный Буян). Именно здесь издавна проходила пешеходная тропинка, которой пользовались малоимущие горожане, не имевшие средств передвигаться по растянувшемуся на много верст городу на извозчике. Таким образом, городские власти стремились учитывать при строительстве вокзала перспективы дальнейшего роста города. (Интересно, что именно этот проект был осуществлен во второй половине XX века).

Изыскательские работы по выбору места для строительства моста были закончены в октябре 1916 г., но к тому времени от идеи его строительства и проведения железной дороги по правому берегу Северной Двины уже отказались. Правительственные органы пришли к выводу, что проблему зимней навигации в северных морях следует решать не с помощью Архангельского аванпорта, а путем строительства нового порта в незамерзающей части Баренцева моря. В 1915 г. началось строительство Мурманской железной дороги. Предполагалось, что для вывоза военных грузов из Архангельска будут достаточно реконструированной на широкую колею существующей желез-

¹ ГААО. Ф.1. О.8. Т.1. Д.2664. Л. 6-10. Скептики высказывались, что подобный мост будет построен только лет через 50. Это предсказание сбылось с удивительной точностью. Мост через Северную Двину в районе Смольного Буяна был построен только в 1964 г., а по «кошкам» - в 1990 г.

Построенный в районе Смольного Буяна железнодорожный мост имеет оригинальную подъемную конструкцию, позволяющую свободный пропуск пароходов к Бакарице.

ной дороги.

Перестройка железнодорожного полотна на линии Вологда-Архангельск началась в мае 1915 года, а 18 января 1916 г. уже открылось движение поездов по широкому пути. За девять месяцев по тундре было проведено 596 верст новой ширококолейной дороги. Для ускорения строительства клали третью рельсу рядом с уже проложенной колеей. «Перешитая» железная дорога могла пропускать в сутки 300 груженных вагонов, а при условии использования более мощных паровозов - до 520-ти. Однако ее мощность оказалась незатребованной: в первый же год эксплуатации недогруз составлял в среднем 8%¹. В связи с развитием отечественной оборонной промышленности сокращались потребности в импорте вооружения, оборудования и сырья через Архангельск. Кроме того, и в самом порту все более чувствовалось нарушение темпов перегрузочных операций.

Военные обстоятельства, а также грузовой коллапс, возникший в районе Архангельского транспортного узла, дали дополнительные шансы для Олонецкой губернии. Принятое на самом высоком уровне решение об ускорении строительства Олонецкой железной дороги и ее продление до Мурманского побережья существенно нарушили проекты дальнейшего дорожного строительства в районе Архангельска.

30 декабря 1914 г. Совет министров принял решение срочно строить железную дорогу на Мурман, для чего воспользоваться уже начатым строительством дороги на Петрозаводск, продлив ее до Мурманского побережья, где начались дноуглубительные работы с целью устройства здесь глубоководного порта. Поскольку дорога имела стратегическое значение, строить ее решено было форсированными методами и за казенный счет. Было создано строительное управление Мурманской железной дороги («Мурманстройка») во главе с инженером В.В. Горчаковским.

Дорога строилась одновременно на трех участках: Петроград – Петрозаводск; Петрозаводск – Сорока; Сорока – Мурманское побережье. Общая протяженность дороги составляла 1250 верст². Строительство участка от станции Званка до Петрозаводска длиной 256 верст продолжало акционерное общество, однако под контролем правительственных инженеров и на казенные средства.

Решение о конечном пункте новой дороги было принято в результате дискуссии. Предлагалось несколько вариантов: Сорока, Кола, Александровск. Однако ни один из них не был безупречен. При подходах к Коле было мелкое дно, что осложняло подход к порту пароходов со значительной осадкой. Александровск также был признан неподходящим, т.к. берега Екатерининской гавани были каменистыми, что усложняло устройство здесь причальных линий будущего порта³.

¹ ГААО. Ф.1233. Оп.1. Д.22.

² Мурманская железная дорога. Пг., 1916. С. 21-23.

³ *Ляхницкий В.Е.* Изыскания на Мурманском побережье СЛО. Пг., 1917. С. 146-147

В процессе постройки дороги были устроены пристани севернее Колы, на восточном побережье Кольского залива. Здесь в 1915 г. стали выгружать материалы для строительства северного участка Мурманской железной дороги. Дальнейшие изыскания показали возможность строительства в этом месте порта и города. На зиму сюда перебазировались военные корабли и минные тральщики союзников, а впоследствии устроена Кольская военноморская база¹. Таким образом, были все условия для устройства здесь коммерческого и военного порт. Следовательно, возникла необходимость довести до этого пункта и самую северную в мире железную дорогу. 21 сентября 1916 г. был заложен Романов-на-Мурмане, который после Февральской революции, в апреле 1917 г., был переименован в Мурманск и получил статус города.

Строительство Мурманской дороги проходило по слабозаселенной местности, отличавшейся крайне сложным рельефом. Из 987 верст между Петрозаводском и Мурманском 52 версты были проложены по болотам, 100 верст – по скалистой местности. Из-за болотистого характера почвы приходилось укладывать несколько рядов свай и строить большое количество мостов; иногда сваи укладывались на вечную мерзлоту. На всем протяжении дороги было возведено 1100 искусственных сооружений (мостов, дамб), в основном деревянных, что делалось для ускорения процесса. Рабочие в основном пользовались топорами, лопатами и тачками, но применялась и современная техника: на строительстве работали русские (производства Путиловского завода) и американские экскаваторы².

Участок Мурманской дороги от станции Званка до Петозаводска был закончен к началу 1916 г. На строительство ушло полтора года, вместо запланированных 2 с половиной лет. 30 декабря 1915 г. жители олонецкого уездного города Лодейное поле встречали первый поезд со станции Званка – фактически из Петрограда, поскольку эта станция была промежуточной остановкой по пути в столицу. Весь город собрался встретить поезд. Зал ожидания только что построенного вокзала был драпирован по моде того времени еловыми лапами, украшен государственными флагами, а также сигнальными и паровозными фонарями. На первом поезде, состоявшем из пяти пассажирских и двух товарных вагонов, прибыла администрация дороги³.

Новая железная дорога стала активно использоваться для военных нужд. Направляясь на Мурман с инспекторскими поездками, столичные чиновники заезжали в Петрозаводск и другие города, где прежде их видели крайне редко. Командированные в Западную Европу или приезжающие из стран-союзниц в Россию также все чаще стали пользоваться не Архангельским

¹ Мурманская железная дорога. Пг., 1916. С. 35; РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 2753. Л. 30.

² *Рыбников*. Навстречу северному сиянию. // Олонецкая неделя. 1916 г. 23 окт. С. 10-14.

³ *Троицкий В.В.* Первый пассажирский поезд / корреспонденция из Лодейного-Поля // Олонецкая неделя. 1916. 10 января. С. 10.

портом (путь из которого в Западную Европу был долгим и опасным, особенно зимой), а новой Мурманской железной дорогой.

В январе 1916 г. министр путей сообщения А.Ф. Трепов проехал из Петрограда и обратно через ст. Званка, Лодейное поле, Петрозаводск, Сорокскую бухту. Выступая перед общественностью Олонецкой губернии, министр пообещал, что от основной дороги будет проведены подъездные пути, которые смогут соединить между собой населенные пункты и отдельные территории губернии. Особо важным для Петрозаводска будет возможность использовать энергию водопада Кивач, находящегося в 27 верстах от города, для устройства городской электростанции¹. В марте 1916 года по новой дороге проехал английский контр-адмирал Филлимор, выразивший перед общественностью Петрозаводска восхищение увиденным грандиозным строительством².

3 ноября 1916 г. последний участок Мурманской дороги, Сорока – Кандалакша, был закончен. В этот день в 573 верстах севернее Петрозаводска, между станцией Боярская и разъездом Амбарный встретились два отряда укладчиков железнодорожного полотна. Командированный императором генерал-майор князь Багратион-Мухранский забил последний костыль на смычке сплошного рельсового пути Петрозаводск – Романов-на-Мурмане, после чего смог вернуться в Петроград беспересадочным путем по новой дороге за 4 дня³. Согласно плану, дорога протяженностью 1451 км была закончена до конца навигации в Белом море, и зимний перебой со снабжением иностранными поставками армии и оборонной промышленности был устранен.

Вдоль построенной дороги возникли станции⁴ с поселками, в которых жили служащие и рабочие; к моменту окончания строительства их количество составляло 16,7 тысяч человек.

Официальный акт о приемке Мурманской магистрали во временную эксплуатацию был подписан 15 ноября. Это было связано с потребностями военного времени. Около 40% работ, полагавшихся по первоначальному проекту, не были выполнены. Морской министр И.К. Григорович даже отказался подписать телеграмму императору о готовности дороги.

Пропускная способность дороги составляла всего 60-90 вагонов в сутки⁵, а скорость движения поездов не превышала 12 верст в час. На многих участках предстояло укрепить железнодорожное полотно, заменить временные деревянные мосты металлическими и железобетонными, на станциях необходимо было устроить мастерские и ввести постоянное водоснабжение. Эти достроечные работы осуществлялись уже во время Гражданской войны, по-

¹ Олонецкая неделя. 1916. 31 января, 5 февраля. С. 8-9.

² Олонецкая неделя. 1916. 20 марта. С. 10-11.

³ Смычка пути на Мурмане. // Олонецкая неделя. 1916. 4 дек. С. 6.

⁴ Станционные здания были выполнены в «русском стиле». См.: Рыбников. Навстречу северному сиянию. // Олонецкая неделя. 1916 г. 23 окт. С. 10-14.

⁵ Для сравнения: по Архангельской железной дороге ежедневно отправлялось до 300 и даже более вагонов. См.: Экономическое положение России накануне Великой Октябрьской социалистической революции: документы и материалы. М., 1957. Ч. 2. С. 248.

скольку дорога оставалась стратегически важной как во время борьбы с бело-гвардейцами, так и во время войны с белофиннами¹.

§ 3. Водные пути: новые возможности в условиях войны

Представители вологодской общественности предлагали проекты восстановления заброшенных речных путей и реконструкции существовавших как альтернативу железнодорожным путям, доказывая, что речная система дешевле и надежнее. Однако огромный объем грузов, который транспортировался через Архангельский порт, сделал затребованным в глазах правительства и военного ведомства все проекты, включая расширение железнодорожной сети, использование водных и гужевых путей.

Новый виток своего развития во время войны получила Мариинская водная система. Она была устроена в XVIII веке для обеспечения доставки в Петербург хлеба и других продуктов с низовьев Волги. По этому маршруту в древности двигались славяне, а впоследствии проходил речной путь между Каспийским и Белым морями. Мариинская водная система частично проходила по Олонецкой губернии, давая заработок местным крестьянам. В конце XIX века пароходное движение лишило их этого заработка. Затем и сама Мариинская система стала терять свое значение из-за конкуренции железнодорожного транспорта. Однако навигация 1914 г. показала важность этого пути для доставки в Петроград продовольствия с Волги и военных грузов, в первую очередь угля для Балтийского флота, доставляемых из Западной Европы в Архангельск.

В навигацию 1914 г. судовладельцы теряли прибыль из-за неустроенности в деле разгрузочно-погрузочных операций казенных грузов Суда стояли в реках - в Волге (в связи с перегрузкой в Рыбинске) и в Неве - по полтора-два месяца. Осознавая ценность этого пути для правительства, пароходчики в навигации 1915 и 1916 годов ставили условия, чтобы простой судов не превышал 15 суток. Фрахт при перевозке из Рыбинска в Петроград был установлен в 20 копеек, и при этом выдвигалось требование, чтобы все грузовые операции осуществлялись за счет казны².

¹ В период Гражданской войны Мурманская железная дорога стала объектом нападения со стороны финских националистов. Перерезав ее, они способствовали отделению Мурманского края от Советской России, что привело к интервенции там англо-американских войск. В 1922 г. дорога была переведена на хозрасчет, в результате чего оказалась нерентабельной. В связи с недостатком средств на ее ремонт, было принято решение о временном закрытии дороги. Однако затем нашли другой вариант: доходы от продажи леса, заготовленного в Карельско-Мурманском крае, стали направляться на ремонт и поддержание дороги, что позволило к 1925 году привести ее в нормальное техническое состояние. См.: *Климов Ю.Н.* Осуществление новой экономической политики на Кольском полуострове в 1921-1925 годах. // *Летопись Севера: сборник по вопросам исторической географии, истории географических открытий, исследования и экономического развития Севера.* Т. VI. М: Мысль, 1972. С. 40-53.

² *Оборин С. А.* К перевозкам по Мариинской системе казенных грузов. // *Олонецкая неделя: еженедельная газета по вопросам политической, церковно-общественной и народной жизни.* 1915 г. 6 марта. С. 7-9.

По северо-восточной части этого пути были переведены на Северную Двину буксирные пароходы, которые должны были доставлять караваны барж с казенным грузом из Архангельска в Котлас. С этой целью было начато восстановление каналов, заброшенных во второй половине XIX века в связи с упадком Архангельского порта, и расчистка отдельных речных участков.

Екатерининский канал, позволявший пройти из Каспийского в Белое море и существовавший как волок еще в древнерусскую эпоху, был задуман Петром I и построен в 1781-1822 гг. (строительство шло с длительными перерывами, вызванными войнами). С 1915 г. началось широкое общественное обсуждение вопроса о восстановлении северного участка пути (Северо-Екатерининского канала). Инициаторами этого обсуждения были Биржевой комитет, некоторые земства, заинтересованные в удобном пути для обеспечения своего населения дешевым сибирским хлебом, и волжские пароходчики, озабоченные проводкой пароходов и барж и вывозом скопившихся грузов из Сибири к Архангельскому порту и обратно. Преследуя собственные интересы, предприниматели обращали внимание властей и на государственном значении этого канала, который в летнее время позволил бы существенно разгрузить Архангельскую железную дорогу.

Летом 1915 г. по каналу, с целью выяснить его состояние и определить объем необходимых работ, проехала группа вологодских чиновников и инженеров. Им удалось за семь дней пройти на лодках из Перми расстояние в 317 километров и убедиться в существовании пути между Волгой и Северной Двиной. Весной 1916 г. начались работы по расчистке канала силами военнопленных и под руководством Пермского отделения Казанского округа путей сообщения¹.

Водный путь, связывающий Архангельский порт с центром страны, широко эксплуатировался в пору былого могущества Архангельского порта. Северо-Двинский путь оказался затребован в связи с необходимостью экспорта сибирской пшеницы и других товаров. Во второй половине XIX века заинтересованные в экспортных операциях через Архангельск торговцы создали ряд пароходных компаний: «Акционерное Северо-Двинское пароходное общество», правление которого находилось в Великом Устюге и «Северное пароходство Котлас – Архангельск - Мурман» с правлением в Архангельске. В начале XX века транзит сибирского хлеба по Пермь - Котласской железной дороге, по Северо-Двинскому речному пути и далее, в трюмах морских судов, в Западную Европу и Норвегию, активизировался.

В России накануне войны 1914 г. было 4600 самоходных судов и более 24 тысяч барж общей грузоподъемностью 13,5 млн. тонн. Северо-Двинский речной флот был немалым, насчитывал 650 самоходных и несамоходных судов. Однако возникали большие сложности для его эксплуатации. Путь по Северной Двине находился в запущенном состоянии. Река имела тенденцию

¹ *Ив. Северинов. Северо-Двинско-Уральский водный путь. // Известия Вологодского общества изучения Северного края. (далее – Известия ВОСК) Вып. III. Вологда, 1916. С. 29-31; Там же. Вып. IV. Вологда, 1917.С. 135.*

к обмелению. Наиболее удобное для навигации время приходилось на короткий период - позднюю весну и начало лета. Но и в этот период судоходство по Двине было затруднено из-за мелей и перевалов, из-за плохой освещенности реки в ночное время и по другим причинам¹. Проблемой была зимняя стоянка судов. Например, в 1910 г. во время весеннего ледохода из Шипицынского затона унесло 28 зимовавших там судов. Страховые общества даже отказывались страховать суда, используемые на Северо-Двинском пути.

К тому же, возможности Северо-Двинского речного флота были недостаточны для осуществления грандиозных задач, поставленных перед ним правительством. С таким объемом перевозок - а в 1915 г. предполагалось вывезти речным путем из Архангельска до 40 миллионов пудов казенных грузов, в том числе 25 миллионов пудов каменного угля - имевшийся в Северо-Двинском бассейне речной флот просто не мог справиться. Поэтому встал вопрос о «переброске» пароходов с Волги и строительстве барж на месте.

Осложняло ситуацию отсутствие централизованного управления речными путями. Этими вопросами занималось Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог МПС. На местах было организовано 9 округов путей сообщения. Флот находился в руках компаний и частных лиц. Только в 1916 г., в связи с полным расстройством работы железнодорожного и водного транспорта, был образован Центральный междуведомственный распорядительный комитет по водным перевозкам, который имел право вмешиваться в деятельность частных судоходных компаний. Это было необходимо, поскольку они конкурировали между собой и осуществляли перевозки по собственным планам. Комитет имел уполномоченных в каждом из девяти округов.

В апреле 1915 г. в Петрограде была создана «Междуведомственная организация для объединения всех сухопутных и водных перевозок грузов, следующих из Архангельска внутрь страны, а равно из Империи на побережье Белого моря». Морской министр настаивал, чтобы речными перевозками занимались не частные лица, а МПС, привлекая необходимые плавсредства по военно-судовой повинности. Однако Министерство путей сообщения поддержало предложение группы частных предпринимателей во главе с нижегородским активистом Военно-промышленного комитета Д.В. Сироткиным, пообещавших привести пароходы с Волги и Камы, построить новые баржи и довести таким образом грузоподъемность Северо-Двинского флота до полу-миллиона пудов и больше.

Именно на таких условиях организованное Сироткиным акционерное общество «Енисей» получило от казны 250 тысяч рублей ссуды под 6% годовых². По просьбе того же Сироткина Министр путей сообщения убедил Морского министра не вводить в Северо-Двинском речном бассейне военно-судовую повинность, которая «не привлечет за собой увеличение перегру-

¹ Архангельский торговый порт: доклад обществу заводчиков и фабрикантов Московского промышленного района о положении Архангельского торгового порта. М., 1914. Л. 4

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.362. Л.37

зочной способности речного флота, но может при отсутствии конкуренции удвоить стоимость перевозок»¹.

Для доставки грузов предполагалось использовать речную «систему герцога Вюртембергского» длиной в 164 километра, соединяющую озеро Кубенское с притоком Волги рекой Шексной, а следовательно, бассейн реки Волги с Северной Двиной и арктическими морями. Этим путем можно было выйти в Мариинскую систему и доставлять грузы из Архангельска в Москву и Петроград. Впрочем, в процессе эксплуатации водного пути выяснилось, что дешевле и выгоднее водить баржи только до железнодорожной станции Котлас.

14 января 1915 г. в Вологде состоялось совещание представителей МПС и судовладельцев, собиравшихся заняться вывозом грузов из Архангельского порта. От Архангельских предпринимателей присутствовали представители «Северного пароходного общества Котлас - Архангельск – Мурман» и пароходства «Братья Володиные». На совещании состоялось соглашение о перевозке 11 миллионов пудов казенных грузов, прежде всего каменного угля, из Архангельска до Котласа, причем фрахт составлял 7 копеек с пуда. Для примера, на Волге транспортировка грузов на такое же расстояние составляла всего 3 копейки. Очевидно, такой высокий фрахт объяснялся неосвоенным еще делом, и тем, что оборачиваемость судов предполагалась невысокой. При этом судовладельцы выговорили себе право транспортировки из Котласа в Архангельск выгодных для себя грузов, прежде всего экспортного хлеба, устанавливая уже собственные расценки за фрахт. Кроме того, в связи с недостатком в Северо-Двинском бассейне барж, был оговорен бесплатный отпуск казенного леса для их строительства.

Уже с конца января 1915 г. у дер. Лявля и в районе с. Котлас стали спешно строиться огромные, грузоподъемностью до 150 тыс. пудов баржи. Общая грузоподъемность барж, принадлежавших только обществу «Енисей», составила 1.850 тыс. пудов.

С началом навигации к Двине устремилась целая флотилия волжских буксирных пароходов. Вели караваны двинские лоцманы, которые еще зимой приехали в Нижний Новгород принимать суда. Проход был непрост. Для прохода по старым, узким каналам и шлюзам у пароходов приходилось убирать часть боковой обшивки и срезать носовые детали.

Судовладельцы получали от казны минимальный 7-копеечный фрахт с пуда. По их мнению, это было ниже себестоимости, а сократить расходы на транспортировку за счет увеличения товарооборота они не могли, вынужденные простаивать под казенной погрузкой порой до 14 суток. Вскоре с их стороны началось недовольство, вылившееся в конфликт Центрального военно-промышленного комитета с Морским министерством. По мнению представителей Центрального ВПК, посещавших Архангельск, причина медленной переотправки грузов была в неразберихе, творящейся в Архангельске. По договору Англо-Русского комитета, доставкой казенных грузов в Архан-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.359. Л.37

гельск и их перегрузкой для дальнейшей транспортировки вглубь страны занималась английская транспортная фирма «Р. Мартенс и К^о». ЦВПК начал активную борьбу с ее «монополией», хотя фирма монопольными правами не обладала, а лишь предлагала более низкие расценки.

В результате, перегрузочные работы в Архангельском порту были все же переданы российским фирмам. Договор на перегрузку угля в речные баржи управление водных путей МПС заключило с фирмой «Тодеус Мордухович». Если с фирмой Мартенса властные структуры не знали проблем, за исключением давления различных общественных организаций, требовавших отказаться от ее услуг, то теперь приходилось решать разнообразные организационные вопросы. Мордухович жаловался, что ему не хватает рабочих рук, что необходимо поднимать расценки на труд, а соответственно, и плату подрядчику. Чтобы форсировать работу, на перегрузку были поставлены рабочие-китайцы, прибывшие в Архангельск для строительства Мурманской железной дороги.

К навигации 1915 г. была создана мощная организация для перевозки грузов по Северной Двине до Котласа, с последующей перегрузкой в вагоны и отправкой, через Вятку, в Вологду и Петроград. Правительственный надзор за деятельностью этой организации осуществляло Управление водных путей МПС. Представитель управления в Архангельске, «Уполномоченный по перевозке грузов рекой Северной Двиной» инженер Д.Ф. Чалеев занимался учетом всех подходящих с моря грузов, а также барж и буксиров, прибывающих в Архангельск «с низу» с экспортными грузами, а затем назначал пароходы и баржи к перегрузке. Он ведал отправкой угля водным путем и производил все расчеты с подрядчиками и судовладельцами.

Однако результат речной навигации 1915 г. не стал таким, как его ожидали. Общество «Енисей», на которое возлагалось более всего надежды, свои обязательства по вывозу казенных грузов выполнил лишь на 40%¹. Из 14 пароходств, осуществлявших летом 1915 г. транспортировку грузов по Северной Двине, «Енисей» по выполнению взятых на себя перед казной обязательств оказался на предпоследнем месте, в то время, как, например, «Северное пароходное общество» свои обязательства на 80% перевыполнило.

Надо сказать, что пароходные компании, занимавшиеся транспортировкой грузов по Двине, имели на этом сверхприбыли. Торгуясь с представителями МПС, они убедили их, что запрошенная ими стоимость на транспортировку казенных грузов (7 копеек с пуда) не оправдывает даже затрат. Взамен своего «патриотического» шага, судовладельцы добились права перевозить до 25% «попутных» (коммерческих) грузов. Причем с частных грузоотправителей брался фрахт по 30-40 копеек с пуда. Не говоря уже об обратном провозе грузов, то есть от Котласа до Архангельска. Так, «Северное общество», отмеченное как лучшее по итогам речной навигации, имея в 1914 г. оборот в полтора миллиона рублей, довело его в 1915 г. до четырех миллионов. При этом, учитывая значительное сокращение грузов, обычно доставлявшихся

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.362. Л.358.

речным путем в Архангельск, прежде всего продовольствия (например, хлебных грузов летом 1915 г. было доставлено 1.946 тыс. пудов, против 2.286 тыс. пудов в обычное время¹), такой рост объяснялся возможностью перевезти более выгодный, прежде всего экспортный, груз. Волжанин Беляков, например, перевез в Архангельск 500 тысяч пудов пшеницы, закупленных французским правительством. Надо сказать, что Беляков выполнил свои «обязательства» перед правительством по перевозке казенных грузов всего на 35%. Но, как видим, остался с прибылью.

Сироткин же, очевидно, оказался просто неудачником. Являясь представителем правительства по закупкам хлеба в Поволжье, он пытался именно этот хлеб продать французам. Однако те оказались принимать уже доставленную в Архангельск пшеницу, очевидно, потому, что она была поволжской, то есть худшего качества, чем сибирская. Хлебные грузы Сироткин вынужден был хранить прямо в баржах, так как недоставало складочных мест, в результате чего баржи и простаивали.

«Политкорректность» по отношению к национальной буржуазии, характерная для правительственных структур в годы войны, повлияла на весьма лояльное отношение к фактическому срыву речной навигации. Главноначальствующий Архангельского района адмирал Угрюмов заявил через местную прессу: «К судовладельцам, не выполнившим свои обязательства, я пока воздержусь применять какие-либо меры, но да будет им стыдно, что они обманули Родину в эту тяжелую годину!»

Пытаясь избежать простоев, Угрюмов запретил брать «попутные» частные грузы, а вывозить исключительно казенные, прежде всего уголь. Это вызвало массу критических замечаний в его адрес. В центральной прессе появились негативные публикации о ситуации в Архангельске; в различные инстанции стали поступать письма: иногда эти письма были подписаны, иногда анонимны, но и в том, и в другом случае за ними стоял Сироткин. Стараясь оправдаться перед властями, он очень «в струю» попал своей критикой в адрес английской транспортной конторы «Р. Мартенс и К^о». С этой фирмой было заключено соглашение об исключительном праве транспортировки английских грузов в Архангельск и их перегрузке для дальнейшей отправки в центр страны. Российская буржуазия, недовольная, что столь выгодное в период войны дело оказалось в руках иностранной фирмы, начала активную борьбу за ликвидацию этого договора. Использовались различные методы, вплоть до обвинений Р. Мартенса в связях с Германией: например высказывались соображения, что глава транспортной фирмы сообщает неприятелю маршруты движения караванов судов с грузами в Архангельск и из него. Тот же Сироткин обвинял фирму Мартенса в сознательном замедлении перегрузочных работ из трюмов пароходов в баржи, принуждая тем самым баржи простаивать по 7-9, иногда до 14-ти суток. Эти простои и выдавались Сироткиным за главную причину нарушения взятых им перед казной обязательств.

¹ Подсчитано автором по данным Архангельского биржевого комитета, опубликованного в газете Архангельск. 1915. 28 октября.

Несмотря на все эти неприятности, к навигации 1916 г. судовладельцы готовились с не меньшим энтузиазмом. В Архангельске появились новые пристани – «Сибирского общества», получившего от государства подряд на подвоз хлеба для союзников; фирмы «Гергард и Гей», которая, предвидя выгодный хлебный экспорт, также устроила здесь большие амбары. Чтобы противостоять таким «монстрам», как «Северное пароходное общество» или АО «Енисей», небольшие пароходовладельцы - И.И. Бурков, К.Н. Оконцинников, «Товарищество пароходства на Ваге и Двине», В.Я. Фалелеев, «Бр. Русиновы», Ф.И. Мокеев, «Бр. И. и Н. Подосеновы», Н.А. Дурдников, «Товарищество Важского крестьянско-коммерческого пароходства» - накануне навигации 1916 г. объединились в «Товарищество Северо-Двинского пароходства». А крестьяне деревень, расположенных вдоль реки, стали готовиться к предстоящей навигации еще зимой, заготавливая в больших количествах дрова, служившие топливом для речных пароходов, тащивших по Двине баржи с грузами.

Изучив опыт организации перевозок в навигацию 1915 г., правительство распорядилось создать в Архангельске специальный «распорядительный комитет по объединению сухопутных и водных перевозок», работавший с сентября 1915 г. под председательством Главноуполномоченного от МПС Н.И. Максимовича.

В навигацию 1916 г. речной флот Северо-Двинского бассейна составлял 381 пароход и 818 барж, с максимальной грузоподъемностью 20 миллионов пудов. Всего за навигацию по Двине к Архангельску пришли 681 пароход, 2229 непаровых судна и 1586 плотов, доставившие 1,62 млн. тонн грузов для экспорта и городского потребления. Вывезено же было из Архангельска речным путем на 630 пароходах и 1380 баржах 654 тыс. тонн, в том числе 450 тысяч тонн угля¹. Несмотря на внушительные цифры, грузооборот был на 400 тысяч тонн меньше, чем в навигацию 1915 г.

В 1917 г. объемы перевозок, при общем росте речного флота, продолжали падать: 394 парохода на 1058 баржах грузоподъемностью 27,5 млн. пудов перевезли около миллиона тонн разных грузов, что было на 73% меньше, чем в 1916 г. При этом стоимость фрахта до Котласа и обратно возрастала: в 1917 г. он составлял от 12 до 50 копеек с пуда².

Доставка грузов морским путем была поставлена лучше, чем дальнейшая их транспортировка. За три месяца речной навигации 1916 г. морем было доставлено 425,3 тыс. тонн угля, из них более 134 тысяч оставались после закрытия навигации в трюмах пароходов, чьи вынужденные простои должна была оплачивать казна³. Большой проблемой была нехватка кадров в речном флоте. Речники, устроившись на пароходы на Волге, добирались до Архангельска и уходили судов, находя более выгодную работу в морском порту. Остро встал вопрос об изыскании способов прикрепления команд к речным

¹ Подсчитано по: Статистический ежегодник Архангельской губернии. 1916 год. Архангельск, 1918. С.29,31

² Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. - Архангельск, 1919

³ РГА ВМФ. Ф.418. О.1 Д.2420. Л.13

судам. В 1916 г. речники были объявлены военнообязанными: с одной стороны, люди не стремились покинуть службу, освобождающую их от призыва в армию; с другой – они были вынуждены подчиняться строгой дисциплине, что позволило навести порядок в транспортировке грузов.

Важнейшим пунктом на Северо-Двинском водном пути стала пристань и железнодорожная станция Котлас. Это торговое село на границе Велико-Устюгского и Сольвычегодского уездов Вологодской губернии стало важным транспортным узлом еще до войны, когда к нему была подведена Вятско-Пермская железная дорога¹. К началу войны Котлас представлял собой поселение, состоящее из железнодорожного поселка и нескольких деревень (Петрухинской и Жернаково). В поселке располагался вокзал, соединенный с речной пристанью замощенной дорогой и рельсовым путем, железнодорожные мастерские и депо. Благодаря особым тарифам для вывоза сибирской пшеницы через Архангельский порт, Котлас стал развиваться как важный транспортный узел - железнодорожная станция и речная пристань.

С 1912 г. проблемы Котласа оказались в центре внимания Министерства путей сообщения. Сюда прибывали различные комиссии, посетил Котлас даже министр путей сообщения Рухлов, сам из вологодских жителей. Он пообещал оказать помощь в выделении средств, чтобы придать Котласу городской облик, а также говорил о постройке железной дороги к Великому Устюгу. Благодарные котлашане, планировавшие назвать свой будущий город «Романов-Двинской», стали подумывать, не присвоить ли ему наименование «Рухлов»². В результате, была построена лишь шоссейная дорога от пристани и устроен небольшой вокзал для пассажиров.

По предложению местного предпринимателя Н.И. Колобова железная дорога была продолжена на о-в Михайлов, в результате чего образовался лучший в Северо-Двинском бассейне затон Лименда и причальная линия была продлена до четырех верст³. Однако во время войны значение Котласского транспортного узла настолько возросло, что этих площадей не хватало⁴. Зна-

¹ В 1894 году после личного осмотра территории комиссия во главе с министром финансов С.Ю. Витте рекомендовала строительство железной дороги Пермь- Вятка- Котлас, чтобы обеспечить выход сибирскому хлебу к Архангельскому порту, чем будут созданы условия для развития хлебопашества в Сибири и развития Архангельского порта. Следует отметить, что введенная в эксплуатацию в 1900 году 800-верстная дорога надежд не оправдала; стоимость провоза грузов была высокой. Правительство пошло на введение льготных тарифов на доставку сибирских грузов к пристани Котлас, откуда далее по Северной Двине они доставлялись пароходами.

² Северо-Двинский край (В. Устюг). 1917. 28 мая.

Революция нарушила эти надежды котлашан. Впрочем, в 1917 г. они воспользовались предоставленным революционной властью правом на административную самостоятельность и явочным порядком объявили себя городом, а также объединились с соседними деревнями и выделились в отдельную волость. См.: Северо-Двинский край (В. Устюг). 1917. 28 мая.

³ Волна: ежедневная политическая, общественная и литературная газета. (В. Устюг). 1917 г. 25 июня.

⁴ Например, из Вологодской губернии вывозилось большое количество скота для нужд фронта. Скот держали на площадях и причалах, которые в конце концов оказались

чительно (до 3 тысяч человек) увеличилось население Котласа, которое во время навигации удваивалось.

Через Котлас проходила значительная часть угольных грузов, закупленных за границей для Балтийского военного флота и доставляемых в Архангельск. Поскольку Архангельская железная дорога не могла справиться с такими объемами, к перевозкам были подключены все иные возможности, включая Котласский транспортный узел. К местной железной дороге уголь доставляли по Северной Двине на баржах. В летнюю навигацию 1915 г. эти грузы разгружались на остров Михайлов. Сюда была подведена железнодорожная ветка и создан «угольный участок», на котором происходила перегрузка угля в вагоны¹.

Котлас использовался и для других транспортных операций. Через него к Архангельскому порту доставлялись сибирские товары, которыми казна расплачивалась с союзниками за военные поставки: везли пшеницу, пушнину, лен, другое сырье. Через Котлас направлялись партии мобилизованных из северо-восточных уездов Вологодской губернии, вывозились закупленный у населения по «реквизициям» скот и лошади для фронта.

Транспортировка грузов по Северной Двине представляла достаточно сложную операцию. Река давно перестала быть судоходной: регулярные вырубki леса вдоль берегов привели к ее обмелению. Для поддержания реки в нормальном состоянии требовались значительные дноуглубительные работы, которые последние десятилетия, особенно после окончания строительства железной дороги к Архангельску, почти не проводились. Практически отсутствовали судоходные знаки на фарватере, который слабо освещался даже на самых сложных участках.

Несмотря на сложности, транспортировка грузов через котласский узел была организована хорошо. Ежедневно разгружали по 300 тыс. пудов угля и направляли его дальше, в центр страны. Однако в 1917 г., в связи с общей разрухой, производительность труда в порту уменьшилась втрое (удавалось разгружать не более 100 тыс. пудов, да и то не каждый день). В порту скопилось до 20 млн. пудов неотправленного груза. Приходящие из Архангельска баржи стояли в ожидании разгрузки по 20-25 дней. Одновременно скапливалось в ожидании своей очереди на разгрузочно-погрузочные операции до 60 судов, в трюмах которых находилось до 3,5 млн. пудов².

Подобная ситуация усугублялась наплывом солдат-отпускников, а также дезертиров, которые в массе покидали окопы и ехали на родину. Организовать их доставку котласскому транспортному узлу было не по силам. Солда-

завалены навозом. Попытки его сжечь привели к тому, что местные поселения надолго были окутаны удушливым дымом. См.: О перегрузке казенного скота в Котласе // Волна. (В. Устюг). 1917 г. 25 июня.

¹ Николаева Н.И. «За веру, Царя и Отечество!» (Котлас и котлашане в годы Первой мировой войны) // Двинская земля: мат-лы межрегиональных общественно-научных историко-краеведческих Стефановских чтений. Вып. 5. Котлас, 2007. С. 111-117.

² Из Котласа. О деятельности казенного пароходства // Волна. (В. Устюг). 1917 г. 20 июля.

ты захватывали нужный им транспорт, чем окончательно срывали нормальную работу речного пароходства и железной дороги. Служащие железной дороги и пристани испытывали насилие со стороны солдат: те пытались выбросить за борт железнодорожного комиссара, грозились сдать в солдаты военкома. В результате служащие отказывались выполнять свои обязанности, складывали полномочия, требовали уволить их со службы¹. Команды казенных пароходов нередко оказывались охвачены подобной всеобщей вакханалией и использовали транспорт для своих целей (например, отправлялись на них на пикники). Котласский временный революционный комитет принял решение о привлечении частного транспорта для выполнения государственных поставок, в первую очередь перевозку угля и продовольствия².

§ 4. Использование внутренних дорог для гужевой доставки грузов

В годы войны оказались затребованы практически заброшенные после введения в действие железных дорог транспортные пути, соединявшие северные порты (в первую очередь Архангельск) с центральными и западными районами страны.

Несмотря на явную нехватку железных дорог, им удалось оттянуть основной пассажирский и грузовой оборот. Когда-то оживленные, тракты, соединявшие северные города и Беломорское побережье со столицами, а также северный путь в Сибирь, оказались забыты и брошены. Селения, расположенные вдоль этих дорог, потеряли прежнее значение. Разумеется, эти пути использовались, но уже не так активно. Так, по старому Екатерининскому тракту между Архангельском и Санкт-Петербургом, который проходил через города Олонецкой губернии Каргополь и Лодейное поле, продолжали передвигаться группы отходников, у которых не было средств на железнодорожный билет, или такое продвижение казалось им привычным и удобным. Были задействованы отдельные участки Московского тракта, проходившего из Архангельска через Холмогоры, Шенкурск, Вологду. В связи с отсутствием железнодорожного сообщения, использовался тракт между Петрозаводском и Санкт-Петербургом, однако перевозки по нему были дорогими, что оказывало негативное влияние на экономическое развитие Олонецкой губернии. То же касается некогда богатых поселений (Великий Устюг, Тотьма, Сольвычегодск, Лальск и другие города и торговые села), стоявших вдоль северно-сибирского тракта: оказавшись вдали от железной дороги, они пребывали в экономической и культурной стагнации.

Разумеется, железные дороги не могли стать препятствием для строительства шоссейных дорог. Их недостаток был большой проблемой для России в целом. Однако огромные и безлюдные расстояния на Европейском Севере способствовали тому, что сухопутные дороги строились в основном как подъездные пути к железным дорогам, или задумывались с таким расчетом,

¹ Волна. (В. Устюг). 1917 г. 9 июля.

² Волна. (В. Устюг). 1917 г. 18 июня.

чтобы впоследствии на их месте провести рельсовые пути¹.

Во время войны, особенно на первом ее этапе, в Архангельском порту возникла проблема с дальнейшей транспортировкой частных грузов. С первых же дней войны крупные российские торговцы передали распоряжения своим иностранным агентам направлять грузы через Архангельск. Так, закупленные для Петербурга 80 тысяч 150-килограммовых бочек шотландских сельдей были доставлены и выгружены на городские причалы Архангельска, которые оказались буквально завалены ими. Реализовать на местном рынке такое количество рыбы было невозможно, и значительную ее часть вывезли впоследствии обратно в Англию.

Вскоре в городе открылись десятки различных экспедиторских и посреднических контор. Многие местные предприниматели стали заниматься этим выгодным делом. Например, братья Данишевские в связи с сокращением смолокурного экспорта, которым они занимались, стали выполнять посреднические функции по приему импортных грузов. Большое количество посредников создавали определенную неразбериху в порту, что вызывало справедливое недовольство жандармских и контрразведывательных органов. Но все попытки военных властей навести порядок с частным импортом наткнулись на сильное противодействие как в самом городе, так и среди столичных и иностранных торговцев.

Потребность в срочном вывозе доставленных в Архангельск импортных грузов, в связи с невозможностью выполнить эту задачу по железной дороге, заставила вспомнить о гужевом транспорте. До конца XIX века, когда была построена Вологодско-Архангельская железная дорога, значительная часть грузов, прежде всего, мороженая рыба и дичь, вывозились в центральные районы России по зимнему пути, на лошадях, то есть гужевым способом. Зимники эксплуатировались и в начале века, но как внутренние транспорт-

¹ Примером является история строительства 200-верстной дороги между уездным портовым городом Мезень и Архангельском. Построенная в 1907 г. на казенные средства, эта дорога должна была облегчить населению доставку в зимнее время (летом использовался морской путь) своей продукции - рыбы, оленины, шкур - на рынки крупных городов. Первоначально новая дорога вызвала у населения немалый энтузиазм; были надежды, что эта дорога будет перестроена на рельсовую, соединится с железной дорогой Архангельск - Москва. Мезенцы вышли с предложением назвать свою новую дорогу «николаевской», а станции - именами царских детей (Алексеевская, Татьянанская, и так далее). Это предложение не вызвало отклика у властей, и названия станций остались прежние (Цидвоzero, Терезко-Злодей, Кепино, Салодин, Сундук, Горшок). Жители уезда все же рассчитывали, что казна возьмет на себя и дальнейшее содержание дороги, что в планы МПС и губернских властей не входило. В результате, через девять лет после ее открытия, в 1915 году, «дорога эта не только не ремонтировалась, но и заброшена и забыта совершенно» (ГААО Ф. 97 О. 1 Д. 10 Л. 33).

Интерес к дороге оживился в связи с началом Первой мировой войны, когда рост дороговизны фактически сократил частную торговлю, особенно в отдаленные уезды, а доставка продовольствия туда стала проблемой местного населения. «Кризисная» роль подобных дорог подтверждается тем, что, просуществовав до начала 1920-х годов, Мезенский тракт был впоследствии окончательно заброшен.

ные пути. Основным же способом сообщения со столицами и крупными городами страны стали железная дорога и (в период короткой речной навигации) водные пути.

Доставлять грузы по реке было дешевле, чем по железной дороге. Однако во время войны оба эти вида транспортной перевозки использовались для военных грузов. Вместе с тем, в Архангельск стало доставляться небывалое количество т.н. «частных грузов», получатели которых находились в Москве, Петрограде, в других городах. Осенью сюда же стала свозиться соленая и свежая рыба, оленье мясо, дичь. Рассчитывая на военную конъюнктуру, архангельские купцы закупали эти продукты у местных промышленников в больших, чем обычно, количествах.

Ограничение, а затем и запрет на вывоз «частных» грузов по железной дороге поставил грузополучателей в сложное положение. По сведениям Архангельского биржевого комитета, к концу первой военной навигации в городе скопилось более трех миллионов пудов частных грузов. В Архангельске не было складских помещений для приема такого количества импорта, поэтому, как сообщала столичная газета «Новь»¹, «грузы валяются прямо на берегу, на улицах и площадях... Местами грузы, сложенные в общую кучу, представляют высоту трехэтажного дома. Никакой систематический разбор товаров совершенно немыслим. Уже в два часа дня становится совершенно темно; нет никакого освещения, кроме разве свечных огарков. Работать приходится в абсолютной темноте; тяжелые грузы бросаются на грузы с легкой упаковкой, раздавливают их; все носит характер какого-то первобытного хаоса. Ящики с ценными текстильными машинами или электротехническими принадлежностями лежат в общую кучу с селедками, железом, углем, серебром в полосах и т.д. ...» Город не был разгружен даже летом 1915 г., когда, по свидетельству нижегородского предпринимателя Д. Сироткина, «все пристани, береговые места и даже Соборная площадь завалены всевозможными предметами..., большая часть под открытым небом, в грязи, подвергаясь порче. Их начинают свозить за город, в болотистую местность»².

Подобные публикации, естественно, вызывали тревогу у владельцев скопившихся в Архангельске грузов. В Петрограде «нажимались» все рычаги воздействия. Однако в первую очередь вывозились только грузы для армии и оборонной промышленности.

В ноябре 1914 г. в Архангельске работала комиссия, которая по поручению Общества заводчиков и фабрикантов Московского промышленного района пыталась выяснить на месте ситуацию с вывозом доставленных сюда грузов к местам назначения. Выводы комиссии были неутешительны; ею рекомендовалось вывозить уже прибывшие в Архангельск товары обратно на уходящих отсюда порожними пароходах, а затем доставлять их в Петроград через Швецию и Финляндию³. Конечно, такие рекомендации были дорого-

¹ Цит. по: Северное утро. 1914. 6 декабря.

² РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 362. Л. 289.

³ Архангельский торговый порт: доклад о-ву заводчиков и фабрикантов Московск. Промышл. района о положении Архангельск. торгового порта. М., 1914.

стоящи, а в условиях войны и мало выполнимы.

Попытки найти выход из создавшегося положения привели к реанимации забытого способа доставки грузов гужевым транспортом. Инициатором организации гужевых перевозок выступил Архангельский биржевой комитет, стремившийся организовать вывоз из Архангельска грузов иногородних владельцев, а также более полумиллиона пудов скоропортящегося товара местных промышленников - рыбу, дичь, мясо, медицинский жир. Предполагалось, что в месяц гужевым способом можно будет вывозить до 30-35 тыс. пудов, а стоимость провоза на расстояние в 800 верст до Вологды составит 2,50 рубля с пуда. Присутствовало понимание, что повозка сможет взять не более 30 пудов груза, что отправителям грузов придется обеспечивать возчиков работой на обратный путь, либо оплатить им работу в оба конца. Учитывалось также, что на корм лошадям, даже если овес не очень возрастет в цене, уйдет не менее 30 рублей. Разумеется, такую перевозку могли выдержать только дорогостоящие товары. Однако получить необходимый железнодорожный транспорт было невозможно, а доставлять грузы из Архангельска в Петроград через Швецию и Финляндию решились немногие. Поэтому гужевая доставка, несмотря на высокие расценки, пользовалась в первую военную зиму высоким спросом. Обозами вывозились невиданно дорогие для этих мест товары. Подрядчики, опасаясь хищений на дороге, просили у властей стражников для сопровождения обозов, беря на себя расходы по их содержанию, что еще более удорожало транспортировку.

Несмотря на все сложности и сомнения, к концу января 1915 года гужевые перевозки были налажены. Вывоз частных грузов стал производиться более планомерно (к тому же с закрытием навигации приток грузов в Архангельск сократился). Гужевыми перевозками, которые обещали высокие прибыли, занимались самые разные люди. Так, сухопутную перевозку до Вологды трех тысяч завезенных в Архангельск швейных машинок фирмы «Зингер» взялся осуществить судовладелец И.И. Бурков.

Обозреватель газеты «Архангельск» рассказывает: «Сонные деревни теперь оживились. По дорогам, где ранее ездили только чиновники по служебным обстоятельствам, да изредка крестьяне, теперь идут вереницами обозы и далеко кругом разносится скрип снега под санями и слышатся голоса обозников. На постоялых дворах шумно и многолюдно...»¹. Забытое казалось бы «дело» давало неплохой побочный заработок не только жителям пригородов Архангельска, традиционно занимавшимся извозом, но и крестьянам дальних сел Архангельской губернии, а также Вологодской и Олонецкой губерний, по которым проходили дороги. Здесь нанимались тысячи недостающих для организации транспортировки подвод.

Обозы направлялись в Вологду, в Котлас, даже в Петроград. Путь был не близок; только до Вологды обоз добирался почти 20 дней. Неожиданное оживление на старых ямских трактах привело к резкому, на 50%, повышению цен на продукты питания, и особенно на сено и овес.

¹ Архангельск. 1915. № 13

Последствия спешно организованных гужевых перевозок сказались уже в 1915 году. Чрезмерно высокие, против довоенных, заработки развращающе подействовали на людей, которые уже отказывались работать за меньшие деньги. Занятые извозом, крестьяне не заготавливали дрова для городского населения. Наконец, крестьяне использовали для лошадей, либо продавали извозчикам заготовленные для крупнорогатого скота корма, которые поднялись в цене вдвое по сравнению с довоенным уровнем; весной это привело к массовому забою скота. Эти обстоятельства во многом спровоцировали продовольственный и топливный кризис, сначала в Архангельске, а затем и в других северных городах.

Тем не менее, гужевой способ доставки помог разрядить напряжение первой зимней навигации в Архангельском порту. 450 тысяч пудов скопившихся здесь «частных» грузов удалось вывезти именно таким образом¹.

Гужевые перевозки практиковались только в зиму 1914/15 г. и были вызваны чрезмерным наплывом в Архангельский порт обычных мирных грузов. Впоследствии количество такого импорта резко сократилось. Не потому, что упал спрос, - напротив, потребности в импорте выросли. Главная причина была в том, что доставка по трудному северному морскому пути была ограничена, и использовалась в основном для казенных грузов. На ввоз в Архангельск «частных» грузов был введен запрет. Лишь изредка коммерсантам удавалось, уплатив высокие фрахты, «пристроить» свои грузы на свободные места на пароходах, везущих военные грузы. Количество доставленных таким способом товаров было невелико, и его вывозили железной дорогой, которая в результате принятых мер стала обладать большей пропускной способностью. Во время летней навигации грузы можно было вывезти и речным транспортом.

Однако гужевая доставка применялась для других целей. Прежде всего, это было связано со строительством Мурманской железной дороги. Часть необходимых материалов, в первую очередь крупногабаритных, доставлялась морским путем. Но значительную часть стройматериалов, продовольствие для рабочих привозили на лошадях. Кроме того, в зимнее время по недостроенным участкам железной дороги важные казенные грузы транспортировались на оленьих упряжках. С этой целью была проведена трудовая мобилизация местных возчиков, гужевых животных и перевозочных средств.

В Кольских гаванях в зимнее время скапливалось большое количество грузов, так необходимых армии и флоту. Железная дорога на Мурман интенсивно строилась одновременно на разных участках; в связи с этим, в Петрограде осенью 1915 г. стал обсуждаться вопрос о доставке грузов из Романова к ближайшим железнодорожным станциям санным путем на гужевом транспорте, а именно на оленях. Этот вопрос обсуждался в Архангельске с «местными знающими людьми», которые высказали мнение, что перевозка грузов

¹ Информация представителя Министерства торговли и промышленности М.П. Чернышева на заседании съезда представителей биржевых, торговых и сельскохозяйственных кругов в Петрограде в январе 1915 г. // Архангельск. 1915. № 25.

на оленях не оправдывает высоких затрат. Однако Рошаковский, энергичный и целеустремленный офицер, добился аудиенции императора и доказал ему возможность и необходимость использования такого вида транспорта.

В январе 1916 г. были мобилизованы все олени края - около 15 тысяч голов, к перевозкам привлечены лопари и местные поморы (для руководства караванами и переговоров с лопарями). Круглые сутки шла погрузка: на повозку ставили от одного до четырех ящичков с военными грузами. Большими караванами в сопровождении унтер-офицеров олени повозки двигались в сторону Кандалакши, где начинался железнодорожный путь. Одновременно в пути находилось до 20-ти караванов; олени без остановки проходили по 70 км, после чего их заменяли новыми. Провезя по готовым участкам железной дороги, грузы вновь перевозили до следующего участка на оленьих упряжках. Первоначально грузы везли к Петрозаводской и финской (станция Раваньеми, на полпути между Кандалакшей и Ботническим заливом) железным дорогам. При этом путь до Раваньеми был короче. По мере строительства новых участков Мурманской железной дороги путь, который грузы провозили на оленях, сокращался. В общей сложности за зиму 1915 / 16 гг. санным путем было доставлено около 250.000 штук винтовок, патроны к ним, а также ручные гранаты¹.

¹ *Визе В.* Всемирная война в Архангельском крае. // Известия АОИРС. 1918. № 3-4; *Варнек П.А.* Русский Север в первую мировую войну. // Морские записки. 1949. Вып. VII. С. 23-25.

Глава IV

Экономика северных губерний во время войны

§ 1. Трансформация хозяйственной жизни под влиянием военных обстоятельств

Экономическое развитие северных губерний в годы войны в значительной мере показано в предыдущих главах на примере портовых и дорожных работ. Однако данная тема не ограничивается только этими вопросами. Военные обстоятельства вызвали к жизни необыкновенно активное развитие новых видов промышленности, одновременно приведя к сокращению традиционных форм производства, в первую очередь лесопиления.

Первыми чутко отреагировали на военную ситуацию «нервы государства» – **финансы**. Накануне Первой мировой войны в северных городах функционировал ряд кредитных учреждений, в том числе отделения Государственного банка, общественные банки местные отделения столичных коммерческих банков.

Первые же дни начавшейся войны ознаменовались тем, что местные отделения коммерческих банков получили от своих центральных органов распоряжение прекратить выдачу кредитов. Вскоре в портовых городах (Архангельске, Александровске, Онеге) под влиянием опасности вражеского вторжения началась подготовка к эвакуации казначейств и банков. Это спровоцировало панику среди населения, которое стало спешно забирать свои сбережения из сберкасс Государственного банка. Панику удалось успокоить, но прекращение кредитования со стороны коммерческих банков, а затем и ограничение в оформлении кредитов, предпринятые местными отделениями Государственного банка, сильно осложнило положение местных торговцев и предпринимателей, которые столкнулись и с другими проблемами.

Объявленная мобилизация предполагала освобождение призванных в войска от уплаты государственных, земских, общественных налогов, а также продление сроков взыскания по просроченным ими векселям и прочим формам долгов. Значительные финансовые трудности предпринимателям создала мобилизация части рабочих в действующую армию и введение запрета на экспорт. В связи с этим, местные предприниматели стали обращаться к губернаторам с просьбой посодействовать принятию правил на время войны, которые позволили бы смягчить условия договоров с партнерами, в первую очередь иностранными; распространить на более широкие группы населения «мораториум на векселя» (то есть разрешить продление сроков взыскания по просроченным векселям не только запасным, но и тем предпринимателям и торговцам, кто пострадал в связи с военными обстоятельствами); отсрочить платежи ряда налогов. В связи с запретом на вывоз ряда товаров, прежде всего леса, местные торговцы ходатайствовали о разрешении вывоза хотя бы части приготовленных для экспорта лесных товаров.

Лесозаводы тем временем спешно сворачивали свою деятельность; заглохла работа в порту. В Архангельске к 1 октября 1914 г. 13 городских предприятий сократили свое производство «по случаю наступлению военно-

го времени», то есть в связи с сокращением спроса и трудностями экспорта; а 14 предприятий «приостановили свою работу по разным причинам», к которым в первую очередь относились финансовые трудности.

Однако вскоре ситуация радикально изменилась. В связи с ростом значения Архангельска как фактически единственного открытого для внешних связей русского порта, банки, в первую очередь коммерческие, развили здесь бурную деятельность. Особенно активно начал работать «Русский для внешней торговли банк», который в 1915 г. выполнял посреднические функции по отправке в Англию русской пшеницы через Архангельск. Впрочем, вскоре этот банк начал испытывать притеснения со стороны конкурентов: в газетах разворачивается кампания по обвинению его в зависимости от «немецкого капитала». Ему на смену приходит Сибирский банк, который занимался кредитованием закупок хлеба для союзников. В 1915 г. в Архангельске открывает свое отделение Соединенный банк, а в 1916 г. здесь появляются отделение Московского коммерческого банка, транспортный отдел Азовско-Донского коммерческого банка и товарная контора Русско-Азиатского банка. Осенью 1917 г. к кредитованию развивающегося на Севере кооперативного движения приступает Московский Народный банк.

В годы войны многие коммерческие банки приобрели несвойственные им функции: являясь в условиях «денежного голода» единственными кредитоспособными учреждениями, они фактически монополизировали целые отрасли русской внешней торговли и финансировали чрезвычайно выгодные во время войны коммерческие операции. В частности, в Архангельске экспортом спирта в союзные страны фактически занимались только банки. Коммерческие банки с удовольствием давали кредиты под солидные проценты различным общественным организациям, которые в годы войны занимались крупными коммерческими операциями. Подобное кредитование было достаточно надежным, давало банкам гарантированный высокий доход. В связи с ограничительными мерами, введенными для предприятий с участием немецкого капитала, необыкновенно усилился Санкт-Петербургский (с 1914 г. – Петроградский) коммерческий банк, скупавший недвижимость у этнических немцев, нередко достаточно дешево.

Предпринимаемые правительством для сохранения баланса во внешней торговле и для устойчивости национальной валюты меры были явно недостаточны. Вызванная войной инфляция вела к падению курса рубля. Из оборота исчезла золотая и разменная монета. В полицейские управления стала поступать информация о «придержании» звонкой монеты некоторыми лицами, а также об обмене золотых монет на бумажные по более высокому курсу¹. В Онежском уезде была разоблачена мошенническая группа, хитростью выменивавшая золотые монеты, нередко с «лажем» для себя, на бумажные деньги. Объясняя наивным жителям, что золота после войны в ходу вообще не будет, они приводили в качестве довода, что правительство само вместо обычных

¹ ГААО. Ф.1. Оп.4, т.5. Д.1384. Л.336.

медных и серебряных монет уже вводит в обиход бумажные знаки¹. Поскольку подобные авантюристы носили немецкие и еврейские фамилии, власти были склонны видеть в их действиях «шпионаж». Скорее всего, это были ловкие мошенники, чья деятельность традиционно «расцветает» в «смутные времена».

Нехватка наличных денег в стране стала особенно ощутимой в 1916 г. Для сокращения находящихся в обороте денег Государственный банк рекомендовал казенным учреждениям пользоваться безналичным расчетом. Однако остановить финансовый кризис было сложно. Проблемы с наличностью возрастали также из-за явно завышенной стоимости труда, при общем падении его интенсивности². В Архангельском порту заработки рабочих были чрезвычайно высокими. Вместе с тем, сумма вкладов в сберегательные кассы выросла несоизмеримо меньше. Не пользовался спросом, на который был рассчитан, и 5% военный заем. Можно предположить, что рабочие свои «сверхдоходы» тратили на спиртные напитки, цены на которые выросли небывало после запрета на винную торговлю. Так, в Архангельском порту поллитровую бутылку водки можно было купить за 14 рублей, что составляло дневной заработок грузчика в наиболее удачный день.

Нестабильность русской валюты приводила к сложностям во внешне-торговых операциях. От этого особенно страдали архангельские предприниматели, чья деятельность вплотную зависела от экспорта. Страдали и потребители. В 1917 г. был разрешен ввоз через Архангельский порт столь необходимых в стране продовольствия и предметов первой необходимости. Но падение курса рубля (при частных сделках за фунт стерлингов требовали 22 рубля 50 копеек; за доллар – 4,25 рубля, за франк 77-78 копеек) делал такие закупки невыгодными. Экономическая ситуация в стране становилась угрожающей. «Заем свободы», на который рассчитывало Временное правительство, хотя и поддерживался населением более активно, чем царский «военный заем», но ожидаемых результатов также не дал. При этом новая власть должна была выполнять свои обязательства: заработная плата рабочих выросла на производстве в 2-3 раза; вслед за этим шло повышение жалования служащим, занятым на государственной службе. Это ускоряло витки инфляции. Всем было ясно: у Временного правительства два выхода - либо национализировать основные отрасли производства и ввести военное управление, либо отдать власть радикалам, провозглашающим социалистические лозунги. Все это заставляло иностранных предпринимателей, работавших в России, а вслед за ними и национальную буржуазию переводить свои капиталы за границу. Для нелегального вывоза использовалась русско-норвежская граница³.

¹ Архангельск. 1915. 19 ноября.

² Стоимость стандарта древесины повысилась с 44,1 руб. в 1913 г. до 612,8 рубля в 1917 г. (см.: *Данишевский И.И.* Народное хозяйство нашего Севера. Архангельск, 1919), то есть почти в 15 раз. Такой рост нельзя объяснить ни инфляцией, ни сокращением рабочих рук.

³ С таким явлением, как «контрабанда денег», местные власти столкнулись еще в самом начале войны. Так, некий архангельский предприниматель в первые же дни после

Существенные изменения произошли в тех видах **промышленности, которые развивались в северных губерниях до войны.**

Безусловно, важнейшим результатом военно-экономической мобилизации Северного края было железнодорожное строительство, переоборудование Архангельского и строительство новых портов. Однако военные обстоятельства оказали существенное влияние на всю экономику региона, придав ей новый импульс, одновременно создав дополнительные проблемы, которые были особенно актуальны первые годы, что поспособствовало накоплению социального напряжения и формированию революционной ситуации.

С последней четверти XIX века основной промышленностью во всех трех северных губерниях была лесопильная. В 1913 г. в Архангельской губернии было 44 лесозавода, в Вологодской 14 (за годы войны открылись еще четыре, но в 1917 г. они были закрыты), в Олонецкой – 15¹.

Запрет в связи с войной на экспорт ряда товаров, в том числе лесопродуктов, создал сложную ситуацию в северной промышленности. Биржи лесопильных заводов были завалены продукцией, не находившей сбыта. В Архангельском районе на биржах стали возникать пожары, причину которых принято было видеть в стремлении владельцев получить хотя бы страховку за свою продукцию.

Вскоре Вологодский и Архангельские заводы, нацеленные на заграничный вывоз своей продукции, вновь заработали: страна рассчитывалась за поставки вооружения в том числе и лесом. Олонецкие лесозаводы, продукция которых в основном шла на внутренний рынок или экспортировалась через балтийские порты, оказалась в тяжелом положении. В 1914-1915 гг. закрылись три лесозавода; остальные работали не в полную мощность. Объем выпуска пиломатериалов составлял 50-65% от довоенного².

объявления мобилизации спешно перевел свои сбережения в Норвегию и получил их там в кронах по довоенному курсу (Архангельск. 1915. 15 июня; РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.3953. Л.2). Вывоз денег через Архангельск в нейтральную Норвегию особенно активизировался в конце 1917 - начале 1918 г. Военно-морской агент России в Норвегии докладывал, что из Архангельска русские купцы провозят большие суммы денег и спешно обращают их в норвежскую валюту, нередко по пониженному курсу, что способствовало падению стоимости русского рубля в Норвегии. Такая ситуация не могла не сказаться на финансовой ситуации губернии: стала ощущаться нехватка наличных денег, которые скупались как товар для дальнейшего вывоза за рубеж. Нечем было выдавать зарплату рабочим и служащим.

В сентябре 1917 г. Главнач Сомов телеграфирует в Морской генштаб: «Проблема в Архангельском отделении Банка с мелкими купюрами. Необходимы по крайней мере 10 миллионов. Могут возникнуть эксцессы». (РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5221. Л.531). Чтобы решить проблему наличности, городские власти в декабре 1917 года получили от Советского правительства разрешение на печатание собственных денег, которые имели хождение только на территории губернии. Так в обиходе горожан появились т.н. «моржовки» – чеки Архангельского отделения Госбанка достоинством в 1, 3, 5, 10, 25 рублей.

¹ *Андреевский Л.И.* Фабрично-заводская промышленность Севера накануне Первой мировой войны. Вологда, 1921. С. 10.

² История Карелии с древнейших времен до наших дней. Петрозаводск, 2001. С. 314-324

В связи с этим, в Олонецкой губернии сворачивалась и лесозаготовка. В Архангельской и Вологодской губерниях, напротив, лесозаготовки расширялись¹. Росли прибыли предпринимателей: Северное общество целлюлозного и писчебумажного производства «Сокол», заработавшее в 1913 г. 628,3 тыс.р., после небольшого падения доходов в 1914 г. (514,9 тыс. руб.), в 1915 г. получило 737,6 тыс. руб. Акционеры северных лесопромышленных предприятий в годы войны получали дивиденды от 14 до 20% в год².

Следует учитывать, что накануне Первой мировой войны промышленное развитие России, принявшее на рубеже XIX-XX веков значительные темпы, на некоторых участках стало замедляться – как в целом по стране, так и в северных губерниях. Подобная ситуация под влиянием войны только усугубилась.

Например, вологодское маслоделие, которое за 1900-1906 гг. увеличило свое производство более чем вдвое, затем стало замедлять темпы развития. Это было связано с тем, что фактически не увеличивалась кормовая база, а соответственно, не росли удои – сырьевая база производства знаменитого вологодского масла. Ситуация усугубилась резким падением поголовья скота во время войны. Так, в Вологодской губернии произошло уменьшение поголовья коров на треть: в 1917 г. насчитывалось 441.175 голов, т. е. на 220.988 меньше, чем в 1912 г.³

Активный убой скота был вызван рядом обстоятельств: разверстка заготовок скота для армии; недостаток кормов, который скупался возчиками, доставлявшими грузы из Архангельского порта и на строительство Мурманской железной дороги; рост цен на мясо для тыловых частей и рабочих в Архангельском порту и на дорожном строительстве, что подталкивало крестьян продавать скот. В результате сократилось количество молока, а соответственно и масла.

Вместе с тем, увеличилось производство льняной фабрики в Красавино (Велико-Устюгский уезд Вологодской губернии). На короткое время, но толчок к развитию получило северное солеварение.

Другие традиционные промыслы (в первую очередь морской) во время войны практически исчезли. Причинами была мобилизация мужчин-работников, возможность получить высокий и более надежный доход от других видов работ, а также опасность морского плавания во время войны. В селе Шуя (Беломорская Карелия), куда можно было попасть только морем, а во

¹ Лес продолжали вырубать, но стране нужна была валюта, поэтому увеличился вывоз круглого леса, против чего до войны применялись экономические меры. В 1915 г. лесозаготовки требовали привлечения до 40% мужского трудоспособного населения (см.: *Андреевский Л.И.* Фабрично-заводская промышленность Севера накануне Первой мировой войны. Вологда, 1921. С. 5) Отсутствие мужчин привело к тому, что лесозаготовками занимались подростки и мужчины старших возрастов. В восточных уездах Вологодской губернии более трети занятых на лесозаготовках рабочих были моложе 17 и старше 55 лет (История Коми АССР с древнейших времен до наших дней. Сыктывкар, 1981. С. 150-154).

² Известия ВОИСК. Вып. 4 Вологда, 1917. С. 134

³ *Золотницкая Р.* Из истории развития маслоделия Вологодчины // Молочная промышленность. 1992. № 1. С. 58-62. С. 62.

время войны рядом стала проходить железная дорога, «раньше кормились от моря – 300 человек уходило на Мурман, в прошлом году сто, в этом [1916] десяток набирается»¹.

Опираясь на результаты сельскохозяйственных переписей 1916 и 1917 гг. (см. *таблицу 3*), можно сделать вывод об экономическом упадке **сельского хозяйства** в северных губерниях за годы Первой мировой войны. Эти данные показывают сокращение посевов и поголовья скота. Вместе с тем, для северных губерний этому процессу есть объяснение: население было оттянуто на более выгодные для них и имеющее государственное значение работы. Подробнее причины и последствия такой переориентации крестьянского населения северных губерний с земледельческого на промышленный труд рассмотрены в VI главе. Здесь же следует привести несколько цифр и фактов.

Действительно, за годы войны происходило уменьшение показателей по доходам от сельского хозяйства, возрастание – от промыслов и отхожих занятий². В сельских общинах произошло нарушение традиционной системы землепользования³.

Тяжелое положение деревни сложилось в связи с нехваткой рабочих рук (по причине военных мобилизаций⁴ и оттока трудоспособного, как мужского, так и женского населения на заработки), а также реквизициями лошадей и коров. В Олонецкой губернии посевные площади к 1917 г. сократились по сравнению с 1913 г. на 38%. Ухудшилось качество обработки полей, снизилась урожайность зерновых культур и картофеля. Поголовье лошадей в крае за период с 1913 по 1917 г. уменьшилось на 31,5%, а крупного рогатого скота – на 20%⁵. Увеличилось число безлошадных и бескоровных хозяйств, хозяйств без посевов. Все это привело к зависимости от ввоза продовольствия даже тех уездов, которые до войны обеспечивали себя хлебом. В Олонецкой губернии ежегодно ввозилось 4,638 миллионов пудов продовольствия⁶.

¹ М. Бубновский. В глубоком тылу. // Известия АОИРС. 1916. № 5. С. 187- 198.

² Жукова В.С. Материальное положение и быт крестьян Европейского Севера России в 1920-е годы (на материалах Вологодской губернии) // Европейский Север России: традиции и модернизационные процессы. Вологда; Молочное, 2006. С. 142-149

³ «Война нарушила коллективное пользование лугами. В 1917 году производилось каждым крестьянином отдельно» (Гр. Старцев. Революция и зыряне // Революция в деревне: очерки. М, Л: Красная новь, 1924. С. 114-115)

⁴ Как отмечал в своем письме в адрес I Всероссийского съезда Советов шенкурский крестьянин, «солдатским женам не дороги ваши рубли, а дороги рабочие руки, а их нет!» (см.: Советы крестьянских депутатов и другие крестьянские организации. Т.1 Ч.1. М., 1929. С. 255).

⁵ Очерки истории Карелии. Т. 1. Петрозаводск, 1957. С. 373-374; Вл. Бузин. Результаты предварительного подсчета материалов Всероссийской сельскохозяйственной переписи по Олонецкой губернии // Вестник Олонецкого губернского земства. 1916. № 17. С. 4-10.

⁶ Доклад в Общегосударственный продовольственный комитет Олонецкого губернского продовольственного комитета. // Вестник Олонецкого губернского земства. 1917. № 9. С. 3.

Таблица 4. Обеспеченность крестьянского населения северных губерний посевными площадями и скотом¹.

	Архангельская губерния	Вологодская губерния	Олонецкая губерния
Число крестьянских хозяйств	69.746	28.6812	71.672
Хозяйств без работников %	8747 12,5%	30926 10,8%	7598 10,6%
На хозяйство десятин посевов	<i>Сведений нет</i>	1,9	2,6
На хозяйство голов скота	<i>Сведений нет</i>	6,7	7,1
Хозяйств без скота %	6766 9,8%	25089 8,5%	6686 9,2%
Хозяйств без рабочего скота %	22589 32,8%	72902 15,4%	16439 22,5%
Хозяйств без коров %	10159 14,5%	30810 10,5%	8361 11,5%
Безземельных хозяйств %	2038 2,95%	8656 2,9%	3539 4,9%
Хозяйств без посева %	7458 10,8%	21835 7,4%	5188 7,2%

Оживление производственной деятельности в условиях военного времени отмечалось на нескольких предприятиях, которые в предыдущий период переживали состояние упадка. Так, Александровский (Онежский) снарядолитейный завод, расположенный в Петрозаводске и реконструированный в начале XX века, увеличил к 1916 г. производство снарядов по сравнению с довоенным периодом более чем в два раза (с 65 тысяч до 153,8 тысяч штук), утроив общая стоимость выпускаемой продукции. Однако мощностей завода не хватало для выполнения государственных заказов. В Вологодской губернии во время войны оказались затребованными Кажимские металлургические заводы, которые стали производить мины². Увеличился объем работы железнодорожных мастерских, расположенных в Вологде, Няндоме и Котласе.

§ 2. Новые перспективы экономического развития края в связи с военными обстоятельствами

Вместе с тем, военные обстоятельства требовали не только мобилизационных усилий³, но и существенного изменения всей экономической географии, поскольку нарушился традиционный товарный и сырьевой обмен, свой-

¹ *Источники:* Предварительные итоги Всероссийской сельскохозяйственной переписи 1916 года. По подсчетам, произведенным местными переписными учреждениями. Вып. 1: Европейская Россия. Поуездные, погубернские и порайонные итоги. Пг., 1916. С. XXVII, 382-393, 436-458; Поуездные итоги Всероссийской сельскохозяйственной и поземельной переписи 1917 года по 57 губерниям и областям. М., 1923. С. 2-5, 14-17, 74-77.

² История Коми АССР с древнейших времен до наших дней. Сыктывкар, 1981. С. 150-154.

³ Первая мировая война приобрела тотальный характер, в результате чего было мобилизовано практически все мужское население стран, участвовавших в боевых действиях.

ственный стабильной внешнеполитической ситуации.

Прежде всего, война воодушевила общественность северных губерний. У нее были основания упрекать центральные власти в недооценке Севера с его выходом на океанские просторы. Вопрос о северных портах, которые приобретут огромную важность в грядущей войне, поднимался с конца XIX века на всех уровнях. Местные активисты постоянно говорили о необходимости продолжить железные пути к северным городам, поскольку осознавали, что каждый год умаляет шансы региона, отдаленного от источников сырья и рабочей силы, от рынков сбыта, на промышленный подъем, ведя к превращению края в захолустье, в этнографический «анклав».

Общественность, включая предпринимателей и знатоков края, ощущала, что сложившиеся обстоятельства дают шанс, возможно, последний, чтобы привлечь внимание правительства к проблемам края, а главное, осуществить финансирование проектов, которые являются актуальными во время войны, но могут и после нее дать толчок для развития региона. В первую очередь это касалось дорожного строительства. Огромные пространства края создавали сложности для частной инициативы по освоению его богатств и созданию необходимой транспортной инфраструктуры. Немало неудачных попыток в этом отношении убедили, что Русский Север может быть проектом только государственного масштаба.

Военные обстоятельства сделали затребованными проекты еще петровской эпохи по организации обороны Северного края, поскольку буквально в первые дни возникли серьезные опасения, что неприятель стремится нейтрализовать северные морские порты в вопросах доставки в Россию поставок военного назначения, а также создать опасную обстановку на северо-западной границе, на заселенной финнами и карелами территории.

На следующем этапе (а именно, уже осенью 1914 г.) актуализировалась идея Беломорско-Балтийского канала, которая впервые возникла еще в петровскую эпоху: «Будь этот водный путь в настоящее время, Россия не почувствовала бы закрытия Балтийского моря и десятки миллионов пудов правительственных и казенных грузов не валялись бы теперь по берегам Сев Двины», создавая сложности и для промышленности, и для воюющей армии¹. Олонецкий вице-губернатор А.Ф. Шидловский (кстати, историк, краевед, знаток Северного края) поднял вопрос об Онего-Беломорском водном пути, протяженность которого была всего 220 верст, и далее, 300 верст до Петрограда по железной дороге, что было значительно ближе, чем тысячеверстный железнодорожный путь между Архангельском и Москвой со слабой пропускной способностью. По мнению Шидловского, 130 верст водного пути уже годны к судоходству, канал же длиной в 85 верст «прорыть легко, так как почва здесь – болота и глина. Работа летом может быть круглосуточна, необ-

¹ Кратчайший путь к Белому морю от Петрограда. // Олонецкая неделя. 1914. С. 10-12.

ходимый материал почти весь на месте»; при этом общая стоимость этого проекта оценивалась Шидловским в 8 миллионов рублей¹.

Общественность Олонецкой губернии связывала надежды на возрождение и дальнейшее развитие своего края со строительством железной дороги. Получив в петровскую эпоху импульс к развитию, впоследствии Олония превратилась в глухую провинцию. Имевшиеся ресурсы не были затребованы из-за отсутствия относительно дешевого и надежного транспорта. Так, местные водопады могли стать источником дешевой электрической энергии для железной дороги и для тех целлюлозных фабрик и лесопильных заводов, которые могли бы возникнуть вдоль этой дороги на местном сырье. Железная дорога позволила бы возродиться чугуноплавильным и медным заводам, доменным печам, которые были построены в петровскую эпоху, но прекратили свое существование из-за отсутствия дорог.

В Архангельской губернии так же вспомнили о петровской эпохе, о тех заводах и фабриках, которые тогда появились, но исчезли в связи с конкуренцией других экономических районов страны и заграничным импортом. Во время войны здесь больше обсуждали проекты, связанные с широким использованием возможностей порта. Например, на повестку дня ставился вопрос по соединению Архангельского порта с Вологодским железнодорожным узлом через реки Северная Двина – Ветлуга и Сухона – Лежа². Вновь обсуждался проект сооружения Беломорско-Уральской железной дороги, к идее которой периодически возвращаются по сей день.

Превращение Архангельска в крупный международный порт способствовало появлению идей об организации прямого товарообмена через него для Москвы, Петрограда, Варшавы, Вологды, Екатеринославля, Киева, Ревеля, Риги, Саратова, Омска, Харькова с портами Англии и США. Однако «в связи с загруженностью Архангельского порота решено отложить [реализацию проекта] до мирного времени»³.

К сожалению, для общественности северных губерний было характерно стремление решить вопросы обустройства собственного края за счет соседей. Так, дискутируя о том, перестраивать ли железную дорогу к Архангельску на широкую колею или строить до Петрозаводска и далее до Мурмана, олонецкие представители настаивали, что Архангельская дорога будет иметь значение только во время войны, а Петрозаводско-Мурманская окажется затребованной и в послевоенное время. Общественность и местные власти Вологод-

¹ Известия ВОИСК. Вып. 2 Вологда, 1915. С. 179

² Ценные документы // Красный Север. 1930. 11 мая. С. 6.

³ Известия ВОИСК. Вып. 2 Вологда, 1915. С. 180.

В 1920 г. эта инициатива частично была претворена в жизнь: в Архангельске было образовано отделение Наркомвнешторга, которое первоначально занималось внешними операциями Архангельской, Северо-Двинской, Вологодской, Вятской, Пермской, Екатеринбургской, Тюменской, Мурманского края. С января 1922 г. компетенция Архангельского Внешторга была ограничена Архангельской, Вологодской, Северо-Двинской губерниями и областью Коми. См.: Отчет Архангельского губернского экономического совета Совнаркому и Совету Труда и Оборона (за период с 1 апреля по 1 октября 1922 г.). Архангельск, 1923. С. 86.

ской губернии также видели в Архангельске не столько партнера, сколько конкурента, обосновывая, что для государства выгоднее расширять водные пути (которые проходили по Вологодской губернии), чем строить железную дорогу между Северной Двиной и Обью, которая, как казалось, будет простаивать в мирное время. При этом время показало, что все реализованные проекты дали толчок к развитию края, а те, которые остались только в планах, до сих пор обсуждаются (например, проект Обь-Котласской железной дороги). Отдельные проекты, которые были реализованы впоследствии, действительно, со временем свое значение потеряли и сейчас особого экономического значения не имеют (как, например, Беломорско-Балтийский и Кулойский каналы, построенные в 1930-е гг.)

Война привела к активной «борьбе с немецким засильем», актуализировав идеи по промышленному подъему края, включая добычу сырья и производство изделий, которые до войны являлись предметом ввоза из Германии, либо производились в западных территориях, оккупированных неприятелем.

Во главе встало Архангельское купеческое общество, которое, одним из первых в стране ознакомившись с деятельностью Московского купеческого общества, которое в сентябре 1914 г. образовало «Комиссию по выяснению мер борьбы с германским и австро-венгерским влиянием в области торговли и промышленности». Архангельские купцы, отметив, что в обществе «присутствует крайняя неосведомленность о том, что именно и где в России вырабатывается такое, что привозилось раньше из Германии», решило создать собственную «Комиссию по выяснению мер к поднятию промышленности на Севере»¹.

В рамках деятельности этой комиссии активизировались краеведческие, в том числе исторические исследования, с целью выявить забытые промыслы. Как отмечал член Архангельского общества изучения Русского Севера, «до войны мы вообще очень невнимательно относились к своим природным богатствам и даже предпочитали потреблять чужое, привозное, чем разрабатывать свое»².

Собрав десятки различных проектов, комиссия выявила наиболее перспективные, с ее точки зрения, направления развития местной промышленности. Комиссия выясняла, какие природные богатства, добываемые на Севере и отправляемые в другие регионы страны, могут перерабатываться непосредственно на месте, создавая возможности для развития новых видов промышленности на севере. Так, предполагалось, что развитие промысла акулых рыб позволит создать производство шагреновой кожи. Моржовый промысел поспособствует развитию кожевенное, мыловаренное и салотопное производство. Ловля белуг и сельдей предоставит сырье для консервирования, а также для производства удобрений. Лесной промысел обеспечивает сырьем такие виды промышленности, как производство спичечной соломки,

¹ Богатство нашего севера. // Олонецкая неделя. 1916. 6 марта. С. 11-12.

² *Ан. Попов*. Возрождение забытого промысла (Слюда, ее применение и месторождения в Архангельской губернии) // Известия АОИРС. 1916. № 1. С. 17-25.

изготовления рам и ящичков, получение брикетов и опилок для производства целлюлозы и пахучих масел.

С помощью архивных документов местные знатоки и краеведы стремились точно установить места залежей свинцовой, медной и серебряной руд, каменного угля, известняка и других ископаемых. Эти виды сырья были обнаружены в древние времена; на протяжении XVIII века в среде государственных крестьян Русского Севера существовала группа «рудознатцев», которые обязаны были их изыскивать. По мере расширения территории государства и появления более доступных источников этого сырья северные ресурсы потеряли прежнее значение. Теперь же вновь заговорили о возможностях разработки нефтяных залежей в верховьях р. Ухты. На Мурмане предполагалась разработка гранита; на Печоре ждали своей очереди точильный камень, залежи алебаstra, гипса и поваренной соли. Обсуждались планы расширения лесохимического производства, постройки завода по обработке соли в Тотемском уезде¹. В Кемском уезде начались разработки слюды, которой когда-то край был богат, но последнее время даже это сырье экспортировалось². В Олонецкой губернии были обнаружены необходимые для производства некоторых лекарств и красок ингредиенты. В районе Няндомы предполагалось устроить предприятия для выработки древесной смолы, скипидара, дегтя, сажи. В Воезере могло быть устроено алебастровое производство³.

Отмечалось, что северные реки и водопады, а также болотный торф⁴ позволяют обеспечить промышленность дешевой энергией – был бы доступный транспорт, чтобы обеспечить реализацию этих проектов рабочими руками. К прочим условиям, необходимым для подъема края, относили развитие морского и речного судоходства, оборудование основных центров охоты и морского промысла холодильниками. Кроме того, отмечалось, что требуются предприимчивые люди и деньги. Таким образом, местные предприниматели рассчитывали на возможность казенных кредитований. Действительно, некоторые из этих проектов были претворены в жизнь за казенный счет. Так, производство йода из водорослей налаживалось правительственной «эвакуационной комиссией принца Ольденбургского», занимавшейся среди прочего и созданием отечественной фармацевтической промышленности. В 1917 г. в Архангельске был построен водорослевый комбинат.

Некоторые проекты пытались осуществить и местные предприниматели. В 1914 г. недалеко от Архангельска было устроено опытное болотное поле;

¹ ГААО. Ф.97 Оп.1 Д.10; Ценные документы // Красный Север. 1930. 11 мая.

² *Ан. Попов*. Возрождение забытого промысла (Слюда, ее применение и месторождения в Архангельской губернии) // Известия АОИРС. 1916. № 1. С. 17-25.

³ *Потапов Н.А.* К вопросу о внутренней и внешней экономической политике, проектируемой Комиссией при Всероссийской сельскохозяйственной Палате в отношении Олонецкой губернии (из записки Олонецкому Губернскому Земскому собранию) // Олонецкая неделя. 1917. 29 янв. С. 11-14.

⁴ Например, предлагалось использовать энергию водопадов, во множестве имевшихся в Олонецкой губернии и на Кольском полуострове. В Архангельской губернии думали о восстановлении устроенных еще при Петре I гидротехнических сооружений на Золотицком озере возле села Ширша и устройстве на порожистой реке Лая гидроэлектростанцию.

проводимые на нем эксперименты показывали, что урожай сельскохозяйственных и технических культур, выращенный на торфе, не ниже, чем с применением минеральных удобрений. Кроме того, болота могли давать и торфяное топливо.

Безусловно, местные предприниматели задумывались об изыскании человеческих ресурсов и материальных средств своими силами. Так, задумываясь о перспективах экономического развития Севера после войны, предлагали воспользоваться военными обстоятельствами и «пригласить» в северные города эвакуированные из западных губерний высшие, желательные политехнические учебные заведения, которые стали бы готовить столь нужных здесь специалистов. В Архангельске в 1916 г. прорабатывался план обложения рублевым сбором каждого стандарта экспортируемого леса с целью сбора средств на создание собственного торгового флота. В 1917 г. был сделан первый шаг в этом направлении – крупнейшие местные предприниматели, И. Данишевский, Я. Беляевский, Д. Вальнев и другие организовали морское пароходство «Северо-Океан» и учредили акционерное общество «Русский Север» для эксплуатации природных богатств края¹.

Начавшаяся европейская война вселила надежду у местной общественности и на осуществление давнишней мечты – возродить существовавшие когда-то **курорты** или организовать новые. Этому способствовало, во-первых, то, что из-за войны желающие ездить «на воды» не могли посещать заграничные курорты и готовы были ездить на свои, отечественные. А во-вторых, под благовидным предлогом, что на этих курортах будут поправлять свое здоровье раненые воины, местные предприимчивые деятели желали получить казенные субсидии.

В Олонецкой губернии курорты были созданы еще Петром I, однако использовались они слабо в связи с отсутствием удобного транспорта. Строительство железной дороги связывалось с тем, что Карелия будет привлекательна не только целебными минеральными водами, но и красотами природы – озерами и водопадами. Обилие рыбы и дичи, как мечтали представители местной общественности, привлечет сюда любителей охоты и рыбной ловли²; главное, чтобы существовала транспортная доступность для столичных жителей.

В Вологодской губернии местные предприниматели и медики стали активно информировать о целебных свойствах Корнильевских минеральных вод и чудодейственном воздействии морских купаний³. Действительно, заброшенные соляные варницы как в Вологодской губернии (например, Леденгское усолье), так и в Архангельской (Ненокса, Сюзьма) местным населением и жителями губернских городов использовались как курорты; в связи с войной появилась возможность устроить здесь санатории и привлечь отды-

¹ Архангельск. 1916. 27 февраля; 1917. 29 января, 31 января.

² Кратчайший путь к Белому морю от Петрограда // Олонецкая неделя. 1914. С. 10-12.

³ Вологодский листок. 1915. 14, 16 апр.; Известия ВОИСК. Вып. 2 Вологда, 1915. С. 180, 181.

хающих из других районов страны.

В Архангельской губернии опасность мореплавания даже в ближайшие населенные пункты привела к тому, что морские курорты перестали посещаться. К тому же строительство санатория в Сюзьме было заморожено, поскольку инициатор его устройства был этнический немец, и у военных властей появилась информация, будто бы это место планируется использовать в качестве базы для германских подводных лодок. В связи с этим, было решено устроить санаторий в непосредственной близости от Архангельска, у деревни Белая гора (Жаровиха). Этим делом заинтересовалась супруга губернатора Е.В. Бибикова; был создан «оргкомитет», члены которого надеялись, что губернатор благодаря своему авторитету сможет получить необходимую сумму из казны. После отъезда Бибиковых из Архангельска в начале 1917 г. эта надежда исчезла, и оргкомитет сам собой распался, так как желающих вкладывать собственные деньги в данное мероприятие не нашлось.

Помимо амбициозных проектов, военные обстоятельства требовали решения и сиюминутных задач, связанных с **обеспечением фронта и тыла**. В России перестройка экономики на военный лад проходила с большими сложностями. Недостаток буквально во всем испытывала армия. В промышленности, сельском хозяйстве возникли проблемы в связи с недостатком рабочих рук и сырья. Транспорт не справлялся с возросшим объемом перевозок. Государство оказалось не в состоянии справиться со всеми этими проблемами, которые при этом нарастали как снежный ком. В этих условиях активизировалась деятельность патриотично настроенных общественных сил – буржуазии, земской и городской интеллигенции. С их стороны возникло стремление оказать содействие государственному аппарату в организации тыла. Летом 1914 г. уполномоченными губернских земств и городских самоуправлений были созданы Всероссийский земский союз (первоначальное и полное его название – «Всероссийский земский союз помощи больным и раненым воинам») и Всероссийский Союз городов; вскоре по всей стране стали открываться отделения этих организаций. Кроме прочего, они стали выполнять заказы главного интендантства на одежду и обувь для армии.

10 июля 1915 г. был организован объединенный комитет – Всероссийский союз земств и городов (Земгор), который приступил к мобилизации кустарной промышленности для снабжения армии вооружением и снаряжением. В губерниях также появились объединенные «земско-городские комитеты по снабжению армии»¹.

В Олонецкой губернии было налажено изготовление солдатских сапог силами местных кустарей и поставка их интендантскому управлению. К концу 1915 г. интендантское управление приняло 18 тысяч пар сапог. Поскольку качество кожи местной выделки было невысоким, в 1916 г. было решено устроить в Повенецком уезде образцовый земский кожевенный завод, для рабо-

¹ В Олонецкой губернии такой «комитет» был создан 16 августа 1915 года. См.: О деятельности Петрозаводского губернского комитета Всероссийского Союза городов по эвакуации больных и раненых воинов. // Олонецкая неделя. 1916. 17 января. С. 8-10.

ты на котором в Финляндии были наняты мастер и двое подмастерьев¹; однако последующие события не позволили до конца реализовать эту идею.

Олонецкий «Земгор» предлагал интендантству и центральному Военно-промышленному комитету ВПК организовать изготовление других предметов военного снаряжения и обмундирования, для чего представил образцы местной продукции – лыжи, мешки для переноски земли и др. Однако себестоимость этих предметов была слишком высока из-за дорогой доставки и отсутствия необходимого сырья.

В Вологде действовал «Объединенный комитет Земства, Городов и Промышленности по снабжению армии» под председательством главы губернской земской управы П.Ю. Зубова. Этот Комитет был создан 3 августа 1915 г. в связи с одобренным царем решением Земского Союза принять участие в снаряжении армии. На созванном губернским земством совещании представителей земских организаций, городских общественных управлений, Вологодской ремесленной управы, представителей торгово-промышленного класса и технической интеллигенции обсуждались вопросы согласования действий земских органов с ВПК и Союзом городов, а также привлечения к решению задачи помощи фронту всех общественных сил.

Губернская земская управа провела анкетирование промышленных предприятий губернии, уточнила номенклатуру производимой ими продукции. На основании полученных данных было решено предложить военному ведомству взять подряд на изготовление гранат. Предполагалось, что стаканы для них будут производиться в ремесленных школах (Пермяковской и Устьянской), а для изготовления зарядов будет оборудована специальная мастерская.

Вологодская губерния предлагала свои промышленные мощности для изготовления также ящиков для снарядов, земленосных мешков, шанцевого инструмента. Соответствующие заказы от военного интендантства были получены, однако их выполнение оказалось сорвано: заказ на топоры был выполнен на 20%, мешков было изготовлено и сдано в три раза меньше обещанного, стаканов для снарядов – 40%, телефонных шестов – половина. Заказы на запальные стаканы к грантам и черенки к лопатам не были выполнены вовсе. Изготовленные гранаты были забракованы интендантским ведомством².

Впрочем, вологодский «Комитет по снабжению армии» объяснял свои неудачи излишней централизацией и другими причинами («промышленные силы [в губернии] ничтожны, кустарные не сплочены и поредели в связи с отливом в армию; отсутствие рабочих, материалов, оборудования, расстройство подвоза, оскудение организаторских сил») и продолжал фонтанировать

¹ Журналы Олонецкого губернского земского собрания сессий чрезвычайной 16 августа и 49-1 очередной 2-19 декабря 1915 г. Петрозаводск, 1916. С. 115, 116

² Вологодский объединенный комитет Земства, Городов и Промышленности по снабжению армии. Отчет о деятельности Комитета со дня его открытия 1 августа 1916 года, доклады Правления и журнал Общего Собрания Комитета 31 июля 1916 года. Вологда, 1916.

новыми идеями, предлагая поставлять ивовые корья, клюквенный экстракт, холст на полотенца и портянки, лапти для беженцев, ящики для гранта¹.

В Архангельской губернии земских органов не было. Здесь особую активность проявляло купеческое общество, которое, отзываясь на призыв IX Съезда представителей промышленности и торговли о выработке мер для перевода предприятий на военное производство, устроило 26 июля 1915 г. расширенное собрание с приглашением представителей от местных торговцев, предпринимателей и поморов. Были определены меры, которые «возможно осуществить в Архангельске: организация и оборудование завода, вырабатывающего серную кислоту; мобилизация механических мастерских и станков Архангельского района для производства снарядов и отдельных частей для них. Для изготовления воинского снаряжения можно просить станки и прочее, вывезенное из эвакуированных районов, или же выписать их из-за границы, а вместе с тем пригласить специалистов и рабочих»².

Эти предложения не заинтересовали военное ведомство; в Архангельске для нужд фронта кустарным способом изготавливались только противогазы. Городу в условиях войны была уготовлена другая роль – он стал стратегически важным портом, через который осуществлялась доставка в страну вооружения и необходимых для оборонной промышленности машин и материалов. Проблемами разгрузочных работ в порту и организацией транспортировки грузов в центр страны призвана была заняться другая общественная организация - военно-промышленный комитет.

Не справившись с военными заказами силами местной промышленности, торгово-промышленная общественность подключилась к **осуществлению контрольных функций** за деятельностью органов военно-экономического управления.

В июне 1915 г. был создан Архангельский военно-промышленный комитет. Инициатором выступил Биржевой комитет, членами стали представители городского самоуправления и купеческого общества. Для ведения переговоров с Центральным ВПК и для практического осуществления стоящих перед комитетом задач при ВПК был избран технический совет, в который вошли местные инженеры. Председателем ВПК был избран городской голова и активный общественный деятель В.В. Гувелякен.

При Архангельском ВПК было организовано пять секций: по обеспечению порта рабочими руками, техническая, продовольственная, «дровяная» (по обеспечению города топливом), «перевозочная» – для организации даль-

¹ Военное интендантство, в свою очередь, присылало заказы на древесный спирт, скипидар, кавалерийские пики, перископы, мины, походные кухни, чугунные копровые бабы в наковальнях, кирко-мотыги, роговые свистки, ружейные ложа, коновязные колья и молотки, патронные сумки, лыжи для ходьбы, смольные канаты и веревки... (См.: Вологодский объединенный комитет Земства, Городов и Промышленности по снабжению армии. Отчет о деятельности Комитета со дня его открытия 1 августа 1916 года, доклады Правления и журнал Общего Собрания Комитета 31 июля 1916 года. Вологда, 1916. С. 37-38).

² ГААО. Ф.97. Оп.1. Д.10. Л.4.

нейшей транспортировки доставленных морем грузов.

В навигацию 1915 г. Архангельский ВПК взял на себя обязанности по ликвидации возникших трудностей по разгрузке Архангельского порта. Их коллега, председатель Нижегородского военно-промышленного комитета Дм. Сироткин, занимавшийся здесь организацией речных перевозок, вызвал в Архангельск представителей Центрального ВПК, которые ознакомились с неблагоприятной ситуацией в Архангельском порту. Председатель ЦВПК Рябушинский передал в Архангельский ВПК оборотный капитал в сумме 10 тыс. рублей для организации ускоренной разгрузки пароходов и дальнейшей переотправки грузов, заявив при этом, что «денег будет столько, сколько нужно, был бы результат»¹. «Перегрузочная секция» Архангельского ВПК сформировала собственную рабочую артель, выполнявшую в порту самые тяжелые работы, за которые другие грузчики не брались без дополнительной оплаты. ВПК занимался также вопросами обеспечения рабочих питанием, в частности, на его средства была устроена чайная на Бакарице.

Представители власти с опаской и раздражением относились к ВПК, этому детищу либеральной буржуазии. По словам начальника Архангельского жандармского управления, «круг деятельности военно-промышленного комитета и участие его в деле снабжения нашей действующей армии совсем ничтожно»².

Олонецкий комитет Земгора стремился организовать общественный контроль за железнодорожным строительством. В частности, обращал внимание на медленные темпы строительства моста через реку Свирь³.

§ 3. Вопросы жизнеобеспечения населения северных губерний

Важным событием в экономической жизни северных губерний было **запрещение производства и торговли спиртными напитками**. Обычное действие правительств воюющих стран по ограничению потребления алкоголя сыграло свою роль в дальнейшем развитии событий в стране и непосредственно в северных губерниях. Благое, кажется, начинание в конечном итоге отрицательно повлияло и на экономическую, и на социальную ситуацию.

Надо отметить, что в северных губерниях (особенно в Архангельской и Олонецкой) проблема народного пьянства не стояла так остро, как в целом по стране. Впрочем, непосредственно перед войной пьянство как сопровождающее индустриализацию и урбанизацию явление, стало распространяться и здесь. Местное население, «имея крупные заработки, живя значительно богаче крестьян центральных и южных губерний, тратит большие деньги на водку»⁴.

Опасаясь срыва мобилизации, правительство распорядилось на время ее проведения запретить торговлю спиртным. После окончания мобилизации,

¹ Архангельск. 1915. 8 августа.

² ГААО. Ф.1323. Оп.1. Д.445. Л. 12, 13.

³ В губернском объединенном земско-городском комитете по снабжению армии // Вестник Олонецкого губернского земства. 1916. № 6. С. 22.

⁴ ГААО. Ф.4. Оп.10, т.1. Д.654. Л.24.

которая прошла на редкость организованно, общественность северных губерний, поддерживая предложение Московской городской думы, стала требовать у своих властей продления запрета на торговлю крепкими напитками до окончания войны. 13 октября 1914 г. было высочайше утверждено Положение Совета Министров, по которому удовлетворение ходатайств о воспрещении торговли крепкими напитками впредь до окончания военного времени было предоставлено власти губернаторов, после соответствующего представления министру финансов.

В многочисленных прошениях отмечалось, что пьянство способствует обнищанию населения, распространению «босячества и хулиганства». Ссылаясь на короткий опыт «народного отрезвления» в период мобилизации, просители отмечали, что «светлее стала жизнь обывателя, значительно меньше стало всяких назойливых попрошайек и тунеядцев и совершенно почти прекратилось всякое хулиганство». Из городов и уездов приходили благодарные письма женщин, которые описывали, как к лучшему изменилась их жизнь после запрета на винную торговлю¹.

Первое время в средствах массовой информации появлялись восторженные отзывы о результатах «народного отрезвления». Однако вскоре стали отмечать и отрицательные моменты: накануне праздников полностью раскупались в аптеках спиртосодержащие средства; увеличилось количество хищений экспортного спирта со складов; развилось подпольное самогонование, которое представляло опасность также тем, что на вино переводилось большое количество дефицитного продовольствия². Процветала винная контрабанда. Владельцы пивных заводов, опасаясь разорения, начали выпускать под видом «безалкогольных напитков» бражку. Значительно опаснее было распространение среди рабочих употребления денатурированного спирта и различных спиртосодержащих жидкостей.

Самогонование, подпольная торговля спиртными напитками, спекуляция распространилась и среди рабочих, отвлекая некоторых из них от основной деятельности. В донесениях полицейских чиновников отмечалось, что у части приезжих рабочих присутствовало представление, что «здесь [в Архан-

¹ В Архангельске в декабре 1914 г. была создана специальная комиссия, состоящая из представителей общественности, духовенства, чиновников губернского акцизного управления и полицеймейстера. Председателем комиссии был назначен Н.А. Старцев, активный общественный деятель, бывший депутат Государственной Думы, возглавлявший местное общество трезвости. Он ознакомил членов комиссии с прошением, подписанным 3.700 женщинами, в котором предлагалось закрыть вообще все заведения с продажей любых спиртных напитков, включая пиво, а для лечебных целей алкоголь отпускать только по рецептам врача, из аптеки. Архангельский полицеймейстер поделился своими наблюдениями о сокращении преступности в городе и губернии за четыре «безалкогольных» месяца. Несмотря на возражения защитников пива, легких виноградных вин, и тех, кто предупреждал о возможном развитии подпольной виноторговли, винокурения, появлении различных эрзацев, которые будут более пагубно отражаться на здоровье людей, чем водка, комиссия поддержала предложение о полном воспрещении продажи и изготовления в городе и губернии спиртных напитков в течение всей войны.

² ГААО. Ф.17. Оп.2. Д.1. Л.19

гельске] работают только дураки». Среди рабочих-татар было распространено шинкарство (изготавливали «хачку»). Пойманных на подобных неблагоприятных делах лишали отсрочки от призыва в армию и отправляли на фронт¹.

Запрет на продажу спиртных напитков привел не только к закрытию некоторых производств и отвлечению части работников от производительного труда к более выгодному «подпольному винокурению». Так называемый «сухой закон» во многом спровоцировал рост цены на труд, поскольку рабочие вынуждены были покупать спиртные напитки по более высокой цене, и поэтому постоянно требовали повышения расценок. Значительно сократились также доходы казны и местного управления от поступления налогов (как известно, 30% доходов российской казны до войны составляли «пьяные» деньги).

Чтобы обезопасить население от неминуемо возникающих во время войны **продовольственных проблем**, пытались ввести централизованную систему обеспечения (что, в конце концов, привело к небывалой локализации интересов отдельных, вплоть до самых мелких, административно-территориальных единиц). С августа 1915 г. в правительственном аппарате действовали «особые совещания» для обсуждения и объединения мероприятий по продовольственному делу; по перевозке топлива и продовольствия и другим подобным вопросам.

В годы войны существенным изменениям подвергся налаженный механизм оптовой и розничной торговли. Большинство уездов северных губерний были зависимы от внешних поставок, что значительно осложнило здесь в годы войны продовольственное положение. Оно усугублялось, с одной стороны, значительным ростом населения на тех территориях, где проходили портостроительные и дорожные работы, а с другой, чрезвычайной загруженностью транспортных магистралей казенным импортом и экспортом, что затрудняло подвоз продовольствия для населения.

Продовольственная проблема особенно коснулась северных губерний, в которых, за исключением южных, земледельческих уездов, даже крестьянское население большую часть года питалось привозным продовольствием. Архангельская губерния при ежегодной потребности в 5 млн. пудов продовольствия собственным производством получала всего 2,4 млн. пудов. Все остальное было привозным. Проблемами обеспечения губернии продовольствием, не производимым в самой губернии (а это значительная часть потребляемого хлеба, крупы, сахар и проч.) ведал Губернский продовольственный комитет, существовавший с 1812 г. В начале XX века он в основном занимался поставками продовольствия в отдаленные неземледельческие уезды, а сам Архангельск и относительно плотно заселенные уезды снабжались частными торговцами, которые закупали, завозили и продавали продукты питания и предметы первой необходимости мелким оптом и в розницу. Города

¹ Например, молотобоец Потапов был уволен с работы на железнодорожной станции Исакогорка «за производство пивоварения и спаивание служащих и отправлен служить в армию» (ГААО. Ф.1323. Оп. 4. Д. 10. Л.32)

Архангельской губернии были небольшие, малонаселенные, даже в губернском центре население имело собственные огороды и скот. Незрелость розничной торговли и устоявшаяся традиция, а также тот факт, что большинство горожан жили в собственных домах, способствовали тому, что население закупку хлеба и круп производило мелким оптом и хранило в домах; осенью происходила закупка мяса и рыбы на всю зиму – рыба была в основном норвежская, доставляемая на Архангельскую ярмарку поморами, а мясо по первому зимнему снегу привозили крестьяне из дальних деревень и мезенские ненцы. Такой способ закупок смягчил продовольственную проблему в первые месяцы войны. Пожалуй, если бы не наплыв пришедшего населения и не большое количество расквартированных в городе воинских частей, население северных городов не столкнулось бы с острой нехваткой продовольствия.

В крупных промышленных центрах страны с самого начала войны началось ожидание спекулятивного скачка цен. Этому способствовало сокращение сельскохозяйственного производства и искусственная задержка оптовиками продовольствия на складах в ожидании поднятия розничных цен. Уже в конце июля 1914 г. в Петрограде, а затем в Москве устанавливаются нормированные цены на предметы первой необходимости. С самого начала войны и в Архангельске по рекомендации МВД была проведена ревизия всего имевшегося продовольствия. Запасы оказались значительными и, по заключению городских властей, при сохранении прежней системы подвоза продуктов питания продовольственный кризис и чрезмерный рост цен на предметы первой необходимости городу не угрожал. Однако война нарушила первоначальные планы: введение централизованных закупок продовольствия для армии отвело дело снабжения населения на второе место. Доставка хлебных грузов по Северной Двине была осложнена реквизицией барж и других плавсредств для угольных перевозок, тем более, что во избежание простоев их владельцам было запрещено брать обратный груз, каким могло бы стать продовольствие. Запрет на перевозку частных грузов по железным дорогам привел к проблемам со снабжением населения продуктами питания и к росту дороговизны.

В первый же месяц войны последовали указы о запрещении вывоза хлеба из страны и ограничении вывоза продовольствия, а в феврале 1915 г. был введен запрет на экспорт всех продовольственных и фуражных товаров. Для северных губерний это имело следующие отрицательные последствия: во-первых, сократился традиционный экспорт через Архангельский порт, во-вторых, это ударило по интересам торговцев, занимавшихся скупкой и продажей за границу продуктов морских промыслов и оленеводства, поскольку в России, да еще при местных транспортных проблемах, сбыта своему товару они не нашли бы. В-третьих, начался дефицит продовольствия и рост цен на него.

Торговцы, занимавшиеся скупкой у промысловиков рыбы и дичи, предполагали повышение спроса на продовольствие в связи с «военными обстоятельствами» внутри страны (в больших городах, для армии), и делали в 1914

г. особенно большие закупки¹. Мобилизация всего транспорта на вывоз военных грузов поставила их на грань разорения. Зимой 1914 г. они обращаются к губернаторам с просьбой оказать помощь в предоставлении железнодорожного транспорта для вывоза заготовленной продукции в Петроград. Поскольку в промышленных территориях была традиция отдавать продукцию промыслов «на реализацию», то сложившаяся ситуация могла разорить не только торговцев, но и промысловиков. Зимой 1914/15 г. эту проблему удалось решить, наладив доставку грузов по зимникам, гужевым способом. Однако реквизиция значительного числа лошадей для армии и других оборонных нужд, а также дороговизна вообще такого способа доставки не способствовали его развитию. Но все же в первую военную зиму этот вид транспорта выручил торговцев: они не разорились, хотя, по-видимому, им приходилось продавать товар с ущербом. Кстати, архангельскому губернатору Бибикову пришлось защищать гужевой способ доставки грузов от «поползновений» военных властей, которые усмотрели в нем альтернативу дорогостоящему проекту перестройки Архангельской железной дороги на широкую колею. Бибиков просил оставить возможность пользоваться гужевым транспортом за местными торговцами, в противном случае, считал он, не успев вывезти свой скоропортящийся товар – рыбу, дичь, оленину – они разорятся и разорят своих поставщиков – рыбаков и охотников.

В 1915 г. закупка продуктов морских и лесных промыслов резко сократилась: торговцы не желали больше сталкиваться с теми проблемами, которые у них были в первую военную зиму. Кроме того, многие промысловики ушли в армию или нашли более выгодный и надежный способ заработка – на портовых и дорожных работах.

Тяжело ударил запрет на вывоз продовольствия и по поморам, нарушив их традиционную торговлю с Северной Норвегией, куда они поставляли сибирский хлеб в обмен на рыбу. В 1915 г. поморское население просило разрешить им вывозить для продажи в Норвегию лесоматериалы. Совет Министров позволил им на своих парусных судах вывозить лесоматериалы и некоторые продовольственные товары, однако архангельский губернатор категорически выступал против экспорта продовольствия, пока им не будет полностью обеспечено население губернии².

Дефицит продовольствия в первую очередь коснулся населения городов³. Получив во время войны дополнительный импульс для своего развития,

¹ ГААО. Ф.1. Оп.4, т.5. Д.1343. Л.67.

² Вместе с тем, Архангельск в начале войны был буквально завален импортным продовольствием, прибывавшем сюда на тех судах, которые опасались заходить в порты назначения - на Балтику. На 15 пароходах было доставлено 764 тысяч пудов шотландских сельдей (РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д. 362. Л. 10). Сюда же устремлялись потоки экспортного продовольствия - масло, яйца и проч. Поскольку поступил запрет на экспорт продуктов питания, эти товары следовало реализовать в Архангельске, либо вывозить обратно. Все эти продукты портились, так как вывезти их вглубь страны не представлялось возможным (см.: ГААО. Ф.1. Оп.4, т. 5. Д. 1343. Л. 134).

³ В Архангельской городской думе уже 1 августа 1914 г. обсуждался вопрос о введении предельных цен. После долгих дебатов, в которых гласные и представители торговли

северные города одновременно столкнулся с проблемой ухудшения жизни населения под влиянием военных обстоятельств. Городские бюджеты до конца XIX века существенно пополнялись за счет акцизных сборов на торговлю спиртными напитками, а после введения казенной монополии на их продажу ежегодно получали возмещение утраченных доходов. С началом войны бюджеты городов были существенно сокращены¹. Появились также дополнительные статьи расходов, например, для оказания материальной помощи призванным на войну, благотворительных мероприятий по отношению к семьям военнослужащих, беженцев, пленных и т.п. При этом отток земледельческого населения не только в армию, но (что было актуальным для северных губерний) на дорожные и портовые работы, привел к повышению цен на продукты питания и дрова, которые горожане получали из деревни. Близость больших строек оттягивала рабочую силу, продукты, которые закупались для рабочих, тягловый скот и корм для него.

В 1915 г. МВД озаботилось ситуацией, которая сложилась в городах. Предпринимается выяснение вопросов обеспечения населения и борьбы с дороговизной². На основании циркуляра МВД от 30 апреля 1915 г. губернаторам надлежало выяснить реальные потребности населения, представить требования на необходимое количество вагонов, чтобы завести в города необходимые продукты и предметы первой необходимости. Были созданы губернские и уездные продовольственные комитеты, а также органы по борьбе с дороговизной на местах.

В 1915 г. Всероссийский Союз Городов провел анкетирование среди городских управлений с целью выяснить наличие в городах таких проблем, как рост дороговизны и представления городских управ о возможности ее предупреждения и прекращения³. Результаты анкетирования убедили, что городские власти оказались не готовы к возникшим проблемам. Попытки ограничить свободную торговлю привели к образованию дефицита и еще более усугубили ситуацию. Города (особенно северные, осознающие, что их проблемы вызваны тем значением, который Северный край приобрел для воюющего государства) нередко видели выход из создавшегося положения только в

не могли прийти к единому мнению, поскольку «нормальные», по мнению торговцев, цены членам городского представительного органа казались явно завышенными, было решено цены на хлеб и мясо поднять в среднем на 20%.

На собрании городской думы в Петрозаводске 19 августа 1914 г. были заслушаны вопросы о «мерах к ограждению населения от чрезмерного повышения цен на предметы первой необходимости (хлеб, мясо, муку, крупу, соль, дрова, керосин) и о привлечении на местные рынки подвоза предметов продовольствия» (НА РК. Ф. 71. Оп. 1. Д. 10/163. Л. 112).

¹ См.: Циркуляр МВД от 31 июля 1914 г. о сокращении бюджетов городов с целью выделить средства на призрение семей солдат.

² См.: Циркулярное предложение Главного Управления МВД по делам местного хозяйства от 31 июля 1914 года по вопросу о недопущении дороговизны в городах в связи с военным временем.

³ Анкета о дороговизне. 1915 г. /Всероссийский Союз Городов. Главный комитет. Экономический отдел. М., 1915. С. 3

правительственной помощи. Так, решение продовольственной проблемы Олонецкий Земгор видел в обеспечении губернии с петроградской биржи.

В северных губерниях, где не только городское, но и сельское население жило за счет привозного продовольствия, дороговизну связывали с общим расстройством транспорта, увеличением централизованных закупок для армии, а также с ростом местного спроса – в городах Вологодской губернии новыми потребителями стали раненые, пленные и беженцы; в Архангельской – военнотруженики и рабочие, в Олонецкой – рабочие, приехавшие из других губерний на дорожное строительство, а также местные крестьяне, отвлеченные от привычных занятий более высокими заработками¹. Причины дороговизны видели также в спекуляции, с которой путем введения фиксированных цен на товары (такс) бороться не удавалось.

Из 257 опрошенных городских правлений только 65 занимались закупкой продовольствия и реализацией его через городские лавки. Среди них была Вологда. Впрочем, недостаточность собственных средств для закупки продовольствия не позволило городскому управлению создать здесь существенную альтернативу свободной торговле. Пример «общественных лавок», однако, показался интересным, и в 1915 г. Архангельские власти стали закупать и реализовывать среди городского населения по фиксированным ценам мясные продукты, а власти в олонском городе Вытегра централизованно закупали хлебные продукты².

В 1915 г. города стали получать финансовую поддержку от правительства на централизованную закупку продовольствия и товаров первой необходимости, а также на заготовку дров для населения.

В Олонецкой губернии, по примеру Петрограда, городское население призывали устраивать огороды, для чего был вырублен на принадлежащих городу участках лес (к этой работе привлекли военнопленных) и устроены «общественные огороды» для обеспечения горожан овощами³.

В северных губерниях многие предприятия имели собственные запасы продовольствия. Это особенно касалось расположенных в отдаленных и труднодоступных местах или занимающихся заключением договоров с населением на поставку продукции или рабочей силы (крестьяне, особенно весной, готовы были трудиться не за деньги, а за хлеб, которого обычно до нового урожая не хватало). Во время войны в связи с транспортными проблемами предприятия особенно активно закупали продовольствие. Так, «Компания Онежского лесного торга» в 1916 г. заготовила продовольствие для своих рабочих в таких количествах, что должно было хватить на 1916-1918 гг.⁴ Такие запасы гарантировали сохранение на заводах рабочей силы. В Олонецкой губернии городские власти практиковали закупку продовольствия совместно

¹ Анкета о дороговизне. 1915 г. /Всероссийский Союз Городов. Главный комитет. Экономический отдел. М., 1915. С. 57

² Анкета о дороговизне. 1915 г. /Всероссийский Союз Городов. Главный комитет. Экономический отдел. М., 1915. С. 100, 103, 108

³ НА РК. Ф. 62. Оп. 1. Д. 72/573. Л. 127.

⁴ ГАРФ. Ф. 3811. Оп. 1. Д. 114. Л. 63-67.

с «градообразующими» предприятиями (Александровским заводом, Онежским пароходством), на которых работала значительная часть населения и у которых при этом были средства для таких закупок¹.

Продовольственный кризис явно наметился в северных губерниях зимой 1914/15 г. Местные торговцы, надеясь на падение цен на хлеб, которого они ожидали в связи с запрещением хлебного экспорта, не спешили с обычными закупками. Но они просчитались: цены на хлеб не понизились, и при этом возникли проблемы с его доставкой, поскольку железная дорога была занята военными перевозками. Да и обычный поставщик, Сибирь не мог предоставить краю хлеб, поскольку там производились первоочередные казенные закупки. Уже закупленный хлеб не доходил: некоторые закупки реквизировались военными ведомствами, другие невозможно было доставить из-за отсутствия вагонов. Из других губерний также вывезти хлеб было сложно, поскольку в некоторых – таких, как Ярославская или Нижегородская – местные губернаторы собственной властью ввели запрет на вывоз продовольствия из пределов своих губерний, опасаясь возникновения у себя продовольственных проблем и роста дороговизны.

Плохо обстояло дело с кормами для скота. Распродав по выгодным ценам и при внезапном резком спросе на корма, возникшем в связи с развитием гужевых перевозок зимой 1914/15гг., запасы овса и сена, крестьяне с началом весны начали интенсивно резать скот, что вызвало падение, даже по сравнению с довоенным уровнем, цен на мясо на городском рынке.

В Архангельске в январе 1915 г. губернатор собрал представителей купечества и пригрозил: если торговцы не дадут гарантии обеспечения города и губернии продуктами питания, то эти закупки будут осуществляться административным способом. Эта угроза, уже воплощенная в жизнь в некоторых губерниях, заставила торговцев «зашевелиться». На совместном заседании купеческого общества и биржевого комитета была избрана депутация для поездки в Петроград с ходатайством о разрешении вывоза хлеба из Сибири для Архангельской губернии, «как собственного хлеба не имеющей, и в связи с придвигающимися сроками навигации, когда только и бывает возможна доставка хлебных запасов в отдаленные уезды губернии». Ходатайство купечества поддержали губернатор и начальник охраны Архангельского порта Ивановский, которые ссылались на возможный срыв доставки военных грузов в связи с нехваткой продовольствия и полным отсутствием кормов для лошадей. Подвоз в Архангельск как порта государственного значения продовольствия был приравнен к транспортировке военных грузов. Система доставки была следующей: торговцы направляли заявки на транспорт для вывоза продовольствия в биржевой комитет, а тот занимался выдачей подрядов на вагоны. Удалось закупить до трех миллионов пудов хлеба и других продовольственных грузов. Однако вывезти уже закупленный хлеб из Сибири оказалось невозможным, поскольку Сибирская магистраль была буквально забита во-

¹ Петрозаводск: 300 лет истории. Кн. 3. С. 90-92; НА РК. Ф. 71. Оп. 1. Д. 10/165. Л. 116-116об.

енными эшелонами. Кроме того, Архангельский губернатор получил информацию, что некоторые торговцы под видом продуктов питания первой необходимости пытаются ввезти в город экспортное продовольствие.

По мнению купеческого общества, проблемы с продовольствием были вызваны и твердыми ценами. Летом, когда проблема с кормами решилась, крестьяне перестали резать скот, что подняло закупочную цену на мясо. У торговцев рыбой были свои проблемы: треска в Норвегии подорожала, особенно в связи с начавшимися там закупками для германской армии. На цену норвежской рыбы влияло и падение внешнеторгового курса рубля. Было принято решение «таксы» (твердые цены на продовольствие) не отменять, но сделать их более гибкими, меняя в зависимости от объективного роста закупочных цен и транспортных расходов¹.

В связи со сложностями доставки продовольствия, которые не в последнюю очередь были вызваны загруженностью транспорта, центральные власти распорядились выделять квоты на железнодорожные вагоны для доставки предметов потребления только для сделанных городскими управами продовольственных закупок. Торговцы были недовольны этим решением, видя, что их фактически отстраняют от вопросов снабжения населения продовольствием и прочими предметами первой необходимости. На «продовольственной секции» Архангельского военно-промышленного комитета было заявлено, что власти таким способом принуждают торговцев закрывать свои дела. Высказывалось также сомнение, что городские управы, не имея опыта в торговых делах и необходимых финансовых возможностей, вряд ли справятся с возложенными на них задачами продовольственного обеспечения населения централизованным способом. Секция потребовала отменить это распоряжение, в крайнем же случае предложила создать при городской управе особый продовольственный орган, который выяснял бы потребности населения в продовольствии, контролировал закупки и наблюдал за ценами, изменяя их при необходимости².

В Архангельске «Городской продовольственный комитет» был создан в сентябре 1915 г. в составе не только городских властей, но представителей купечества и потребительских обществ. Обсуждая задачи продовольственного обеспечения населения, гласные архангельской городской думы разделились на две части, которые условно можно назвать «выразителями интересов купечества» и «государственниками». Первые считали, что деятельность Городского продовольственного комитета «должна быть ограничена заботой о достаточном привозе предметов потребления по железной дороге; рассматривать ходатайства торговцев о содействии к получению предполагаемых ими к закупке грузов и в определенных случаях принимать такие покупки на свое попечение, повышая или понижая таксу», при этом купленный и привезенный товар должен был поступать в распоряжение закупивших его торгов-

¹ Архангельск. 1915. 8 июля.

² ГААО. Ф.7. Оп.1. Д.1492. Л. 351,352.

цев¹.

Другая часть гласных («государственники») указывали, что такой способ снабжения населения уже был испробован летом 1915 г. и дал неудовлетворительный результат. Снабжение населения продовольствием, то есть его закупка (минуя посредничество оптовых фирм) и продажа населению через городские лавки и местных торговцев, должно находиться в руках городской управы. Получив под большие проценты средства для закупки продовольствия в коммерческих банках, городская дума направила в хлебные губернии своих агентов, провела перепись населения, с целью выяснить реальное количество потребителей.

Однако снабжение не удалось нормализовать ни через налаженную систему частной торговли, как это практиковалось в первой половине 1915 г., ни через централизованные закупки, как пытались сделать губернские и городские власти во второй половине 1915 и в 1916 г. Причинами были общая разруха в сельском хозяйстве и на транспорте, а также чрезмерный рост населения. Местные торговцы видели причину и в твердых ценах. В 1915 г. в Архангельске произошло беспрецедентное событие: председатель «продовольственной секции» ВПК, купец Х. Манаков, критикуя продовольственную политику губернатора, обвинял его в «натравливании населения на торговый класс». Губернатор Бибииков подал на него в суд. Наказание за оскорбление представителю власти было наложено не очень суровое – три недели под арестом. Но это было первый и, пожалуй, единственный открытый, вылившийся на страницы местной и столичной печати, конфликт между властью и общественностью в северных губерниях².

Критикуя централизованную продовольственную политику в годы войны³, И.И. Данишевский высказывал в 1919 г. мнение, что передача дела снабжения населения продовольствием бюрократической организации, «которая, не будучи знакома с торговой политикой и не имея правильной торговой организации, закупали товары из третьих и иногда из пятых рук, переплачивая на них огромные деньги», было большой ошибкой. Сами по себе продовольственные организации были слишком громоздкие и требовали значительных средств на свое содержание; получившие исключительное право распределения продуктов кооперативы нередко были спекулятивными организациями, которые, пользуясь своей бесконтрольностью, взвинчивали цены на товары первой необходимости.

В конце 1916 г. сторонники «твердой линии» наконец сдались. Совет Министров передал право устанавливать цены на предметы первой необходимости губернаторам, что позволило проводить в этом вопросе более гибкую политику. Прежде их могли устанавливать только органы местного самоуправления, при длительной процедуре утверждения в различных инстанциях. Это не позволяло вводить систему гибких цен, о чем просили торгов-

¹ ГААО. Ф.7. Оп.1. Д.1492. Л.297.

² ГААО. Ф.69. Оп.4. Д.751.

³ Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. Архангельск, 1919

цы. Кроме того, наказание для нарушителей (штраф до 50 рублей) было слишком незначительным по сравнению с возможными заработками в условиях все возрастающего дефицита. Теперь цены мог устанавливать губернатор. Он обладал правом выпускать обязательные постановления и накладывать административные наказания до трех месяцев тюрьмы или до трех тысяч рублей штрафа.

В Архангельске по распоряжению губернатора была создана «Комиссия для выработки справедливых цен», задачей которой было достижение какого-то согласия в том, чтобы существующие таксы не губили бы частную торговлю, и вместе с тем, чтобы цены не были бы чрезмерными для населения. Таксы стали устанавливаться с учетом мнения торговцев, представители которых были включены в комиссию. Но обещанного ими в случае отмены жестких такс изобилия не наступило. Рост дороговизны привел к тому, что в начале 1917 г. губернатор выпустил вызвавшее недовольство купечества постановление об уголовной ответственности за установление «чрезмерных цен» на продовольствие. Однако проблема была не в ценах, а в отсутствии продовольствия. Горожане практически все продукты питания получали по карточкам, введенным для дефицитных товаров еще в 1915 г., и эти карточки становилось все сложнее «отovarить».

После Февральской революции вопросами продовольственного обеспечения населения стали вновь заниматься самые разные организации. 25 марта 1917 г. распоряжением Временного правительства учреждаются местные продовольственные комитеты, которые становятся полновластными, так как государство объявило хлебную монополию. Но распределять было уже нечего – хлеба не было. Населению северных губерний, в первую очередь территориям, где велись интенсивные строительные работы, грозил голод. Лихорадочные попытки и центральных, и местных органов справиться с создавшейся ситуацией были бесполезны.

Тем временем из голодающей страны через Архангельск продолжали отправлять хлеб для союзников. В июле 1917 г. Главнач Сомов телеграфирует в Петроград: «Полная неопределенность вопроса снабжения хлебом Архангельской губернии. В губернский продовольственный комитет поступают многочисленные отказы из Сибири о доставке обещанного хлеба. ... В случае дальнейшего вывоза хлеба за границу без обеспечения местных нужд могут возникнуть эксцессы»¹. Но прекращение поставок хлеба произошло только осенью 1917 г. Однако надежды на продовольственную помощь из Центра не было; более того, оттуда шли отчаянные призывы столичных властей послать хоть какое-нибудь продовольствие в Петроград².

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5221. Л.409

² В октябре 1917 года в Архангельск прибыл пароход «Обь» с грузом продовольствия для заказчика, находившегося в столице. Городские власти не позволили вывезти продовольствие из Архангельска.

Война стимулировала **развитие инфраструктуры** северных городов и отдельных населенных пунктов. Повсеместно стали открываться почтово-телеграфные конторы, шире применялась телефонная связь.

Безусловно, в первую очередь это было связано с обеспечением обороны края. Безлюдное побережье Кольского полуострова еще на рубеже XIX-XX веков было покрыто телеграфными линиями, чтобы оповещать промысловиков о движении рыбы. Подобная система связи во время войны не только стала широко использоваться, но и значительно расширилась.

Начавшаяся война привела к созданию системы оповещения по всему побережью, а также между Архангельском и Петроградом, о всех изменениях обстановки в море (о появлении подводных лодок, движении судов и проч.) На военных кораблях и маяках появилось радиооборудование. В системе военного управления краем появилась «Служба связи», взявшая на вооружение все новинки того времени.

Началось оборудование постов связи на Мурманском побережье. В Архангельске были выстроены сборные деревянные дома и сигнальные мачты, которые с открытием навигации были доставлены сначала в Александровск, а затем к местам будущих постов, расположенных на возвышенных местностях в самых безлюдных местах, в том числе на островах. Между собой, а также с Мурманском и Архангельском эти посты имели телефонную связь; в случае недоступности кабель проводился под водой. В 1917 году на трех постах в районе Кольского залива были установлены только что изобретенные радиопеленгаторы, позволявшие определять местонахождение подводной лодки во время ее радио-переговоров¹.

На побережье и вблизи Архангельска были установлены мощные радиостанции, позволявшие иметь связь отдаленных постов с Архангельском и даже Петроградом. Из-за магнитной аномалии прохождение радиосигналов на Кольском заливе было затруднено, поэтому между Романов-на-Мурмане с другими портами, военными базами и постами связь осуществлялась через Архангельск.

Связь с Англией и другими странами осуществлялась с помощью подводного кабеля, протянутого от Александровска до Британских островов. Кабель был перегружен срочными телеграммами из центра, депеши подолгу ждали очереди. Для передачи срочных сообщений о подводных лодках и другой важной информации командование в Архангельске должно было иметь в своем распоряжении непосредственную и надежную связь с английским флотом. Поскольку первое время не было прямой телеграфной линии, эти сведения приходилось посылать через несколько передаточных станций; нередко на доставку срочной телеграммы таким путем уходило до 7 дней, и сведения уже теряли свою актуальность.

¹ Варнек П.А. Русский Север в первую мировую войну. // Морские записки. 1949 г. Вып. VII. № 1. С. 21-22.

Когда в сентябре 1916 г. сгорела телеграфная станция в Александровске, в течение нескольких недель, до присылки новой аппаратуры, единственной линией связи, находившейся на всем протяжении под контролем Антанты, явился англо-индийский телеграф, пересекавший Россию. Срочные телеграммы приходилось посылать через Индию и Суэцкий канал.

Англичане пытались наладить прямую радиотелеграфную связь с военно-морской базой в Иоканьге, где стояли британские корабли, через британские суда, на которых было установлено необходимое оборудование. Два из посланных судна были уничтожены германскими подводными лодками; но третий смог выполнить функцию передаточной станции. В 1917 г. был протянут кабель из Англии в Мурманск и через Иоканьгу до Архангельска. Таким образом, три этих главных пункта обороны на Севере России получили прямой кабель до Англии и одновременно получили возможность более надежной связи между собой¹.

Включенные в решение государственных задач северные города и отдельные территории также могли позволить завести у себя технические новшества. В Архангельске, например, местным властям во время войны удалось решить ряд важных для городского хозяйства вопросов, в том числе осуществить строительство городских электротехнических сооружений.

До войны в городе существовали три частные электростанции, которые обслуживали всего несколько десятков абонентов. При этом потребности города даже в то время были по крайней мере вдвое больше. Давно поднимался в городе и вопрос о дешевом общественном транспорте: несмотря на немногочисленное население, Архангельск обладал большой протяженностью, что создавало дополнительные трудности горожанам и приводило к жилищной проблеме в центральных кварталах. Вопрос о трамвае городские власти пытались решить с 1896 г.. Разумеется, своих средств у местного самоуправления на осуществление этих проектов не было. В 1913 г. было, наконец, получено правительственное разрешение на устройство облигационного муниципального займа на три миллиона рублей для строительства электростанции и городской электрической дороги (трамвая). Реализацию займа взяла на себя английская фирма. В 1914 г. вся подготовительная работа по пуску городской электростанции была закончена. Частных электростанций были закрыты. Однако из-за начавшейся войны английские партнеры отказались от предварительной договоренности, а заказанное «в долг» оборудование не поступило. Получавшие электрическое освещение от частных электростанций горожане опасались, что осень и зиму им придется жить без света.

Настроение не только среди населения города и городских властей было самое пессимистическое: считалось, что задуманное строительство следует отложить до конца войны. Однако в феврале 1915 г. Земгор предоставил городу заем сроком на 35 лет «на достройку городских электрических сооружений». При осуществлении проекта строительства городских электротехни-

¹ Варнек П.А. Русский Север в первую мировую войну. // Морские записки. 1949 г. Вып. VII. № 1. С. 21-22.

ческих сооружений приходилось сталкиваться не только с финансовыми трудностями. Не хватало рабочих. Городское управление не могло платить рабочим столько, сколько они получали в порту, поэтому пришлось привлекать к работам заключенных тюрьмы. Стремление городских властей устроить электростанцию и трамвай вызывали не только восторженное ожидание у горожан; находились и такие, кто критиковал их «местнические интересы», направленные на внутренние, а не на общегосударственные дела. Возможно, все усилия местных властей оказались бы тщетны, если бы не то значение, которое Архангельск начал приобретать во время войны. Потребности расширяющегося порта привели к форсированию строительства городской электростанции, которая начала давать ток в 1915 г.¹ В основном обеспечивались потребности порта и военных частей, находившихся в Архангельске, но число городских абонентов также постепенно увеличивалось.

При обсуждении еще до войны вопроса о топливе для будущей электростанции, городские власти рассматривали различные проекты, в том числе использование торфа и энергии воды. Однако импорт через Архангельск большого количества угля «подтолкнул» их к более простому решению вопроса: поскольку энергией городской электростанции пользовались и порт, и военные учреждения, местные власти просили выделять им необходимое для станции количество казенного топлива по минимальным ценам.

Экстремальная военная ситуация позволила решить и проблему устройство городской электрической железной дороги, то есть трамвая. В начале войны мало кто сомневался, что трамвай построить не удастся. Однако новый статус Архангельска, значительное расширение его границ, увеличение населения, а главное - заинтересованность центральных властей в развитии инфраструктуры города, резко изменили отношение к «трамвайному вопросу».

В январе 1915 г., когда стал использоваться новый портовый район «Экономия», военные власти обратились в думу с просьбой выделить участок земли для проведения к морю узкоколейной железной дороги. Городские власти решили воспользоваться создавшейся ситуацией в интересах Архангельска. Военным властям был предложен проект, который мог бы решить сразу проблему и для порта, и для города, причем за казенный счет. Суть предложения заключалась в строительстве трамвайных путей до Экономии, и далее, до будущего аванпорта. Предполагалось, что такой трамвай будет использоваться как пассажирский и грузовой. По подсчетам городских специалистов, можно будет перевозить до 40 тысяч пудов грузов в сутки. Проходя вдоль Маймаксанского берега, с мостами через речки Черную Курью и Павракулку, трамвай мог бы обслуживать многочисленные лесозаводские поселки, практически отрезанные в зимнее время и в распутицу от города. Военные власти маршрут устраивал, но они настаивали на строительстве не электрической, а паровой железной дороги. Это вызывало протест город-

¹ Местный А. Архангельская городская электрическая станция. //Северн. хозяйство. 1923. № 1. С.64-66

ской власти, опасавшейся, что железная дорога на паровой тяге, устроенная в непосредственной близости от деревянной жилой застройки, будет небезопасна в пожарном отношении¹.

В конце концов, были выполнены два проекта: построена узкоколейная дорога до Экономии и далее, до Мудьюга, и устроен городской трамвай, который начал движение в июле 1916 г. Зимой 1917 г. по рельсам, положенным прямо по льду реки Кузнечихи, трамваи ходили и в Соломбалу. Были планы продолжить трамвайное сообщение по будущему мосту и на Левый берег Двины, где предполагалось устройство портового района с постоянным рабочим населением.

Строительство Архангельского трамвая, произведенное при отсутствии стабильного финансирования, в условиях постоянной нехватки рабочих рук и стройматериалов, при постоянных проблемах с доставкой закупленного с таким трудом оборудования, было результатом энтузиазма городских властей, которым отличались многие общественные начинания в годы Мировой войны. Вместе с тем, война оказала двойственное влияние на экономическое развитие северных губерний, в частности города Архангельска. По мере возрастания его значения для целей государственной обороны все больше городских проблем стало решаться не путем использования внутренних резервов, а во многом за счет казенных средств. Это надолго привело к потере городом и в целом губернии собственной ориентации в экономическом развитии, сделав их заложником централизованного финансирования и жизнеобеспечения.

§ 4. Перспективы экономического развития края под влиянием войны (нереализованные проекты)

Война является важным фактором экономического развития, придавая ему новый, иногда неожиданный вектор. В определенной степени, северные территории Европейской России под влиянием событий Первой мировой войны вернули себе прежнее значение. Правительство осознало ошибочность недооценки северной океанской границы. Были предприняты невероятные усилия по созданию здесь морских портов, по охране северных рубежей России, по решению проблемы транспортной инфраструктуры.

Несмотря на проделанную работу, северные порты не могли принять весь импорт, направляемый в Россию. Пришлось полностью закрыть ввоз сюда товаров для гражданского населения, оставив имеющиеся мощности только для приема грузов, необходимых воюющей армии и флоту, а также оборонной промышленности. Необходимость доставлять в страну грузы гражданского населения, а также поиск новых путей для вывоза из Сибири хлебных и других грузов, в которых нуждались как страны-союзницы, так и население непроемких губерний России, поставила на повестку дня освоение северного морского пути.

¹ Архангельск. 1915. 13 февраля; ГААО. Ф.50. Оп.4. Д.166

С 1913 г. в порты Западной Сибири за хлебом ходили суда (считается, что именно такую экспедицию в конце июля 1914 г. приняли за немецкую эскадру, направляющуюся к Архангельску). В 1915 г. с целью разгрузить беломорские порты правительством был разрешен беспошлинный ввоз отдельных видов грузов через устья сибирских рек Оби и Енисея. В том же году зафрахтованные англичанами норвежские пароходы доставили на Енисей товары гражданского назначения и вернулись в Англию с сибирской пшеницей и другими грузами.

Плаванья в северных морях были тяжелыми, опасными, длительными. В навигацию 1917 г. пароход «Обь» по пути в Карское море был вынужден вернуться в Архангельск. Чтобы облегчить плаванья, пытались реализовать ряд проектов. Например, построить канал, чтобы объединить в общую водную систему реки, создав тем самым возможность для прохода речных судов между устьем р. Оби и океаном и тем самым избежать опасности плаваний в Карском море. Строительство канала и нового порта планировали начать в 1917 году и закончить за два года¹.

Война предоставила дополнительные возможности отдельным территориям. Патриоты местного края предлагали самые невероятные проекты, пользуясь особым положением Русского Севера в годы войны и рассчитывая в их реализации на поддержку центральных властей.

С одной стороны, под влиянием того значения, которое приобрел в годы войны Северный край для страны в целом, местные власти отказались от претворения в жизнь некоторых проектов, разрабатываемых в предыдущий период. Например, власти Архангельска, вместо рационального энергообеспечения края путем получения энергии для электротехнических сооружений из местных источников (торфа и энергии воды), предпочли получать «казенное» топливо - импортный каменный уголь. Последствия этого шага Архангельск испытывал и в конце XX века, когда значение Севера для интересов государства резко упало, началась конверсия, и в результате край стал заложником своей зависимости от привозного топлива, «подсев» на государственную энергетическую «иглу». Такая зависимость, поддерживавшаяся на протяжении 1920-80-х гг. военно-промышленным значением Европейского Севера, создала большое социальное и экономическое напряжение в условиях конверсии 1990-х гг.

С другой стороны, многие экономические предложения, высказанные в годы Первой мировой войны, создали у общественности иллюзию возможности самостоятельного существования Русского Севера. Задумываясь о перспективах экономического развития края после войны, некоторые представители местного торгово-промышленного класса предложили ввести налог на экспортную продукцию с целью сбора средств на создание собственного торгового флота. В 1917 г. был сделан первый шаг в этом направлении - крупнейшие местные предприниматели организовали морское пароходство «Се-

¹ Варнек П.А. Русский Север в первую мировую войну. // Морские записки. 1950. Вып. VIII. № 1. С. 38-42.

веро-Океан” и учредили акционерное общество “Русский Север” для эксплуатации природных богатств края¹.

Происходило не только восстановление почти забытых видов деятельности – таких, как солеварение; но были сделаны попытки добычи урана, угля, серебра; активизировались поиски нефти. Научно-техническая интеллигенция и энтузиасты-краеведы собирали любую информацию о сделанных когда-либо «удивительных» находках, стремясь «расшифровать», не содержится ли там намек на существование каких-то природных богатств, которые можно было бы разрабатывать с целью получения новых статей экспорта. Этот энтузиазм «подпитывался» и реальной продовольственной проблемой, которая возникла в губернии уже в 1915 г. Именно продовольственная зависимость отдельных уездов и волостей способствовала активизации дорожного строительства, чтобы максимально облегчить распределение продуктов питания между отдельными населенными пунктами.

Относительно самостоятельное существование северных районов края на последнем этапе Первой мировой войны (в 1918-1919 гг.) сделали затребованными проекты по доставке продовольствия «хозяйственным способом». Так называемые «Карские экспедиции», которые начали осуществляться с 1918 г., проводились с целью организации натурального обмена с Сибирью. За хлеб, которого не хватало краю, предлагался, в частности, металлический лом, который «добывали» специальные водолазные партии, поднимая его с затонувших транспортов, подорвавшихся на минах или пострадавших от действия германских подводных лодок. Из «Карских экспедиций» выросла и практически осуществилась идея Северного морского пути.

Некоторые из проектов, проговариваемых в период войны, оказались вновь затребованными в период индустриализации 1930-х гг., в 1970-е гг. Большинство из них так и не были осуществлены, хотя финансировались и обеспечивались людскими ресурсами эти проекты значительно лучше, чем во время Мировой войны. Видимо, на этом примере мы лишний раз видим подтверждение успешности только «мобилизационных» моделей отечественной индустриализации.

И вместе с тем, социальный энтузиазм, возникший в связи с возможностями экономического подъема региона, показывает возможности провинциального общества; дает примеры частной инициативы, освобожденной от внешних регламентаций.

¹ Архангельск. 1916. 27 февраля; 1917. 29 января; 1917. 31 января.

Глава V. Демографические потери и приобретения Северного края

Любая война приводит к демографическим потерям. В связи со значительным извлечением из обычной жизни мужчин в возрасте 20-40 лет сократилась брачность населения, приостановился рост рождаемости населения¹, появились признаки «сверхсмертности» мужчин (то есть более высокой их смертности в трудоспособных возрастах, по сравнению с мирным временем). На Русском Севере в годы войны отток населения составил 369.239 человек, или 15,4%; в том числе в армии находилось 298.611 мужчин (12,4%)². Намечился существенный половой дисбаланс: если до 1914 г. на 100 мужчин приходилось примерно 103 женщины (перевес в основном за счет старших возрастов), то в 1916-1917 гг. – 134 женщины, при этом в молодых возрастах превышение женского населения было в несколько раз. При этом, благодаря социальной политике государства, предполагавшей систему льгот, крестьянские хозяйства практически не оставались без работников: в среднем, на одно хозяйство приходился 1,3 трудоспособный мужчина (в армию было взято в среднем 0,6 работника).

Вместе с тем, в северных губерниях в результате войны отмечалось резкое увеличение населения, что произошло за счет миграционного притока. Это касалось, прежде всего, крупных городов и отдельных уездов, по территории которых происходило интенсивное железнодорожное строительство. Среди новых групп населения, оказавшихся в северных губерниях в связи с военными обстоятельствами, можно выделить завербованных на стройки рабочих, военнослужащих, беженцев, военнопленных и интернированных граждан тех государств, с которыми Россия вела военные действия (так называемые «гражданские пленные»).

К сожалению, точные цифры миграционного прироста населения найти довольно сложно; различные формы учета предоставляли разные цифры. К тому же, группы мигрантов были крайне нестабильны. Но для развития северных территорий имело значение даже не численность этих мигрантов, а то, что они были носителями иных культурных норм, что оказывало существенное воздействие на стабильность существования местного населения, которое в предшествующие десятилетия увеличивалось в основном за счет естественного прироста, то есть за счет превышения рождаемости над смертностью.

Например, население города Архангельска, составлявшее на 1 января 1914 года 43.388 человек, было достаточно стабильным. Причины для разви-

¹ По мнению ряда специалистов в области исторической демографии, Первая мировая война таким образом ускорила процесс демографического перехода в России.

² *Подсчитано автором по:* Предварительные итоги Всероссийской сельскохозяйственной переписи 1916 года. По подсчетам, произведенным местными переписными учреждениями. Вып. 1: Европейская Россия. Поуездные, погубернские и порайонные итоги. Пг, 1916. С. XXVII, 382-393, 436-458; Поуездные итоги Всероссийской сельскохозяйственной и поземельной переписи 1917 года по 57 губерниям и областям. М., 1923. С. 2-5, 14-17, 74-77.

тия миграционных процессов здесь практически отсутствовали; по мнению английского дипломата Д. Янга, «в Архангельске жили лишь те, кого к этому вынуждала случайность рождения, ссылка или заработок»¹. При этом маргинальные слои в городском населении были выражены слабо; присутствовала относительная социальная консолидация городского общества.

То же касается Петрозаводска, отличавшегося патриархальными нравами. По свидетельству местного журналиста, оставившего живописную зарисовку местной жизни, на праздники население города выросло в несколько раз за счет приезжавших погостить многочисленных сельских родственников и земляков. По мнению журналиста, со строительством железной дороги такая патриархальность исчезала, и Петрозаводск приобретал все черты губернского города. В Вологде, которая была железнодорожной станцией уже несколько десятков лет, такой патриархальности не отмечалось, но это также был малолюдный провинциальный город.

За годы войны население Архангельска значительно выросло. На 1 января 1917 года в нем проживало 65.572 человека. Причем этой статистикой не учтены военнослужащие, беженцы, а также население пригородов (Маймаксанских поселков, Экономии, Бакарицы, Левого берега, Исакогорки) и рабочих поселков, расположенных вверх по течению Северной Двины и на островах ее дельты. Эти районы не входили в городскую черту, хотя фактически составляли с городом одно целое.

В годы войны в северных губерниях, и прежде всего в губернских центрах происходили значительные миграционные процессы; десятки тысяч людей различных социальных групп и национальностей, принуждаемые самыми разными обстоятельствами, прибывали сюда на более или менее длительный срок. Такие массы пришлого люда не могли не оказать влияние на развитие и состояние северных губерний, на изменение психологического портрета местного жителя, привыкшего к стабильному образу жизни.

§ 1. Беженцы.

В годы войны население северных губерний столкнулось с неожиданной для него проблемой беженцев.

В международном праве статус «беженца» впервые появился в годы Первой мировой войны для обозначения лиц, которые во время военных действий покинули находящиеся под угрозой захвата неприятелем территории. С начала вступления России в войну по распоряжению военных и гражданских властей из прифронтовых районов стали принудительно выселять мирное население целых уездов и даже губерний.

Привлечение в неблагоприятные для проживания условия Русского Севера беженцев первоначально было связано с необходимостью решения остро вставшей проблемы рабочих рук – прежде всего, в Архангельской губернии, в которой предстояли значительные портостроительные и железнодоро-

¹ Цит. по: *Ротшейн Э.* «Когда Англия вторглась в Советскую Россию...». М., 1982. С.26.

рожные работы. С этой целью сюда были эвакуированы портовые рабочие и специалисты из Риги, таможенные служащие с западной границы, полицейские из Курляндской и Грозненской губерний.

Летом 1915 г., когда в результате отступления русских армий массовое движение беженцев внутрь страны приобрело стихийные и чуть ли не разрушительные масштабы, направление части их в северные губернии стало необходимостью. По мнению местных властей, Архангельская губерния была в состоянии принять не более тысячи человек в губернском городе и 7-9 тысяч в ближайших волостях. Всего, однако, сюда было доставлено около шести тысяч беженцев¹, и даже это количество создало значительное демографическое напряжение.

В России 36,5% беженцев расселились в городах, остальные в уездах. В Архангельской губернии, напротив, беженцы стремились селиться в губернском центре и его ближайших пригородах, где имела работа (в портовых районах Бакарица и Экономия, на железнодорожной станции Исакогорка). На 1 сентября 1916 г. (когда была проведена общая перепись беженцев) из общего количества 4.862 человек 3.825 проживало в Архангельске и ближайших пригородах, остальные разместились в уездах. Чаще всего в уездах расселялись беженцы-русские (799 человек из 947). Национальный состав обосновавшихся в Архангельской губернии беженцев был очень пестрый: более всего было латышей (2010), вторые по численности - русские (947), поляки (683), литовцы (231), евреи (111), эстонцы и прибалтийские немцы (80), а также 1 армянин и два татарина².

Беженцы прибывали практически без имущества. У большинства не было теплых вещей, чтобы жить в условиях тяжелого северного климата. Преимущественно это были крестьяне - малограмотные, плохо говорящие или вообще не говорящие по-русски. Их имущество на родине (дома, скот, транспортные средства, продовольствие) было реквизировано военными властями, и теперь они нуждались в юридической помощи, чтобы получить полагающуюся им компенсацию. Вопросы расселения, трудоустройства, обеспечения их на первое время продовольствием и одеждой, оказания медицинской и юридической помощи предстояло решать местным властям.

С самого начала войны проблемы беженцев были переданы в руки общественных организаций. 29 августа 1914 г. было образовано «Общество вспомоществования семействам поляков, участвующих в войне и бедствующим».

¹ ГААО. Ф.1. Оп.8. Т.1. Д.2675. Л.99; Ф.181. Оп.2. Д.57. Л.10, 17.

² ГААО. Ф.1561. Оп.1. Д.12. Л.10, 11. Украинцы и белорусы по национальному признаку не выделялись, и записывались как русские.

Численность беженцев, направленных в другие северные губернии, была невелика. Участие населения в судьбе «жертв войны» в основном ограничивалось сбором благотворительных средств местными отделениями «Татианинского» комитета. В Вологодской губернии беженцев стремились расселять их по национальному принципу, при этом в земледельческих уездах, исходя из того, что население там более всего нуждается в наемных работниках. Всего было принято 2.500 беженцев, которых расселили в Никольском, Велико-Устюжском и Вологодском уездах. (см.: Помощь беженцам // Искра: орган вологодской организации РСДРП. 1917. 1 сент. Вологодский листок. 1915. 14, 16 апр.)

щему польскому населению, пострадавшему от военных действий». Помощь беженцам оказывали различные национальные организации, разрешение на открытие которых было дано правительством, а также «Комитет помощи пострадавшим во время военных действий мирным жителям» под председательством великой княжны Татианы Николаевны (или «Татианинский комитет»). Городские и уездные отделения этого комитета в северных губерниях были открыты в мае 1915 г.

Летом 1915 года беженское движение приобрело огромные масштабы и количество обездоленных людей достигало в стране уже нескольких миллионов человек. Союз городов и Земский союз создают орган попечительства беженцев – «Объединенный комитет», и помощь беженцам была объявлена «делом государственным». Встающая все острее проблема беженцев заставила обратить на себя внимание и государственных властей. 30 августа 1915 г. было утверждено «Положение по устройству беженцев»; заботы о них возлагались на Министерство внутренних дел, на «главноуполномоченных» по их устройству, на губернаторов и градоначальников, на земские и городские самоуправления. Министерство внутренних дел рекомендовало губернаторам главную заботу о беженцах, в том числе решение всех связанных с этим финансовых проблем, возложить на общественные организации.

Исполняя эту рекомендацию, в августе 1915 г. в Архангельске было созвано «губернское совещание по устройству беженцев», которое сформировало из представителей городского управления, купеческого общества, местных национальных организаций, созданных для помощи беженцам-единоверцам, губернский комитет во главе с городским головой В.В. Гувелякеном. К этому времени в Архангельске было уже 8 общественных организаций, занимающихся проблемами беженцев. Кроме упомянутых уже отделений «Общества вспомоществования... полякам», «Татианинского комитета» и губернского комитета, было образовано Архангельское отделение еврейского комитета помощи беженцам-евреям; стало действовать Архангельское отделение «Обывательского комитета Царства Польского»; латыши-архангелогородцы создали «временный комитет для оказания помощи латышским беженцам», а затем - Архангельское латышское общество.

Архангельские польская (вернее сказать, католическая) и еврейская общины были очень богаты и могли оказывать помощь своим единоверцам. Здесь еще с довоенных времен было немало разбогатевших выходцев из западных губерний России. Так, во главе латышских организаций стоял местный промышленник и судовладелец Карл Спаде. Возможно, поэтому польских и латышских беженцев прижилось в Архангельске больше, чем представителей других национальностей. Сложнее обстояло дело с евреями-беженцами. Евреев подозревали в шпионаже в пользу Германии, и по распоряжению военных властей им запрещали селиться в Архангельске и даже приступили к выселению¹. Только заступничество уважаемых людей из еврейской общины смягчило это распоряжение.

¹ ГААО. Ф.1. Оп.12. Д.181.

Важнейшей проблемой общественных организаций, занимавшихся проблемами беженцев, было изыскание для этих целей средств. Первой акцией по сбору пожертвований было проведенное в октябре 1914 г. мероприятие под лозунгом «Помощь Польше!». Активную помощь в сборе средств в пользу прибывающих беженцев оказывали «дамские комитеты» (то есть женские благотворительные организации). Дамы собирали пожертвования деньгами и вещами, столь нужными беженцам, которые зачастую не имели необходимых в местном холодном климате теплых вещей; устраивали благотворительные базары и другие подобные мероприятия для сбора средств.

Потребность в деньгах на устройство беженцев росла, а благополучие населения падало. В этих условиях надеяться на общественную благотворительность не приходилось, и в начале 1916 г. «Закон о беженцах» 1915 г. был изменен: попечительство над беженцами, а соответственно, и распоряжение выделенными для этих целей государственными субсидиями, передавалось из местных органов самоуправления губернаторам, то есть под контроль МВД. Общественным же организациям, занимавшимся помощью беженцам, рекомендовалось «оказывать помощь лишь на основании обследования, и только тем, кто действительно нуждается». Это условие возникло не случайно. Проводимые в 1916 г. ревизии расходовемых национальными организациями в Архангельске «на устройство беженцев» средств, значительная часть которых запрашивалась у казны, показали нецелевое их расходование. Большой обузой для казны были пособия, выдаваемые безработным или неспособным к труду беженцам. Было решено активно заняться обеспечением беженцев работой.

Хорошо оплачиваемую работу в северных губерниях найти было несложно. Здесь в большей степени, чем в целом по стране, ощущался недостаток рабочих рук. Нужны были как специалисты, так и чернорабочие, заработок которых в летние месяцы в Архангельском порту достигал 10 и более рублей в день. Без работы оставались, как правило, пожилые и больные беженцы, а также обладатели «экзотических» для провинциального северного города профессий. Основная же масса трудоспособных беженцев быстро находила себе работу и снималась с учета. В какой-то степени, в Архангельске выходцам из западных губерний, особенно имеющим образование или специальность, было даже легче найти работу, чем местным жителям. Во время войны сюда эвакуировались многие транспортные и экспедиторские конторы из Прибалтики; многие крупные фирмы открывали здесь свои филиалы и отделения. Сотрудниками в такие конторы стремились брать «своих» - по знакомству, по рекомендациям, просто из сочувствия к попавшим в беду единоверцам. Были конторы, почти полностью укомплектованные по национальному признаку. Беженцы из Прибалтики, имеющие морские специальности, легко устраивались на торговые суда. Чтобы женщины-беженки могли работать, для их детей были организованы специальные ясли. Дети, оставшиеся без попечения родителей, а также престарелые и нетрудоспособные люди определялись в приюты, которые для своих нуждающихся единоверцев содержали все национальные организации в городе, оказывающие помощь бе-

женцам.

Многих беженцев устраивало проживание в специальных приютах, пусть на скудном, но казенном содержании. Уже в декабре 1915 г. появляется правительственный циркуляр о привлечении беженцев к работам, чтобы «таким образом уменьшить издержки государственного казначейства на их признание». Их стремились занять общественно-полезными работами - по «срыванию снега с крыш, чистке площадей, равнению ухабов на дорогах». Для женщин-беженок предполагалось устройство швейных мастерских для изготовления белья в воинские лазареты. Желających получить такую работу, лишившись при этом казенного пособия¹, среди беженцев было мало. Распоряжением архангельского губернатора беженцы, отказавшиеся от общественных работ, лишались казенного пособия; то же рекомендовалось делать и общественным организациям.

Как положительный момент, следует отметить национальную политику, проводимую в отношении беженцев, подавляющее число которых были «инородцы». Государство выделяло значительные субсидии «для удовлетворения религиозных потребностей» вынужденных переселенцев. Выписывались газеты на польском и латышском языке; дети беженцев могли получить начальное образование на родном языке в национальных школах².

Организации беженцев могли создавать и собственные национально-просветительские общества. В феврале 1916 г. в Архангельске был открыт клуб латышского общества с рестораном и читальней, в которой имелись книги и газеты на латышском языке. Многие латыши служили на пароходах, поэтому их клуб вскоре стал «морским». В нижнем этаже, в «общедоступной столовой» собирались рабочие, эвакуированные из Рижского порта³. Эстонское общество имело собственный клуб. Поляки-архангелогородцы и осевшие в городе польские беженцы были объединены в национально-просветительское общество «Польский дом»; они устраивали спектакли на

¹ Казенные пособия беженцам стали выделяться не сразу. 3 октября 1915 г. на заседании Губернского комитета было принято решение о предоставлении пособий неработающим беженцам из собственных средств: по 9 рублей в месяц на взрослых и на детей старше 5 лет, и по 6 рублей – на детей до пяти лет. Пособия выдавались только неработающим беженцам, которые снимали жилье и не пользовались бесплатными обедами. (ГААО. Ф. 181. Оп.2. Д. 57. Л. 13; Ф.1. Оп. 8, т.1. Д. 2675. Л. 127). Надо сказать, что установленные на местном уровне «пайковые» значительно превышали введенные позднее казенные нормы – по 20 копеек на человека в сутки, или 6 рублей в месяц. В Вологде беженцам дополнительно выдавали 20 копеек в месяц «на баню».

² Например, в Архангельске были две польские, литовская и латышская школы, эстонцы обучались в местном «немецком» училище, а еврейские дети - в еврейской школе. За счет пожертвований детям беженцев приобретались учебники и учебные пособия. Желającym получить профессиональное образование, например, в Архангельской фельдшерской школе или в Мореходном училище, выдавались денежные пособия на обучение.

³ В 1914 г. в Архангельск завербовалось 200 портовых рабочих из Риги. Вскоре их численность за счет беженцев увеличилась до 12-15 тысяч. Часть приезжих устраивалась на суда и при случае эмигрировали из России. Оставшиеся активно включились в революционную деятельность. В 1915-1917 гг. существовала большевистская «Северная латышская группа РСДРП». (ГААО. Отдел ДСПИ. Ф. 8660. Оп. 2. Д. 170; Ф. 859 О. 4 Д. 112).

родном языке, совместно отмечали национальные и католические праздники. Беженцы с Украины, которых причисляли к «русским», после Февральской революции, когда стала популярна национальная идея, объединились в собственное землячество, также преследовавшее культурно-просветительские цели.

Несмотря на возможность трудоустроиться и определенные блага, созданные в Архангельске для беженцев, многие из них стремились покинуть город. Для такого самостоятельного переселения требовалось разрешение губернаторов как места выезда, так и места въезда. Например, беженцам запрещался въезд в прифронтовые и в перенаселенные губернии, а также в столичные города. В зимние месяцы количество желающих выехать из Архангельска увеличивалось, а летом, наоборот, сокращалось. Очевидно, это было вызвано, с одной стороны, тяжелым климатом, а с другой - высокими заработками в городе во время летней навигации.

Присутствие большого количества беженцев создавало немало проблем для переполненных военными служащими и рабочими северных городов. В Архангельске, несмотря на все принимаемые меры, цены на квартиры и дрова поднялись в три раза. Росли цены и на продовольствие. В связи с общей дороговизной пособия для беженцев требовалось увеличить по крайней мере вдвое. Таким образом, пребывание беженцев в Архангельске становилось для казны и обременительным, и необоснованным. Через город проходило огромное количество грузов оборонного значения и жизненно необходимых для страны экспортных товаров, и подвоз дополнительного продовольствия был крайне нежелателен. Осенью 1916 г. приступили к принудительному вывозу из Архангельска «призреваемых» и неработающих беженцев. Остальные беженцы покинули северные губернии и вернулись на родину только после революции.

Кроме собственно беженцев, направляемых с таким статусом в северные губернии по распоряжению военных властей, здесь периодически находились группы **эмигрантов и реэмигрантов**, которые следовали транзитом через северные порты, в первую очередь Архангельск.

В начале войны из Прибалтийского порта Либавы (современный г. Лиепая) в Архангельск было эвакуировано осуществлявшее океанские плавания Восточно-Азиатское пароходство, которое занималось доставкой эмигрантов из России. Его услугами пользовались российские подданные из перенаселенных западных губерний, из Прибалтики и Польши, отправлявшиеся на заработки, прежде всего, в Америку¹. В связи с экономическим кризисом, раз-

¹ В начале XX века Россия оказалась на первом месте по количеству эмигрантов. За 1900-1913 гг. из России выбыло более 2 миллионов человек. Организацией вывоза людей занимались 32 пароходных общества. К 1913 году в Америке проживало около полумиллиона выходцев из России (примерно половина выезжающих были русские); лишь пятая часть их возвращалась на родину. Ежегодно мигранты направляли своим семьям в Россию более 15 миллионов долларов. При этом эмигрантов из северных губерний было немного: в 1912 г. таких было 8 человек, в 1913 г. – 18. (См.: *Щербатский А.И.* Русская эмиграция

развившимся в Америке после начала войны, многие экономические эмигранты из России потеряли там работу. Чтобы вернуться на родину, разорившиеся россияне съезжались в Нью-Йорк, откуда осуществлялись регулярные рейсы в русский порт Либаву. В связи с войной рейсы были отменены. После долгих колебаний и консультаций, пароходы с реэмигрантами были отправлены в единственный не блокированный неприятельским флотом российский порт Архангельск. 13 сентября 1914 г. пароход «Царь» доставил в Архангельск 1.123 реэмигранта; впоследствии из Америки было вывезено еще около 2.000 человек¹.

В Россию возвращались не только экономические эмигранты. После объявления мобилизации в страну устремились мужчины призывного возраста, находившиеся по той или иной причине за границей; возвращались россияне, застигнутые войной в Европе. В сентябре 1914 г. около 4.000 человек из Америки, Италии, Бельгии Голландии и Англии были доставлены в Архангельск на зафрахтованных Министерством иностранных дел пароходах Восточно-Азиатского общества. Плавания были небезопасны. Так, пароход «Руно», пассажирами которого были возвращавшиеся на родину русские, подорвался на mine и затонул. Спасенных доставили в Архангельск, где обеспечили жильем, одеждой и продовольствием, бесплатным проездом к месту жительства.

Когда все желающие были доставлены на родину, отделение Восточно-Азиатского пароходства в Архангельске не свернуло свою работу. Экономический кризис в Америке смягчился; работа стала более доступной. В России же все более ощутимыми были тяготы войны, и это особенно почувствовало на себе население западных губерний; миллионы людей там стали беженцами, многие из них, вынужденные оставить свои дома, предпочитали навсегда оставить и Россию. Восточно-Азиатское пароходство еще до войны практиковало продажу билетов для эмигрантов с открытой датой, с тем, чтобы сообщить дополнительно о времени отправки. Многие владельцы этих билетов в связи с войной сменили место жительства и вынуждены были ехать в Архангельск, чтобы на месте разобраться со своим отъездом². Нередко эти люди были практически без имущества и денег. Приезжие, наводнившие город, ходили по различным учреждениям с просьбой о помощи. Большое количество подозрительных людей не могло не беспокоить местные власти. Чтобы не допускать приезжих в город, пароходству был выделен участок земли у железнодорожной станции Исакогорка для строительства здесь «гостиниц», а попросту барачков, в которых эмигранты могли бы дожидаться своей очереди на отpravку в Америку. Отсюда их доставляли прямо в порт.

Точной цифры этой категории эмигрантов нет, но число их было весьма значительным; правительство Соединенных Штатов даже обращалось к русскому правительству с просьбой ограничить выезд. В 1916 г. пароходы Вос-

в соединенные Штаты. Пг., 1915. С. 1,6; *Курчевский Б.* О русской эмиграции в Америку. Либава, 1914. С. 14)

¹ ГААО. Ф.1. Оп.4. Т.5. Л.1339. Л. 15, 35.

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5131. Л. 307, 309.

точно-Азиатского пароходства были реквизированы для военных целей. Это создало сложную ситуацию для владельцев билетов с открытой датой, продолжавших приезжать в Архангельск. «В виду бедственного положения их» был разрешен последний рейс в Америку, после чего выезд эмигрантов через северные порты был прекращен¹.

С другой стороны, через северные порты продолжали въезжать в страну российские подданные, оказавшиеся во время войны по той или иной причине за границей. Союзники не склонны были оказывать попавшим в беду россиянам длительное гостеприимство, и требовали их вывоза в Россию даже после окончания навигации. В декабре 1916 г. «в Англии и Голландии скопилось более 200 наших беженцев из Германии, русско-польские солдаты, бежавшие из германского плена солдаты, эмигранты». Союзники требовали «их отправки в Архангельск - до Романова-на-Мурмане, а там на ледоколах»².

Власти стремились не допускать длительного пребывания транзитных пассажиров в стратегически важном Архангельске. Пароходы обычно высаживали приезжих на Бакарице, где они сразу же грузились в эшелоны. Те, кто следовал в обратном направлении, перегружались из эшелонов в пароходы. При необходимости людей расселяли на несколько дней в бараках на Бакарице, где были предусмотрены бани для большого количества людей. Досмотр чаще всего производился прямо на пароходах. Прием эмигрантов в Архангельске сводился к следующему: проверка документов и удостоверение личности; выгрузка из пароходов и погрузка в вагоны (а при следовании из России - то же в обратном порядке); выписка проездных документов и снабжение провизией. Действия местных властей были четкими и скоординированными, и при такой постановке дела эмигранты больше нескольких дней в Архангельске не задерживались.

В 1917 г. между Временным правительством и Англией, в связи с введением в последней обязательной воинской повинности, был заключен договор, по которому постоянно проживающие в Англии русские подданные призывного возраста должны отбывать воинскую повинность либо в британской, либо в российской армии. Английское правительство намеревалось отправить в Архангельск до 25 тысяч военнообязанных россиян, отказавшихся вступать в британскую армию. Вместе с мужчинами всеми правдами и неправдами стремились въехать в Россию и их семьи. Из этого числа в сентябре успели доставить около 2.000 человек, среди которых было значительное число женщин и детей³.

Ситуация усугублялась тем, что контрразведка, дезорганизованная в результате революционных событий, не справлялась с проверкой такого большого числа людей. Содержать сотни людей в Архангельске, где были серьезные проблемы не только с жильем, но и с продовольствием, было невозмож-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.4990. Л.1.

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.4992. Л.28.

³ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5072. Л. 36; ГАРФ. Ф. 406. Оп. 2 Д.402. Л. 4; Д. 270. Л. 8.

но. Не имея возможности держать этих людей в городе, пока центральные власти решат их судьбу, Главнач распорядился погрузить мужчин в товарные, а женщин с детьми – в классные вагоны, и отправить их «для выяснения» в столицу. Это происходило в октябре 1917 г., когда власти в стране уже фактически не было. Людей довели до Вологды, а там «распустили по домам». Совершив свое «хождение по мукам» в условиях Гражданской войны, часть их в конце концов вернулась обратно в Англию...

После массовой отправки военнообязанных их вывоз не прекратился. Российский посол в Англии сообщает: «Снова накопилось много военнообязанных, тысяча пленных, 500 политэмигрантов и т.д. По целому ряду причин англичане настаивают на их отправке. ...Необходимо использовать Мурманск, хотя бы для отправки небольшими партиями по 20-30 человек на пароходе»¹. Несмотря на категорический отказ Главнача использовать для ввоза людей Мурманск («Там ничего не приготовлено, железная дорога не выдержит!»), осенью и зимой 1917/18 г. в Мурманск продолжали прибывать партии военнопленных и эмигрантов. Оттуда измученных тяжелой дорогой людей везли на ледоколах в Архангельск и после выполнения всех формальностей выпускали далее, в центр страны.

В обратном направлении, из России в Европу, через Архангельск и Мурманск направлялись граждане союзных и нейтральных государств, а также неприятельские подданные, которые получили право на выезд из страны, и военнопленные - этнические французы, чехи, поляки, которые были завербованы в армии стран Антанты².

Через Архангельск в Западную Европу осуществлялась также транспортировка трех русских пехотных бригад³, направленных по соглашению с союзниками для помощи французской армии⁴.

В октябре 1916 г. через Архангельский порт на 33-х приспособленных пароходах⁵, принадлежавших Русскому Восточно-Азиатскому пароходству и зафрахтованных французским правительством, было вывезено 36 тысяч рус-

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д. 3408. Л. 142.

² Массовая отправка происходила в сентябре 1916 года. Ею занимались французская и итальянская миссии. Итальянское правительство зафрахтовало для вывоза военнопленных австрийцев итальянского происхождения два английских парохода, на которых через Архангельск на Восточный фронт были доставлены санитарные отряды Красного креста. См.: Варнек А.П. Русский Север в первую мировую войну // Морской записки. 1950. Вып. VIII. № 1. С. 32-42.

³ Бригады состояли примерно из 9-9,5 тысяч человек, из них около 2% офицеры. II бригада была отправлена на семи пароходах в июне, III бригада – в июле на восьми пароходах, IV бригада на семи пароходах в октябре. Также через Архангельск были вывезены 4,5 тысячи подкрепления для I бригады, отправленной во Францию через Владивосток.

⁴ Командир III бригады генерал В.В. Марушевский в 1918 год вернулся в Архангельск и стал командующим русских вооруженных сил на Севере России. Его начальник штаба А.А. Мурузи также принимал участие в Гражданской войне на Севере.

⁵ Для перевозки людей грузовые пароходы приспособлялись: в трюмах постелили полы, построили нары и лестницы, установили умывальники и туалеты.

ских солдат. С некоторыми офицерами уезжали их жены, поступившие работать сестрами милосердия¹.

Солдат и всю материальную часть воинских подразделений привозили по железной дороге на Бакарицу. Учитывая сложности по приему такого большого количества военнослужащих, их стремились сразу же размещать на морские транспорты. Суда направлялись в сопровождении русских тральщиков до мыса Святой Нос, а оттуда «секретными» курсами (у каждого капитана был свой курс, предполагающий плавание в высоких широтах и частое изменение направлений) транспорты двигались уже самостоятельно.

Первые транспорты с русскими солдатами отправились 22 июня. Последние эшелоны, в которых находилось около пяти тысяч солдат и офицеров VI бригады, прибыли в Архангельск 14 и 15 октября. Пароходы с солдатами были остановлены у Чижовского поста в связи с опасностью атаки со стороны неприятельской подводной лодки (отправленный перед ними пароход был обстрелян), а 20 октября вернули обратно в порт. Солдат вновь погрузили в теплушки, чтобы вывезти через южную границу. Однако после полученного сообщения, что подводная лодка потоплена нашим миноносцем, эшелон вновь вернули в порт. Страх перед опасным плаванием, а также поступок командира бригады генерал-майора М.Н. Леонтьева (который отправился за границу отдельно от остальных, более безопасным путем через сухопутную границу) способствовали тому, что «среди находящихся на пароходе нижних чинов произошло какое-то замешательство». «Хотя активных выступлений и заявлений протеста не было, но результатом слухов о возможности быть потопленными в море явилось то, что около 200 человек самовольно отлучилось и бежали»².

Чтобы предотвратить дальнейшие побег, к трапам пароходов были поставлены караулы из унтер-офицеров, «чтобы они никого из нижних чинов не выпускали с пароходов, арестовывая пытающихся уйти. Всех же возвращающихся было приказано беспрепятственно пропускать». Действительно, четверо из сбежавших солдат одумались и вернулись. 24 октября, накануне взрыва на Бакрице пароходы отчалили и ушли в море. На этом их приключения не закончились. Во время перехода один из пароходов отстал от каравана, сбился с пути и лег на грунт. Разместив солдат по одному борту, удалось изменить центровку судна, сойти с мели и продолжить дальнейшее плавание. Прибыв во Францию, русские солдаты проявили героизм и отвагу, оказав неоценимую услугу союзникам.

§ 2. Военнослужащие

Северные губернии являлись тыловыми, однако во время войны здесь

¹ Не произошло и без эксцессов. Три офицера из пополнения для I бригады, уже находившейся во Франции, два подпоручика и прапорщик, опоздав к отходу, захватили гражданский пароход, высадили пассажиров и заставили капитана отвезти их на уже отошедшее судно. См.: Павлов А.Ю. «Русская одиссея» эпохи Первой мировой. Русские экспедиционные силы во Франции и на Балканах. М.; СПб.: Вече, 2011 С. 57.

² ГАРФ. Ф. 74. Оп. 1. Д.170. Л. 16, 16об.

было размещено достаточно много **воинских частей**, в первую очередь тыловых, что было связано со стремлением решить рабочий вопрос. (Об этой функции расположенных в северных губерниях частей подробнее остановимся в § 4 этой главы).

Наиболее переполнен военными служащими был Архангельск. Здесь располагались не только тыловые части (как в других северных городах), но и боевые, прежде всего военно-морского флота.

В городе и его окрестностях была расквартирована 14-ая пешая Архангельская дружина, состоящая из четырех рот (в составе 846 нижних чинов, 87 офицеров и унтер-офицеров) с прикомандированными к ней двумя ротами 668-ой Костромской дружины (469 нижних чинов, 43 офицера и унтер-офицера) и ротой 348-ой пешей Вологодской дружины, укомплектованной 128 нижними чинами и 24 офицерами¹. В 1916 г. сюда была доставлена Инородческая (бурятская) дружина. Эти ополченческие части находились в Архангельске для охраны грузовых районов порта, выполнения разгрузочно-погрузочных работ и дорожного строительства.

Здесь находились воинские части, размещавшиеся еще до войны: пешая пограничная Беломорская сотня, укомплектованная 140 рядовыми и 45 офицерами и унтер-офицерами; Архангельская конвойная команда, состоявшая из 107 нижних чинов и 9 офицеров; дисциплинарный флотский полуэкипаж (он был рассчитан на 400 заключенных, но в августе 1915 года там находилось 142 человека, при них - 188 нижних чинов, 19 офицеров и кондукторов).

Во время войны на Бакарице была расположена Архангельская рота 1-го Балтийского флотского экипажа. В конце 1914 г., в связи с поставками в Архангельск больших партий автомобилей, здесь была устроена военно-автомобильная школа, в которой состояло 130 человек; предполагалось, что ее слушатели будут обучаться вождению, а затем перегонят автомобили в Петроград. Такой автопробег планировался в 1916 г., но не состоялся. Слушателей школы также использовали для разгрузочных работ в порту.

Вопросами обеспечения частей гарнизона продовольствием занимался Архангельский расходный магазин Петроградского военного округа. В связи с тем, что через Архангельск проходила транспортировка военнопленных для строительства Мурманской железной дороги, в городе располагались отряды Терских казаков, которые охраняли военнопленных. Кроме того, здесь имелись представительства почти от всех военных ведомств - Артиллерийского, Интендантского, Военно-технического управлений, от Управления военно-воздушного флота.

Присутствие военно-морских сил в городе было более представительным. В Соломбале квартировали матросы с минных тральщиков - англичане и русские. В начале 1917 г. сухопутный и флотский гарнизоны Архангельска насчитывали более 19.000 человек.

В 1915 г. началось формирование флотилии Северного Ледовитого океана (базирувавшейся в Кольском заливе, Архангельске и на Йоканьге).

¹ ГААО. Ф.1208. Оп.1. Д.404. Л. 19, 50, 22.

Личный состав флотилии составлял 6580 матросов и офицеров, а также 2500 ратников морского ополчения¹.

В Вологодской и Олонецкой губерниях армейские части во время войны были представлены в основном железнодорожными подразделениями, осуществлявшими обслуживание и охрану дорог. В Вологде находился штаб III ополченческой бригады, а также штаб II местной бригады, которому подчинялись местные команды, расквартированные в северных губерниях. В Олонецкой губернии размещались 7-й, 8-й, 9-й и 10-й батальоны VIII железнодорожной бригады и 55-й рабочий батальоны. В самом Петрозаводске находилось до тысячи военнослужащих: кроме железнодорожного и рабочего батальонов, здесь помещался штаб железнодорожной бригады и местная воинская команда вологодского подчинения.

Основная масса этих военных сил, прежде всего армейских, были тыловыми частями, в военных действиях участия не принимала. Вместе с тем, дороговизна продовольствия и цен на жилье привели к тому, что нормы офицерского довольствия здесь были приближены к фронтовым. Посетивший в мае 1916 г. Архангельск Морской министр Григорович распорядился, учитывая тяжелые климатические условия, отменить «постные дни» для матросов, а офицерам увеличить отпуска, тем самым также приближая их по льготам к военнослужащим фронтовых частей.

Численность северных гарнизонов постоянно, и при этом не всегда обоснованно росла. При сравнительно невысоких потерях от военных действий, русская армия теряла свою численность в «живой силе», которая перебазировалась в тыловые районы. Поэтому армия постоянно нуждалась во все новых и новых пополнениях. Это создавало дополнительное социальное напряжение в обществе. Так, шенкурский крестьянин К. Попов направил в адрес I Всероссийского съезда Советов письмо, в котором сетовал, что «власти мобилизовали белобилетников, чем еще больше опустошили деревню. ... Войска и так много; возьмите вы любой город – полным-полны города шляющимися солдатами. Все они оборваны, голодны, ходят без работы»².

После Февральской революции власти предпринимали усилия для возвращения всех явных и скрытых дезертиров в строй. В августе 1917 г. в северных губерниях, по примеру других регионов России, формировались «Ударные батальоны». Предполагалось, что это будет не «самостоятельная штатная единица, а партия волонтеров, изъявивших желание пойти на защиту Родины». В состав таких батальонов входили местные солдаты, которые по той или иной причине покинули свои части, не желали в них возвращаться, предпочитая остаться в «местном» батальоне. Когда такие подразделения отправляли на формирование, большинство «волонтеров» разбежалось³.

Второй группой военнослужащих, которые оказались в северных губерниях, были **больные и раненые воины**. Примерно треть русской армии (ко-

¹ Военные моряки в борьбе за власть Советов на Севере. Л., 1982. С.4, 5.

² Советы крестьянских депутатов и другие крестьянские организации. Т.1 Ч.1. М., 1929. С. 255.

³ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5161. Л.39.

торая на 1 мая 1917 г. насчитывала 14.375.000), а именно 4.282.000 человек были санитарными «потерями» в виде больных и раненых воинов, эвакуированных во внутренние округа и оставшихся там после выздоровления¹.

Вопросом организации санитарной службы в армии активно занимались различные общественные организации. Так, отделения общества Красного креста в северных губерниях (как правило, они находились под эгидой губернаторов, и самую активную деятельность проявляли их супруги) в самом начале войны направили на фронт свои походные лазареты, медицинские «отряды» и транспортные отряды для перевозки раненых. Следует отметить, что средства на формирование этапных лазаретов выделялись Главным управлением РОКК; от местного «общества» требовались только организационные усилия

В Архангельске находился воинский лазарет на 50 коек, существовавший еще до войны. В течение войны было организовано 19 военных лазаретов. Часть их содержалась различными общественными организациями. Были также устроены лазареты при Управлении строительства Мурманской железной дороги, при Военном порте и при других военных и военизированных организациях. Одновременно в Архангельских лазаретах могло находиться не менее 764 человек².

В далекий от фронта Архангельск в основном доставляли легкораненых и выздоравливающих. Первая партия раненых прибыла в начале сентября 1914 года. На железнодорожной пристани, куда они были доставлены с вокзала, была устроена торжественная встреча: множество горожан пришли полюбоваться на героев, которых буквально засыпали цветами экзальтированные дамы и девицы. Архангельское купеческое общество оплатило выездные экипажи, в которых фронтовиков доставили к лазарету. Там их уже встречали барышни, одетые в наряд сестер милосердия. Каждый горожанин стремился как-то принять участие в обустройстве раненых воинов. Девушки устраивались сестрами милосердия³; архангельские врачи обязались бесплатно работать в госпиталях; члены Архангельского фотографического общества приняли решение бесплатно снимать всех находящихся на излечении солдат, а для закупки необходимых материалов устроили благотворительный вечер с демонстрацией негативов.

Следует сказать, что в первый год войны в Архангельске открывалось лазаретов больше, чем в действительности требовалось; койки во многих лазаретах пустовали. Когда в городе появилось много воинских частей, напротив, возник недостаток в военных лазаретах. Пациентами теперь являлись не столько раненые, доставленные с фронта, сколько военнослужащие, получившие увечье или заболевшие в самом городе. Особенно много пациентов появилось в лазаретах после несчастных случаев на Бакарице (октябрь 1916 г.) и на Экономии (январь 1917 г.)

¹ Санитарная служба русской армии в войне 1914-1918 гг.: сб. док. Куйбышев, 1942.

² ГААО. Ф.1 Оп.4 Т.5 Д.1483. Л. 9, 10.

³ Романтически настроенные девушки получали знания на краткосрочных сестринских курсах, но многие из них не выдерживали тяжелой работы; оставались самые стойкие.

По Вологодской губернии проходили железнодорожные пути, поэтому устроенные здесь этапные госпитали были затребованы по прямому назначению. Всего в губернии было 19 лазаретов. Они финансировались местными земствами и на средства, выделенные для этих целей Всероссийским земским союзом.

Первые госпитали традиционно назывались именем наследника – «Алексеевские». В Вологде Алексеевский госпиталь был открыт 10 августа 1914 г. в здании общины сестер Красного Креста. Это здание было оборудовано электричеством, телефоном, водопроводом, в нем имелась библиотека и помещения для устройства богослужений, чтений, концертов. Первая партия раненых поступила в госпиталь уже 3 сентября. Под госпитали были приспособлены здания ремесленного и железнодорожного училищ. Эти помещения были привлекательны также в том смысле, что выздоравливающих раненых, а также получивших увечье и лишившихся возможности заниматься прежним трудом здесь могли обучать сапожному ремеслу и плетению изделий из бересты.

Жители Олонецкой губернии также отозвались на общий порыв и предложили несколько проектов по устройству госпиталей. В частности, планировалось устроить плавучий госпиталь, на котором доставлять больных и раненых воинов из Петрограда. Однако отсутствие удобной транспортной сети привело к тому, что эти проекты не были реализованы. Госпиталь, в котором оказывалась в первую очередь длительная социальная помощь увечным воинам, действовал только в Свирском монастыре¹.

В городах, где находились военные лазареты, встала проблема увечных воинов, то есть военных инвалидов. Среди них были не только те, кто находился на излечении в госпиталях, но и местные военнослужащие, вернувшиеся на родину после получения увечья. Большинство возвращались в свои семьи, но некоторые вынуждены были обращаться за благотворительной помощью и обосновываться в городах.

В Вологде местной общественностью было принято решение выдавать военным инвалидам, выписывающимся из местных госпиталей, по 100 рублей в качестве единовременного пособия. Там же на средства местного управления Красного Креста было организовано «убежище для увечных воинов»². На строительстве Мурманской железной дороги на отдельные виды работ (на телеграфе, в сапожных мастерских) принимали только военных инвалидов; с этой целью администрация дороги устроила в Петрограде при своем лазарете специальные профессиональные курсы³.

¹ О деятельности Петрозаводского губернского комитета Всероссийского Союза городов по эвакуации больных и раненых воинов за май - 1 ноября 1915 г. // Олонецкая неделя. 1916. 17 января.

² Голикова Н.И., Смелкова Т.Н. К вопросу о взаимодействии государственных учреждений и общественных организаций в годы Первой мировой войны (по материалам Вологодской губернии) // Историческое краеведение: источники и исследования: сборник статей. Вып. 9. Вологда, 2003. С.133-140

³ Рыбников. Навстречу северному сиянию. // Олонецкая неделя. 1916. 23 окт. С. 10-14.

В Олонецкой губернии лазаретов не было, поэтому местная общественность озаботилась устройством возвращавшихся на родину военными инвалидами земляков. Местное отделение Комитета помощи больным и раненым воинам (под председательством великой княгини Елизаветы Федоровны) устроила столярные, слесарные и кузнечные курсы при Петрозаводском техническом училище и сапожные при Протасьевском приюте. В течение 8-10 месяцев военным инвалидам предполагалось дать профессию, при этом на все время обучения их обеспечивали бесплатным проживанием, питанием и одеждой. Священникам было предложено проводить соответствующую агитацию среди своих прихожан-инвалидов. Следует отметить, что желающих оказалось не так много; наиболее затребованными профессиями были сапожное и портняжное ремесло¹.

После революции 1917 г. постепенно сворачивается благотворительная помощь, закрываются общественные комитеты и организации. Но революционная эпоха дала импульс развитию собственных общественных организаций инвалидов. В северных городах создаются Союзы увечных воинов, стремящиеся заявлять о своих правах в новых властных структурах. В Архангельске при местном Союзе была устроена сапожная мастерская и общежитие для инвалидов на 12 кроватей².

Министерство государственного призрения, созданное после Февральской революции, учредило Временный Общегосударственный Комитет помощи военно-увечным. Началось создание местных комитетов. Однако вскоре декретом новой, советской власти Комитет, как и прочие учрежденные Временным правительством структуры, был упразднен, и дело помощи военным инвалидам было передано сначала в ведение «Всероссийского союза увечных воинов», а в 1918 г. – в государственные органы соцобеспечения. Союз увечных воинов сохранялся некоторое время как профессиональное объединение военных инвалидов.

Примером самоорганизации бывших фронтовиков и их семейств служил «Союз семейств воинов, не вернувшихся и пострадавших в войне с Германией», созданный в 1917 г. в Архангельске. Союз объединял возвращающихся с войны солдат и членов семейств тех, кто еще не вернулся – прежде всего, пропавших без вести или находящихся в плену. Союз требовал предоставления в свое распоряжение всех свободных рабочих мест для определения на них фронтовиков – членов Союза. Из членских взносов, которые сдавали трудоустроенные таким образом демобилизованные солдаты, создавался фонд оказания материальной помощи семьям, оставшимся без кормильцев. Однако тяжелые жизненные обстоятельства привели к сокращению поступлений от членских взносов; бывшие солдаты стали выходить из Союза. Вскоре в нем остались лишь члены четырехсот городских семейств, кормильцы которых не вернулись с войны. Союз стал существовать исключительно на благотворительные средства, но и они в связи с общим ухудшением эконо-

¹ Курсы для увечных воинов. // Олонецкая неделя. 1916. 9 декабря. С. 8-9.

² ГААО. Ф.190. Оп.1. Д. 99.

мической ситуации перестали поступать. Отсутствие трудоспособных мужчин в этих семьях, растущая безработица и дороговизна жизни ставила их на грань голода. Правление Союза хлопотало, чтобы женщинам из этих семейств предоставлялось первоочередное право на трудоустройство¹.

§ 3. Военнопленные и интернированные граждане неприятельских государств

Пленные периода Первой мировой войны представляли собой две категории. К первой были отнесены так называемые «гражданские пленные», то есть интернированные граждане стран, с которыми Россия находилась в состоянии войны (Германия, Австро-Венгрия, Турция, первой время – Италия). Ко второй – собственно военнопленные, то есть лица, плененные непосредственно во время военных действий. Внутри этих категорий была дополнительная градация.

Так, **интернированные** делились на военнообязанных (то есть мужчин, которые по возрасту могли быть призваны в армию) и невоеннообязанных; на граждан неприятельских государств, которые временно находились на территории России (например, это были команды германских судов, стоявших в северных портах, или члены команд третьих стран, являвшиеся подданными вступивших в войну с Россией граждан), и тех, кто длительное время, иногда всю жизнь проживали в России, не меняя гражданства.

Например, Архангельск в представлении многих россиян был «немецким городом». Это было не совсем верным, так как «русских немцев», то есть этнических немцев, принявших российское подданство, среди жителей города было не так уж много. Впечатление, что город «немецкий», складывалось потому, что языком внутреннего общения обитателей т.н. «Немецкой слободы» в Архангельске (так назывался наиболее благоустроенный район города, населенный в основном потомками выходцев из западноевропейских государств), был немецкий язык, на котором велись службы в местной кирхе, обучение в «немецком училище». Одним из наиболее престижных клубов в городе было Коммерческое собрание - или Немецкий клуб. «Архангельских немцев», большинство которых представляли собой коммерсанты и предприниматели, нельзя называть представителями иностранного капитала, поскольку они сами, либо их предки, прибывшие когда-то в Россию в надежде на удачу, создали здесь свои капиталы только благодаря собственной предприимчивости. К тому же полученные здесь прибыли они инвестировали именно в русскую экономику, а также делали щедрые пожертвования на социальные нужды города. То, что немецкий язык продолжал бытовать в их среде, объясняется их стремлением не потерять свою национальную идентичность и сохранить религиозно-культурную автономию.

В северных губерниях было немало германских и австрийских подданных. Некоторые из них жили здесь всю жизнь, либо родились в России, не

¹ ГААО. Ф.190. Оп.1. Д.88; Ф. 471. Оп. 2. Д. 4.

меня при этом подданство. Тогда это было довольно распространенным явлением: не являясь подданным страны, можно было избежать, например, воинской повинности. Подданство меняли обычно те, кому это было выгодно. Например, в 1880-е годы иностранным подданным стало сложнее заниматься в России коммерцией и предпринимательством.

Среди немцев и австрийцев, проживавших в северных городах, были и такие, кто прибыл сюда на заработки - инженеры, учителя, бонны и гувернантки, модистки. Летом 1914 г. в Архангельске было немало артистов, музыкантов, циркачей, наезжавших сюда во время навигации, когда потребность в развлечениях возрастала. На начало войны здесь находилось несколько десятков коммерсантов и промышленников, подданных вражеских государств, проживавших многие годы, иногда с рождения, в России. Были специалисты, приглашенные местными предпринимателями. Были и те, кто оказался в Архангельске случайно – проездом, либо в деловой командировке¹. Когда началась война, положение всех этих людей оказалось двусмысленным. Совсем недавно они жили бок о бок с другими архангелогородцами, вместе трудились; даже те из них, кто недостаточно владел русским языком, не чувствовали себя в городе дискомфортно – немецкий язык был широко распространен в Архангельске, а в Коммерческом собрании говорили преимущественно на нем. И вдруг эти люди оказались «врагами». Надо сказать, что эту перемену с трудом могли перенести и сами архангелогородцы.

Буквально в первый же день, когда начались аресты германских и австрийских подданных, те стали обращаться к своим влиятельным знакомым с просьбой дать им рекомендации о «благонадежности». И эти рекомендации им давали - не только их деловые партнеры или хозяева предприятий, на которых они служили; поручителями выступали и официальные лица, такие, как городской голова В.В. Гувелякен, губернатор С.М. Бибиков и даже местный воинский начальник полковник Дитерихс. Однако аресты приказано было проводить, невзирая на высоких покровителей.

Аресты германских подданных в западных пограничных районах Империи начались еще в ночь на 18 июля. В Архангельск шифрограмма об объявлении мобилизации пришла в ночь на 20 июля, и сразу же было получено распоряжение МВД об аресте судов под неприятельским флагом и задержании всех германских и австрийских подданных. Первыми подверглись репрессиям моряки захваченных германских пароходов. Арестованные моряки и проживавшие в Архангельской губернии подданные неприятельских государств первое время находились в ведении уездного воинского начальника полковника Дитерихса, который распорядился разместить их в здании Духовной семинарии и в Соловецком подворье под охраной воинского караула. Тем подданным Германии и Австро-Венгрии, кто прожил в России по 25 лет, было предложено дать подписку по особой форме, в которой подтверждалась бы их лояльность по отношению к России, обещание не заниматься шпионской деятельностью в пользу своей исторической родины, а имеющим при-

¹ ГААО. Ф. 1208. Оп.1. Д. 378.

званной возраст - не вступать в ряды ее армии. Давшие подписку оставались на своих прежних местах проживания, под полицейским и жандармским надзором. А так называемые «гражданские пленные» (то есть германские и австрийские подданные мужского пола, подлежащие по возрасту и состоянию здоровья призыву на воинскую службу) были отправлены в ссылку в отдаленные уезды. Транспортировка проходила этапным порядком, в сопровождении чиновника полиции и стражников. Затем отдаленные уезды северных губерний были определены местом ссылки и для «гражданских пленных» (немцев, австрийцев, позднее турок), направляемых из других губерний России. Женщины и дети высылке не подвергались, но при желании следовать за мужьями этого им не возбранялось. Так в отдаленных северных селах появились небольшие колонии немцев, австрийцев и даже турок.

Всего за первый год войны (до 1 июня 1915 г.) в Архангельской губернии (в Шенкурском и Пинежском уездах) было расселено 783 «гражданских пленных»: среди них 61 было «местных», то есть интернированных на территории Архангельской губернии; 257 человек - моряки, подданные враждебных государств, снятые с судов в Архангельском и других беломорских портах¹; 268 были немецкими колонистами Киевской, Таврической и других губерний, и 197 человек было выслано из Петрограда².

В Олонецкой губернии первые интернированные появились в конце 1914 года. Это были несколько десятков высланных из Петрограда «немецких» семей, направленных в Петрозаводск для дальнейшего расселения. Через несколько месяцев они были направлены в село Вознесенье Лодейнопольского уезда и в село Важина Олонецкого уезда. У общественности вольное поселение немцев (они имели право свободного передвижения не только по населенному пункту, но и по ближайшим окрестностям, с целью поиска работы, приобретения продуктов и т.д.) вызывало недоумение. Если в Англии неприятельских граждан содержали в концентрационных лагерях, то в Олонецкой губернии их поселили в село Вознесенье, стратегически важном пункте водной Мариинской системы³.

Следует отметить, что во время войны так называемые «гражданские пленные» воспринимались населением в целом положительно. Среди них было немало специалистов, которые нашли себе работу и приносили пользу поселениям, в которых проживали. Многие были достаточно обеспеченными людьми. Они не только платили за проживание и продовольствие, но и приобретали изделия местных промыслов (берестяные и костяные поделки, кружевные изделия и проч.) Однако общее ухудшение экономического положения, особенно в 1917 г., создали для части «гражданских пленных» тяжелые условия. Недостаток продовольствия подталкивал местные власти исключать

¹ Сто человек из числа снятых с пароходов, были отправлены в Вологду, откуда они были препровождены в лагерь для военнопленных.

² ГААО. Ф.1. О.12. Д.164. Л.3.

³ Немцы в Олонецкой губернии. // Олонецкая неделя. 1915. 12 июля. С. 8-9.

эту категорию населения из числа получавших талоны на его приобретение¹.

В 1915 г. те «гражданские пленные», которые достигли 45-летнего возраста и уже не могли быть призванными в армию своего государства, либо были непригодны для военной службы по состоянию здоровья, получили возможность выехать из России. Они прибывали в губернский город на пересвидетельствование и, получив разрешение на выезд, отправлялись партиями, в сопровождении конвоя, через Петроград и Финляндию в нейтральные страны.

По условиям Брест-Литовского мирного договора, подписанного Россией и Германией в марте 1918 г., закон об ущемлении гражданских прав германский и австрийских подданных был отменен. Они получили разрешение выехать на родину. Большинство этим правом воспользовалось, но отдельные люди остались жить на Севере.

Каково же было **положение жителей северных губерний - этнических немцев, получивших российское подданство** и поэтому не попадавших в разряд «гражданских пленных»?

Надо сказать, что события войны и сопровождавшая их антинемецкая пропаганда тяжело ударила по привычному бытовому устройству Архангельска с его исторически сложившимся совместным проживанием русских и так называемых «архангельских немцев». В самом начале войны, когда из Петрограда приходили циркуляры с требованием проверки «подозрительных лиц», к коим прежде всего причислялись этнические немцы, пострадали многие уважаемые в городе люди. Так, Эрнст Шмидт, владелец крупной экспортной фирмы в Архангельске, был арестован и выслан в г. Енисейск под надзор полиции до конца войны. Его подозревали в том, что он предупредил о предстоящей войне «капитанов германских пароходов о предполагаемом объявлении войны и те ушли из порта, избежав реквизиций». Якобы, он не сообщил об известном ему «германском беспроволочном телеграфе, шифрованные телеграммы которого перехватывались нашим радио-телеграфом на Бакарице»².

Известный предприниматель и благотворитель Альберт Сурков, прибалтийский немец по происхождению, подвергался унижительным обыскам в квартире и в конторе, на предмет обнаружения «беспроволочного телеграфа»³. В конце концов, его вынудили продать свои заводы казне, а сам он уехал из Архангельска.

В июне 1915 г. были арестованы по подозрению в шпионаже и препровождены под конвоем в Петроград И.И. Вульфсберг и Г.А. Пец, которые обвинялись неким служащим в намерении затопить в р. Маймаксе шаланду с углем и заказанного специально с этой целью в Голландии парохода, «с целью преградить проход в Архангельский порт пароходов с военными грузами». Были допрошены участники экспедиции Г.Я. Седова об известном по-

¹ См.: ГААО. Ф. 301. Оп. 1 Д. 9. Л.91 (Письмо гражданских пленных в Пинежский Совдеп. Январь 1918 г.)

² ГААО. Ф.1. Оп.12. Д.174. Л.42.

³ ГААО. Ф.1323. Оп.3. Д. 122; Ф.1323. Оп.6. Д.59. Л.2.

лярном исследователе В.Ю. Визе, этническом немце¹.

Во время войны многим архангелогородцам, имевшим нерусские фамилии, но российское подданство, приходилось доказывать свое этническое происхождение. Сохранившаяся в Архангельске еще с допетровских времен привычка величать всех выходцев из Европы «немцами» понималась чиновниками в буквальном смысле - как принадлежность к немецкой национальности. Когда девушка из семьи выходцев из Англии Шергольдов стала устраиваться на государственную службу (переводчицей в таможеню), завязалась обширная переписка по поводу истинных корней ее предков, которые (как говорилось в официальном запросе), «по слухам, перешли в английское подданство во время русско-японской войны, чтобы избежать призыва; раньше же были русско-подданными немцами»².

В годы Первой мировой войны, как известно, разразилась самая настоящая информационная война. Газеты раздували антинемецкие настроения, описывая ужасы немецкого плена, жестокость немецких армий по отношению к мирному населению на оккупированных территориях. В каждом немце или австрийце, а также в евреях, финнах, шведах предлагалось видеть потенциального шпиона или диверсанта. Следует отметить, что антигерманских погромов, как это случилось в других городах империи, в северных губерниях не было, за исключением манифестаций у здания германского консульства в Архангельске в день объявления о войне.

Вместе с тем, периодически проявлялись антигерманские вспышки (иногда они были направлены против «германоязычных» жителей города – беженцев из Прибалтики, евреев, российских и так называемых «архангельских» немцев. Так, летом 1915 г. поступали сведения о готовящемся погроме в Немецкой слободе; инициатором несостоявшегося в Архангельске «немецкого» погрома власти видели газетчика Сергеева, публиковавшего непроверенные сведения о враждебной деятельности якобы немецкой фирмы «Гергард и Гей», которая имела свое отделение в Архангельске³.

В 1916 г. по всей стране, в том числе и в северных губерниях, начались массовые **акции по борьбе «с немецким влиянием»**. В отношении Архангельска эти акции были спровоцированы серией публикаций в центральной и местной прессе о том, что здесь сильно влияние обрусевших немцев, что немецкий язык продолжает широко использоваться в общении, что даже сохранены «немецкие» названия городских улиц.

Эти акции санкционировались военными властями, опасавшимися возможных диверсий и шпионажа в стратегически важном порту, каким являлся Архангельск. 5 апреля 1916 г. состоялось «Особое совещание по вопросу о немецком влиянии в Архангельской губернии». В основном докладе вице-губернатора Турбина отмечалась деятельность немецкой кирхи в Архангельске, где «наряду с обсуждением приходских дел вырабатывается и обсужда-

¹ ГААО. Ф. 66. Оп. 3. Д. 2271. Л. 36, 78; Ф.1. Оп.4. Т.5. Д.1382. Л. 83.

² ГААО. Ф.1. Оп.4. Т.5. Д.1379 Л. 132.

³ ГААО. Ф.1323. Оп.3. Д.122; Д.59. Л.2.

ется все то, что ведет немцев к их всем известной сплоченности и организованности... Нельзя не указать на вред, приносимый немецкими школами в том виде, в каком они существуют в настоящее время. Воспитание ведется в духе немецкого сепаратизма. <...> Желательно недопущение участия в государственном и общественном управлении лиц немецкого происхождения, принявших русское подданство после 1880 года. <...> Местная городская дума, имеющая в своем составе пять немцев по происхождению, несмотря на вполне ясные и определенные требования о переименовании улиц с немецкими названиями в третьей части города, под различными предлогами откладывала разрешение этого вопроса. <...> Желательно воспреещение, по крайней мере, на время войны, браков русских подданных с подданными воюющих с нами держав...»¹. Совещание приняло решение о закрытии немецкое училище. Вся документация в кирхе должна была вестись только на русском языке; читать проповеди на немецком языке было запрещено, а при всех службах должен был находиться проверяющий.

Осенью 1916 г. начались гонения на Немецкий клуб. До войны членство в Архангельском Немецком клубе считалось весьма престижным. Однако с самого начала войны из него стали выходить те его члены, которые хотели сразу же дистанцироваться от этнических немцев, немецкого капитала, немецкой культуры. Совет старшин клуба, опасаясь антинемецких погромов и не дожидаясь, пока клуб прикроют по распоряжению властей, решил добровольно передать здание для устройства военного лазарета на 350 мест. Собрания клуба проводились на частной квартире. Во время войны членами клуба состояли 78 человек, из них 15 человек – русские, которые, впрочем, клуб не посещали. По полицейской информации, до войны «местные купцы членами этого клуба игнорировались, и только в виде особой милости, по немецкой рекомендации, некоторым из них разрешалось вступать в члены клуба. В настоящее время этими русскими членами они очень дорожат, так как они являются ширмой, прикрывающей немецкое гнездо»².

Одним из старшин архангельского «немецкого клуба» был избран высланный из города по подозрению в пособничестве неприятелю Э. Шмидт. Такой поступок был воспринят как демарш, направленный против общественного мнения. В вину членам Немецкого клуба ставились и обычные для подобных заведений развлечения - карточная игра и дружеские встречи с обязательным застольем и выпивкой. В условиях войны, когда в государстве проводилась политика, направленная против пьянства и праздных развлечений, прежде всего картежных, такое поведение выглядело вызывающим. В клубе продолжали говорить по-немецки, что было запрещено «обязательным распоряжением» губернатора. Полагающийся за это нарушение штраф в 100 рублей не был достаточным наказанием для весьма состоятельных членов клуба. В феврале 1917 г. распоряжением губернатора «Немецкий клуб» в Архангельске был закрыт.

¹ ГААО. Ф.1. О.12. Д.174. Л. 20,21

² ГААО. Ф. 1. О.12. Д.174. Л. 38

Возможно, причина массированной пропаганды против деятельности «Немецкого клуба» имела сугубо практическую подоплеку - в городе не хватало помещений, и дом Мейера, в котором собирался клуб, «приглядел» для своего управления новый Главноначальствующий адмирал Л.К. Корвин. Сам он был из обрусевших немцев, однако именно при нем началось настоящее гонение на все немецкое в Архангельске. Возможно, таким образом он хотел показать свою лояльность к России. Впрочем, такое объяснение было бы неуважительным по отношению к известному флотоводцу; может быть, он действительно хотел решить проблему расселения многочисленных военных учреждений в городе за счет «уплотнения» архангельских немцев, которые и в самом деле владели самыми лучшими особняками в центре Архангельска.

В России в годы Первой мировой войны находилось более 2 миллионов военнопленных, несколько десятков тысяч из них были направлены в северные губернии. Категория **военнопленных** (то есть военнослужащих вражеских армий) также имела внутреннюю градацию. Прежде всего, они делились на офицеров и рядовых. Особое отношение было к увечным воинам, оказавшимся в плену (по соответствующим соглашениям между воюющими странами, они получали возможность вернуться на родину), а также к военнослужащим гражданских профессий, например, врачам и другому медицинскому персоналу, к духовенству. Они также получали возможность, при определенных условиях, освобождения из плена до окончания боевых действий¹.

Важным обстоятельством было также то, что Первая мировая война являлась «битвой империй», и в неприятельских армиях были представители наций и народностей, близких к русским. Так, особое отношение в русском плену было к славянам, служившим в австрийской или турецкой армиях, а также к эльзасцам (жителям французской провинции, входившей в состав Германии) и итальянцам, мобилизованным в Австро-Венгерскую армию (Италия, входившая в состав блока Центральных держав, в 1915 году вступила в союзнические отношения с Антантой). Им создавались более комфорт-

¹ Между Россией и Германией в конце 1914 г. было заключено соглашение о разрешении выезда за границу «негодных к военной службе военнопленных». Активный обмен военными инвалидами, «взаимный выпуск» «докторов, лекарей и техников» начался в конце 1917 г. (см.: ГАРФ. Ф. 406. Оп. 2 Д. 506. Л. 70, 19). Проблемами пленных (находящихся на территории России, а также российских интернированных и военнопленных – в лагерях на территории неприятельских государств) занимался Центральный комитет по делам военнопленных при Главном Управлении Российского Красного Креста.

Охрана интересов германских граждан на территории России была вверена американскому посольству, а после вступления США в войну - Шведскому посольству. Осуществлением обмена военнопленными занималась Шведская миссия Красного Креста. В условиях войны обременение искалеченными воинами было тяжело для обеих сторон, поэтому при решении об освобождении из плена принимались в расчет не только личные прошения военнопленных, но и ходатайства родственников, обязавшихся взять их на свое попечение.

ные условия, а также предлагалось освобождение от плена в обмен на службу в армиях стран Антанты.

В 1909 году Россия ратифицировала Гаагскую конференцию, в которой предписывалось гуманное отношение к пленным. Однако в условиях тотальной войны Россия, как и другие воюющие страны, не могла обойтись без использования труда пленных. В октябре 1914 г. император утвердил соответствующее «Положение о военнопленных»¹.

В Яренском уезде Вологодской губернии располагался транзитный лагерь для военнопленных, направляемых в сибирские лагеря. Но основная масса военнопленных, направлялась в северные губернии для выполнения тыловых работ.

Военнопленных предписывалось содержать в бараках и землянках; в случае отсутствия таковых допускалось размещение в частных домах, но «непременно казарменным порядком». Трудовые лагеря военнопленных были обнесены забором, внутри которого выстраивались бараки, административные помещения, бани. Военнопленным полагалось пайковое питание на сумму 25 копеек и так называемый «приварочный оклад» (то есть деньги, выдававшиеся сверх обычного пайка) 12,7 копеек. Их обеспечивали обувью и одеждой, медицинской помощью. Офицеры получали жалование от 50 до 100 рублей, в зависимости от чина. Труд военнопленных обязательно оплачивался, при этом по расценкам для наемных рабочих. Так, на строительстве Мурманской железной дороги военнопленный мог заработать до 1,5 - 2,5 рублей в день².

Население первое время опасалось пленных; настороженное отношение к немцам сохранялось и впоследствии. Редко видевшие даже отдельных чужаков, жители удаленных от дорог и крупных населенных пунктов деревень были взволнованы, узнавая о появлении «чудовищ», какими им представлялись пленные солдаты вражеской армии. По свидетельству наблюдателя, узнав о направлении в их местность пленных, «бабы страшно перепугались, заплакали». В деревне, в которой пленных планировали оставить на дневку, «бабы ни в какую не соглашались пускать к себе; еле [их] уговорили», но увидев пленных – «апатичных, каторжно-усталых, в легких шинельках», пожалели, разобрали по домам, стали угощать. Посмотреть на чудных гостей крестьяне съезжались со всей округи, и пленные «к вечеру были уже в центре внимания»³.

¹ В России использование труда военнопленных стало применяться значительно позднее, чем в других воюющих странах. Только истощенность собственных трудовых ресурсов заставила в 1916 году привлечь к работам более 70% пленных. Присутствовала и сегрегация по национальности: военнопленные-славяне имели больше льгот и привилегий. См.: *Нахтигаль Р.* Мурманская железная дорога (1915-1919 годы): военная необходимость и экономические соображения. СПб., 2011. С. 24.

² См.: *Новикова И. Н.* Австро-венгерские и германские военнопленные на строительстве Мурманской железной дороги // Военно-исторический журнал. 2006. № 2. С. 54.

³ *И. Заручевский.* Пленные. // Олонецкая неделя. 1915. 25 авг. С. 10-12.

Для помощи военнопленных привлекались благотворительные средства, а также специально выделенные для этих целей казенные средства. Так, в Кирилловском уезде организация оказания медицинской помощи военнопленным была возложена на уездные власти, для чего были выделены средства в сумме 3,5 тысячи рублей на 1915 г.¹

Директивой Главного управления Генштаба от 4 марта 1916 г. предписывалось привлекать к работам всех трудоспособных военнопленных, что осуществлялось по соответствующему плану. Примерно 57,4% (около 640 тысяч) передавались в ведение Министерства земледелия для сельскохозяйственных работ. 17,9% переходили в распоряжение Министерства Торговли и Промышленности, 12,6% - в Министерство Путей Сообщения. В северных губерниях находились в основном представители последней категории. Труд военнопленных применялся при строительстве Мурманской железной дороги, на ремонтных работах при железнодорожной станции и речной пристани «Котлас» и на устройстве дамб и каналов на водной транспортной системе, проходившей по территориям северных губерний. Их труд в незначительных количествах использовался и в местной промышленности. Так, в 1916 г. в Велико-Устюгском уезде Вологодской губернии около сотни военнопленных использовались на разных работах на ткацкой фабрике Грибановых в с. Красавино².

Одно время военнопленных пытались использовать на разгрузочных работах в Архангельском порту. По мнению военных, однако, это было нежелательно по соображениям безопасности: в газетах, выходивших в нейтральных государствах и странах, с которыми Россия находилась в состоянии войны, стала появляться информация о тяжелой жизни военнопленных в Архангельске, якобы переданная ими самими членам судовых команд. Если существовало частное общение пленных с моряками судов, приходивших в порт под нейтральными флагами, была возможность передачи и шпионской информации. Поэтому военнопленные - в общей сложности в Архангельской губернии их находилось до 40.000 человек - использовались на строительстве Мурманской железной дороги.

Непривычные к местному климату, пленные болели цингой, в связи с чем через несколько месяцев пребывания на Мурмане их вывозили в другие районы страны. Охрана была немногочисленной, при этом состояла из выходцев с Северного Кавказа, которые также тяжело переносили жизнь на Мурмане. Суровый климат, тяжелая работа, а также кажущаяся легкость перехода по безлюдным северным территориям к практически не охраняемой границе со странами, в которых присутствовали явно германофильские настроения, способствовали побегам с Мурманстройки. Возможно, помощь в

¹ *Смирнов И.А.* Кирилловский уезд в годы Первой мировой войны. // Кириллов: краеведческий альманах. Вып. VI. Вологда: Русь, 2005. С. 136-149.

² *Кляповская А.А.* Первая мировая война в документах МУ «Великоустюгский центральный архив» // Великий Устюг: краеведческий альманах. Вып. 4. Вологда: Русь, 2007. С. 336-341.

организации побегов оказывали сотрудники организаций Красного Креста нейтральных государств, имевшие право посещать лагеря военнопленных.

По данным Министерства путей сообщения, со строительства Мурманской железной дороги с июня 1915 по август 1916 г. было совершено 189 побегов военнопленных, причем 134 беглеца были пойманы или сами вернулись, натерпевшись голода и холода¹. Однако по данным Архангельских губернских властей летом 1916 г. (а побегии стремились совершать обычно в теплое время) с Мурманстройки бежало 177 военнопленных, из которых удалось поймать только 23².

Беглецы нередко были снабжены картами и компасами³. Продукты питания на первое время они брали с собой, а потом пользовались запасами, которые находили в рыбацких и охотничьих избушках. Первое время беглецы направлялись в Финляндию, надеясь получить помощь именно от финнов. За их поимку жителям Финляндии обещалась премия в 100 марок. Была также усилена охрана границы с Норвегией.

Однако у пленных, особенно у офицеров, были деньги, поэтому они стремились бежать не через норвежскую или шведскую границу, а выезжали из России вполне легально, приобретя с этой целью фальшивые документы. Иногда покупали подлинные документы, у возвращавшихся со строительства Мурманской дороги финнов⁴. Финские документы вполне оправдывали плохое знание русского языка, и беглецам нередко удавалось свободно выехать в Финляндию или в Архангельск, а оттуда вернуться на родину.

Беглецов особенно привлекал Архангельский порт, куда приходило немало судов под нейтральными флагами. Кроме того, в городе, переполненном беженцами из западных губерний, большинство которых слабо владело русским языком, немцу или австрийцу несложно было и затеряться, имея при себе фальшивые документы российского гражданина.

В июле 1916 г. из Архангельска норвежском пароходе, спрятавшись в угольном трюме, благополучно покинули Россию два бежавших из сибирского лагеря военнопленных⁵. В том же году здесь были задержаны два молодых человека с российскими паспортами, оказавшиеся бежавшими из лагеря военнопленными офицерами германской армии. Около месяца им удалось прожить в Архангельске, где они надеялись устроиться на какой-нибудь пароход под нейтральным флагом и выехать из России⁶. При этом один из них говорил немного по-русски, другой же языком вовсе не владел. По сло-

¹ Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 274. Оп.1/2. Д.177. Л. 156, 157.

² РГИА. Ф. 274. Оп.1/2. Д.177. Л. 479об.

³ Об успешных побегах пленных с Мурманстройки на основании их собственных рассказов повествует немецкий историк Р. Нахтигаль в своей книге «Мурманская железная дорога, 1915-1919 годы: военная необходимость и экономические соображения». См. с. 179-185.

⁴ Новикова И. Н. Австро-венгерские и германские военнопленные на строительстве Мурманской железной дороги // Военно-исторический журнал. 2006. № 2. С. 58.

⁵ РГВИА. Ф. 2000. Оп. 16. Д. 1258.

⁶ ГААО Ф.39 О.1 Д.921 “Г”.

вам хозяина квартиры, которую снимали беглецы, этому факту он не придал особого значения, поскольку город был переполнен беженцами из Прибалтики, вовсе не говорящими по-русски.

Несмотря на тяжелое положение военнопленных на стройках Крайнего Севера, что выражалось в их стремлении при любой возможности бежать отсюда, они оставались хорошими рабочими. По свидетельству Начальника Мурманского укрепрайона адмирала К. Кетлинского, в 1917 г. «вольные рабочие ...работают хотя и лучше, чем солдаты, но все же хуже военнопленных»¹.

Русская революция оказала влияние на отношение к пленным. Были существенно улучшены условия содержания германских военнопленных, в первую очередь офицерам, которые в Яренском пересыльном лагере были расконвоированы и могли ходить по ближайшим городским окрестностям («Пленным офицерам предоставляются льготы: купание в реке, хождение на рыбную ловлю»²). Рабочие Сухонской фабрики 1 мая 1917 г. устроили встречу с военнопленными австрийцами, строившими поблизости плотину³. С другой стороны, тогда же, в мае 1917 г., Комитет служащих и рабочих Топоркинского канала, входившего в систему «герцога Вюртембергского», принял решение конфисковать табак, завезенный для продажи военнопленным, в пользу своих рабочих⁴. Работавшие на Мурманской железной дороге военнопленные в условиях общей разрухи 1917 года получили возможность самостоятельно наниматься на любую оплачиваемую работу. Некоторые частники использовали их бедственное положение с целью наживы⁵.

С целью облегчить свое положение, пленные (как военные, так и гражданские) Стремилась пользоваться революционной риторикой. После заключения Брестского мира германские подданные, расселенные в северных губерниях, стали выступать с требованием считать их «свободными гражданами». Началась самоорганизация бывших пленных⁶.

§ 4. Приезжие рабочие

Решение «рабочего вопроса», периодически возникавший, когда значение северных провинций для России возрастало, решался в этих малолюдных

¹ *Кетлинский К.Ф.* Доклад «Состояние Мурманской железной дороги к октябрю 1917 г.» // Гражданская война на Мурмане глазами участников и очевидцев: Сб. воспоминаний и документов. Мурманск, 2006. С. 24.

² К побегу военнопленных офицеров. // Яренская газета. 1917. 27 июня, 4 июля

³ ВОАНПИ. Ф. 1332. Оп. 3. Д. 222 (Воспоминания Шаршавина Г.М.) Л. 311.

⁴ *Смирнов И.А.* Кирилловский уезд в годы Первой мировой войны. // Кириллов: краеведческий альманах. Вып. VI. Вологда: Русь, 2005. С. 136-149

⁵ Так, в «Совет служащих и рабочих Мурманской железной дороги» поступали письма военнопленных с жалобами на своих нанимателей, нарушавших распоряжение о равной оплате труда военнопленных и вольнонаемных граждан. См.: НА РК. Ф. П-6162. Оп. 1 Д. 1. Л. 16-17.

⁶ Например, в апреле 1918 г. был создан Каргопольский комитет помощи австрийцам и германцам ГААО. Ф. 104. О.1 Д. 1 Л. 154.

и слабозаселенных губерниях путем привлечения, нередко насильственно, трудовых ресурсов их других регионов страны.

Проблема трудовых ресурсов была одной из наиболее болезненных для всех государств, участвовавших в Первой мировой войне. Не обошла она и Россию с ее гигантскими людскими резервами. Неудачные попытки правительства решить ее вызывали всеобщее недовольство, обратившись экономическим развалом и социальной напряженностью в обществе.

В Архангельском порту и на Олонецких заводах в пору могущества Северного края широко применялись формы трудовых мобилизаций (привлекались ресурсы рекрутов и крепостных). Однако во второй половине XIX века уже господствовал наем вольной рабочей силы. Более того, в северных губерниях (в том числе в Архангельской и Олонецкой, куда прежде принудительно привлекали рабочих) наметился излишек рабочих рук и, соответственно, их отток в крупные промышленные центры. Исключением становился в начале XX века Архангельск, куда на время навигации для портовых работ, а в зимнее время – для работы на многочисленных лесозаводах устремлялись отходники из своей и других северных губерний.

Неожиданное увеличение грузооборота через Архангельский порт и северные транспортные магистрали, крупные портостроительные, железнодорожные и прочие работы, развернувшиеся с началом войны в северных губерниях, создали здесь тяжелейший дефицит рабочей силы.

Накануне войны в северных губерниях широкое развитие имела только лесопильная промышленность. Поскольку значительная часть работ в ней не требовали особой квалификации и были сезонными, работали на лесозаводах в основном отходники из местных крестьян. Профессиональные рабочие были немногочисленны и получали достаточно высокое жалование¹. Более высокий процент профессиональных рабочих был на казенном Онежском заводе в Петрозаводске. Остальные предприятия, размещенные в северных губерниях, пользовались трудом отходников и нередко располагались в сельской местности, что было выгодно для хозяев, поскольку рабочие готовы были получать небольшую плату за свой труд, имея возможность питаться от своего сельского хозяйства.

При этом для тыловых работ, в том числе на работах оборонного значения (в северных губерниях таковыми были разгрузочные работы в портах, портостроительные и дорожные работы) в условиях войны власти имели право привлекать как специализированные воинские части (например железнодорожные), так и из необученных военнообязанных, из которых формировались ополченческие дружины.

В первые же дни войны в Архангельском порту возникла проблема обеспечения рабочими руками «угольных операций»: в порт из-за границы

¹ Накануне войны заработная плата промышленных рабочих в северных губерниях по темпам роста обгоняла средние показатели по стране и была выше в абсолютных цифрах. Так, в 1910 г. промышленный рабочий в среднем по России получал зарплату 233 рубля в год, а работающий в северных губерниях – 254 рубля. См.: Россия. 1913 год: статистико-документальный справочник СПб., 1995. Гл. XII. Табл. 10.

привезли миллионы пудов угля, который было необходимо срочно выгрузить из трюмов пароходов, а затем перегрузить в баржи и железнодорожные вагоны. Обычная система найма рабочих путем формирования рабочих артелей была слишком медленной. По предложению руководителя перегрузочных операций капитана I ранга В.Я. Ивановский в августе 1914 г. архангельский губернатор потребовал от уездных исправников организовать и направить в Архангельск не менее двух тысяч рабочих. «В работах могут участвовать и женщины», - говорилось в рассылаемых по уездам телеграммах за подписью губернатора. Плата предполагалась по копейке с пуда и рубль в неделю на наем квартиры. Условия были привлекательными, и рабочие в больших количествах устремились в Архангельск.

Однако время не терпело. Для срочных казенных работ в Архангельском порту в первые дни войны к работам привлекались штрафники, находившиеся в местном дисциплинарном флотском полуэкипаже (некоторых на работы доставляли в кандалах¹), и ратники оставленной для этих целей в городе 14-ой пешей Архангельской дружины с прикомандированными к ней ротами 667-ой Тамбовской и 669-ой Костромской дружин². Эпизодически привлекались к работам и другие армейские и флотские формирования, расквартированные в Архангельске. Но и этих сил было недостаточно. Одно время пытались привлечь к разгрузочным работам военнопленных, но использование их труда в порту было нежелательно по соображениям безопасности.

Военнослужащие рабочие были обеспечены казенным жильем и питанием, подчинялись армейской дисциплине. Они получали заработную плату наравне с вольнонаемными, но оплата их труда не была столь обременительной для казны, как оплата вольных рабочих, которые были не прочь, воспользовавшись срочностью работы, требовать путем забастовок повышения расценок, на что военнослужащие не имели права.

Военнослужащие привлекались к работам в северных губерниях и позднее. Например, железнодорожным строительством здесь занимались специализированные железнодорожные батальоны. Для земляных работ использовались вольнонаемные рабочие. Их привлекали как высокими заработками, так и льготами, предполагающими освобождение от фронта. В 1917 г. подобными льготами рабочих уже было трудно удержать. Адмиралом Кетлинским отмечалось понижение производительности труда вольнонаемных рабочих, занятых на строительстве Мурманской железной дороги, на 40-50%. Проблему рабочих рук стремились решить привлечением воинских частей, требующих отправки их из окопов «в глубокий тыл». По свидетельству уроженца Рязанской губернии, приехавшего на Мурманскую стройку по вербовке, летом 1917 г. «Временное правительство стало спешно направлять в качестве наказания на Мурман ненадежные части и замешанных в большевистской пропаганде солдат и унтер-офицеров. Напуганные тяжелыми условиями ра-

¹ Дворжицкий Ю.К. В Архангельске в начале первой мировой войны. // Морские записки. 1943. Вып. 1, т. 1. С. 151-156.

² РГВИА Ф. 9106 (Архангельский гарнизон) О. 1 Д. 3 (Приказы по гарнизону, 1917 год) Л. 12, 16

боты, болезнями и большой смертностью, солдаты неохотно ехали на эту проклятую Мурманку. Имели место дезертирство, членовредительство или просто отставание в пути»¹.

Те, кто добирался до Мурмана, находился на положении военнообязанных, но заработную плату при этом получали, как вольнонаемные рабочие. Такое положение солдат рабочих батальонов, получавших плату от 145 до 560 рублей в месяц, подчиняющихся самими же выбранными офицерами из своей среды, и при этом пользующихся бесплатным жильем, обеспеченных продовольствием и обмундированием, подталкивало и вольнонаемных рабочих «создать военную организацию»². Действительно, хорошо организованные солдаты, имеющие в качестве офицера выбранного из своей среды активиста, стремящегося защищать их интересы, такие военно-рабочие бригады ставили перед администрацией, находящейся в послереволюционный период в тяжелом положении, невыполнимые в создавшейся ситуации условия: отказ «работать до получения сапог и других сносных условий существования. Не работая, но занимая помещение и требуя пищи, они вынуждают администрацию стремиться не так к использованию их, как к скорейшей эвакуации»³.

Впоследствии использование платного труда военнотружущих стало источником конфликтов между ними и фронтовиками. Последние видели в тыловых работах на нужды обороны стремление уйти от фронта. Были случаи, когда ратников дружин ополчения, находившихся всю войну на такого вида работах, солдатские комитеты лишали продовольственного пайка и других прав.

Использование **вольнонаемного труда** в условиях войны имело свою специфику.

Сразу же после начала войны введенный запрет на вывоз леса, льна, вологодского масла и других грузов создали опасность безработицы для значительной части портовых рабочих. Спешно сворачивали свою деятельность лесозаводы; заглохла работа в Архангельском порту.

Уже через месяц после начала войны стало ясно, что работы будет много. Чрезвычайный наплыв грузов в Архангельский порт, задача их дальнейшей транспортировки остро поставили вопрос о рабочих. Стагнация по всей стране сменилась лихорадочным экономическим подъемом, требовавшим все больше рабочих рук. При обсуждении рабочей проблемы на уровне правительства возникали предложения военизировать труд на предприятиях и работах оборонного значения. Однако правительство, опасаясь рабочих волнений, попыталось решить эту проблему путем введения более высокой оплаты

¹ Шапкин Я.А. Из воспоминаний о строительстве Мурманской ж/д и революционных событиях на Мурмане в 1917 г. [1962] // Гражданская война на Мурмане глазами участников и очевидцев: сб. воспоминаний и документов. Мурманск, 2006. С. 166.

² Кетлинский К.Ф. Доклад «Состояние Мурманской железной дороги к октябрю 1917 г.» // Гражданская война на Мурмане глазами участников и очевидцев: сб. воспоминаний и документов. Мурманск, 2006. С. 24.

³ Там же. С. 25-26.

труда на казенных работах. Этот период продолжался до середины 1916 г. и отмечался резким ростом заработной платы рабочих. Например, расценки на разгрузочные работы в Архангельском порту летом-осенью 1914 г. поднялись до 3-4, и даже до 7-8 рублей в день (при довоенных подневных расценках в 1-1,5 рубля). Подрядчики, подогреваемые обещаниями премиальных за срочную разгрузку, переманивали друг у друга рабочих, поднимая расценки еще выше. С другой стороны, на рост расценок влияли возросшие цены на жилье и продукты питания.

Следует учитывать, что в то же время возникла срочная потребность найма рабочих для строительства железных дорог и реконструкции водной системы. Подобное строительство велось круглогодично, и крестьяне забрасывали свое сельское хозяйство, устремляясь на высокооплачиваемые работы.

Поиски рабочих рук стали самой большой проблемой для производителей работ. Командированный в регион в июле 1916 г. управляющий делами Центрального военно-промышленного комитета Емельченко отмечал в своем докладе, что «рабочий вопрос - истинный бич Архангельска. Трудно представить себе нечто более хаотическое, чем снабжение Архангельска рабочей силой. В сущности, такого снабжения нет вообще - ни в Архангельске, ни в Петрограде нет соответствующего учреждения. Каждое учреждение на свой страх и риск озабочивается привлечением для себя рабочих, невольно вступая в конкуренцию друг с другом и тем непрерывно повышая заработную плату»¹.

Причина была не только в массовых мобилизациях. По данным сельскохозяйственных переписей, в 1916-1917 гг. в армию было призвано 45,9% трудоспособных мужчин из Архангельской губернии, 51,8% из Олонецкой, 52,3% - из Вологодской. В целом по России в армии находилось 47,4% военнообязанных мужчин². Неравномерность цифр объясняется существовавшей системой льгот. В промышленных, урбанизированных районах, для которых характерны разделенные (супружеские) семьи, мобилизовано было меньше мужчин. К тому же во время стали широко практиковаться отсрочки от воинской службы занятым на «оборонных» работах. Например, в Архангельском уезде в армии находилось лишь около 40% мужчин призывного возраста: из 9.345 дворов, в которых проживало 10 872 мужчин призывного возраста, повестки получили 4364 человека. В 5702-х хозяйствах не было мобилизовано ни одного человека, в 2906-ти по одному, а более трех работников отправили на войну только 35 семейств³.

¹ РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.2420. Л.7

² См.: Предварительные итоги Всероссийской сельскохозяйственной переписи 1916 года. По подсчетам, произведенным местными переписными учреждениями. Вып. 1: Европейская Россия. Поуездные, погубернские и порайонные итоги. Пг, 1916. С. XXVII, 382-393, 436-458; Поуездные итоги Всероссийской сельскохозяйственной и поземельной переписи 1917 года по 57 губерниям и областям. М., 1923. С. 2-5, 14-17, 74-77.

³ Подсчитано по материалам сельскохозяйственной переписи 1917 года: Всероссийская сельскохозяйственная и поземельная перепись 1917 года по Архангельской губернии.

В России около 15% людей призывного возраста во время войны пользовались различного рода отсрочками¹. Специфика северных губерний привела к тому, что значительная часть мужчин призывного возраста попадала под различные «отсрочки». Освобождались от призыва рабочие и служащие предприятий военного и морского ведомства, железной дороги, работающие на коммерческих и портовых судах. Отсрочка предоставлялась служащим не только государственных, но также земских и городских органов, военно-промышленных комитетов, частных коммерческих учреждений. За годы войны разбухли различные конторы, которые превратились в места, где можно было спрятаться от военной службы. Необыкновенно разрослись всевозможные бюрократические организации. Так, в Архангельске «работающих на оборону» учреждений было 134, не считая заводов и собственно порта; количество служащих в них достигало 10 тысяч человек. По мнению начальника штаба Петроградского военного округа, «за последнее время многие [подобные] предприятия открывались исключительно лишь с целью способствовать уклонению от исполнения воинской повинности»².

Сосредоточение в Архангельске, а также на Мурманской железной дороге большого количества производств и учреждений, служащие и рабочие которых имели право отсрочки в армию, привело к тому, что сюда ради получения отсрочки съезжалось немало людей из других губерний. В различных конторах работало много эвакуированных из западных губерний России, как правило, представителей тех национальностей, которые не были патриотично настроены по отношению к России. Это создавало у военных властей впечатление «шпионского гнезда», хотя скорее всего причиной приезда большинства этих людей сюда было желание избежать призыва, а при возможности эмигрировать из страны, как это сделали, например, некоторые активисты «рижской группы», приехавшей в Архангельск для работы в порту.

По ходатайству различных государственных, частных и даже общественных организаций можно было получить отсрочку практически для любого рабочего или служащего, если удастся доказать Комиссиям по отсрочкам их «незаменимость». Из Петрограда приходили многочисленные инструкции с рекомендациями внимательней относиться к этим просьбам: «При каждом призыве по мобилизации ратников владельцы фабрик и заводов возбуждают ходатайства об освобождении их рабочих и служащих от явки на военную службу, ссылаясь на невозможность в противном случае выполнить казенные заказы для нужд военного времени. ... На первое место должны быть поставлены интересы армии, а не интересы отдельных лиц»³.

Армия нуждалась в людях; в 1915 г. уже начался призыв внеочередных возрастов. И все же, пытаясь решить проблему рабочих рук для нужд оборо-

Вып. I. 1919. См. также: Журнал отдела земледелия Временного правительства Северной области. 1919. № 1.

¹ Головин Н.Н. Военные усилия России в мировой войне. Численность людей, призванных во время войны. // Военно-исторический журнал. 1993. № 6.

² ГААО. Ф.1. Оп.8. Т.1. Д.2688. Лл.1,5

³ ГААО. Ф.110. Оп.1. Д.279; Ф.1208. Оп.1. Д.392

ны, и при этом избежать социальной напряженности в обществе, правительство вынуждено было вводить различные отсрочки от службы в армии для рабочих. Первое время подобные льготы помогли обеспечить все важные казенные работы трудовыми ресурсами.

В 1915 г. в Архангельске готовились принять до 50 тысяч рабочих, то есть в 2,5 раза больше, чем в мирное время. В Союзе земств и городов был получен кредит на 7,5 тысяч рублей на постройку рабочих барачных, бань, прачечных, столовых, а также для устройства в городе инфекционных барачных на случай возможной при такой скученности населения эпидемии. Однако события лета 1915 г. превзошли все ожидания и предположения. Прослышав про «американские» заработки, в Архангельск устремились массы рабочих. В связи с переизбытком рабочих рук, подрядчики стали снижать расценки. Тем временем в город стали прибывать и организованные рабочие артели, которых еще зимой, предвидя большой объем работ в городе, наняли подрядчики. В частности, приехали полторы тысячи выписанных Союзом лесопромышленников петроградских рабочих. Они «высказывали неудовольствие на агентов-нанимателей, которые говорили, что на погрузке будут зарабатывать не менее трех рублей в день, и что очень дешевы харчи», а им предложили довоенный заработок в полтора рубля, что при сильном вздорожании жизни в городе стало небольшими деньгами¹.

Проведенная летом 1915 г. внеочередная мобилизация (были призваны те, чей срок приходился на 1917 г.) вновь обострила проблему рабочих рук. В августе 1916 г. обычный заработок грузчика составлял уже 300-360 рублей в месяц. Для сравнения - оклад городского в Архангельске составлял 35 рублей; в результате «вольнонаемные полицейские чины испрашивают отпуск на 1-2 недели и работают в порту, чтобы улучшить свое материальное положение»².

Сильнее всего проблема рабочих рук ударила по традиционным видам промышленности северного края, прежде всего лесопильной. Общее производство фабрично-заводских предприятий Архангельской губернии уже к 1915 г. сократилось на 30%. Причиной фабричный инспектор указывал «недостаток рабочих и чрезмерное повышение заработной платы»; действительно, мужчина-чернорабочий мог рассчитывать на производстве получить в день не более пяти рублей в день, в то время как в порту дневной заработок достигал 8-10 рублей. Повышение платы на 25% не решило проблемы.

На фоне сокращения общего числа занятых в фабрично-заводской промышленности росло привлечение женского, подросткового и даже детского труда³. Высокая зарплата и отсутствие в семьях излишней мужской силы привел к тому, что на заводы стали направлять женщин и подростков. Так, в Олонецкой губернии доля женщин и подростков среди работающих увеличилась с 21% в 1913 г. до 36% в 1916 году. Даже на снарядолитейном Алек-

¹ ГААО. Ф.1323. Оп.2. Д.167. Л.58.

² РГА ВМФ. Ф.418. Оп.1. Д.5131. Л.152

³ Детей привлекали для мытья изнутри паровых котлов. При разгрузке барж с хлебом дети собирали в трюмах просыпавшееся зерно.

сандровском (Онежском) заводе произошло увеличение женского и подросткового труда с 6 до 16%¹. К началу 1915 г. на Архангельских предприятиях работало 6380 взрослых рабочих, из них 892 женщины; 1732 подростка, из них 188 девушек, и дети - 249 мальчиков и 5 девочек. К концу 1916 г. количество работающих мужчин сократилось более чем в полтора раза (до 3 528), зато количество женщин выросло до 986. Из 1390 работавших подростков было 245 девушек; продолжало работать также 103 малолетних². Если до войны отношение числа работающих мужчин к числу работающих женщин и подростков было три к одному, то к 1916 г. стало два к одному. В восточных районах Вологодской губернии «среди токарей Нювчимского завода в 1917 г. 32% женщин, в литейном цехе – 36%. На лесозаготовках 37% моложе 17 и старше 55 лет»³.

Вообще, война заставила применять женский труд в больших размерах. Причина была и в мобилизациях, и в росте дефицита рабочих рук, и в том, что традиционные виды заработка казались мужчинам-работникам недостаточными. Работодатели вынуждены были применять женский труд, и не всегда были этим разочарованы. Например, архангельская газета сообщала в 1916 г.: «В виду дороговизны и недостатка рабочих рук срывание снега с крыш берут на себя женщины, причем их работа по продуктивности, как говорят домовладельцы, не уступает работе мужчин»⁴.

Высокие расценки на труд рабочих, обеспечивающих производство сырья (например, лесорубов и возчиков леса) были связаны не с дефицитом рабочих рук, а в связи с дороговизной: торговцы стремились использовать создавшийся товарный голод в своих целях, и поднимали цены на товары. Поскольку сельские торговцы в северных губерниях одновременно являлись и подрядчиками, заключившими контракты с предприятиями на заготовку и доставку леса, но у крестьян была возможность в ответ на повышение цен на товары увеличить цены на свой труд, который поднялся в несколько раз по сравнению с довоенными расценками. Так, по свидетельству автора корреспонденции в олонекской газете, «раньше заготовить куб леса стоило 6-8 руб. – теперь 25-30. Вывезти бревно из леса вместо 30-40 коп – не меньше полутора рублей». В 1915 году «мужик с лошадейю на вывозе бревен зарабатывал в 1915 году в неделю 35-40 руб., поденщик - 2,5-3 руб., а на работах с подрядом 5-8 руб. в день. За зиму заработок каждого мужика составил 200-500 рублей», что было в 3 и даже 5 раз выше, чем до войны⁵.

¹ Балагуров Я.А. Фабрично-заводские рабочие дореволюционной Карелии. 1861-1917. Петрозаводск, 1968. С. 162-163.

² Подсчитано автором по статистике фабричного инспектора. См.: ГААО. Ф.110. Оп.1. Д 315. Л. 40об., 41, 44.

³ История Коми АССР с древнейших времен до наших дней. Сыктывкар, 1981. С. 150-154

⁴ Архангельск. 1916. 1 марта.

⁵ И. Заручевский. Деревенские контрасты. Олонекская неделя: еженедельная газета по вопросам политической, церковно-общественной и народной жизни. 1916. 8 мая. С. 12-14; Богатеющие купцы, благоденствующие крестьяне и голодающие служилые люди (Из жизни Олонии). // Олонекская неделя. 1916 г. 3 апр. С. 14-16

Основным контингентом портовых грузчиков и дорожных строителей были крестьяне из близлежащих к местам работы деревень. Они стремились устроиться всей семьей: сильные мужчины нанимались на тяжелые работы (грузчиками или землекопами), а к лошади, для перевозки грузов, ставили женщину или подростка. Ненадежность подобного контингента состояла в том, что на время полевых работ крестьяне возвращались в свои деревни, и никакие заработки их не могли задержать. В связи с этим (а также под влиянием возрастания потребностей в труде) для работ в северных губерниях стали привлекать крестьян из среднерусских губерний¹.

По мнению современников, высокие заработки были как бы компенсацией рабочим за тяжелые бытовые условия, в которых им приходилось трудиться. «Получая много, рабочий тратил много на себя. Жизнь их исключительно тяжелая. Администрация не заботится ни о продовольствии, ни о жилье. Долгое время не было теплых барачков, ютились как попало в окрестных деревнях. Не было бань. На Бакарице нет ни одной столовой; питаются в сухомятку. О подвозе продуктов никто не заботится, и цены очень высокие. Чтобы питаться нормально и на другие потребности уходит 3 рубля 50 копеек в день»².

С особой остротой стояла проблема жилищ для рабочих. В порту имелись только летние бараки, однако с организацией зимней навигации рабочие нуждались в теплом жилье. Первую военную зиму они в основном квартировали в близлежащих деревнях. На Бакарице, где не было даже летних барачков, были устроены временные утепленные полуземлянки. В наиболее напряженные периоды навигации под жилье для рабочих арендовались даже поморские суда. Поморы, получая по 300-350 рублей в месяц за судно, считали такой заработок более выгодным, чем заниматься собственными промыслами, и даже не спешили за рыбой в Норвегию³. Под жилища рабочим и служащим, занятым на железной дороге, приспособляли вагоны «теплушки». Такое нецелевое использование вагонов было широко распространено, создавая тем самым все более напряженное положение с железнодорожным транспортом.

В 1916 г. были, наконец, построены рабочие городки с десятками оборудованных барачков, бараками-кухнями, столовыми и банями. На Бакарице это был так называемый «Губернаторский» городок, на Экономии - рабочий городок Военно-промышленного комитета. Для рабочих, занятых в порту в

¹ В первую очередь, таким образом привлекали рабочих для строительных работ в малонаселенные территории, в частности, на Мурманстройку. В 1915 г. туда было «навербовано» 5 тысяч рабочих, но «из-за плохих климатических условий артели приходилось заменять каждые 6-8 месяцев. ...Весной и летом 1916 г. наем в центральных губерниях шел вяло, отмечалось, что много стариков и подростков», в частности, на строительстве Мурманской железной дороги работало полторы тысячи девушек из среднерусских губерний. (см.: *Балагуров Я.А.* Фабрично-заводские рабочие дореволюционной Карелии. 1861-1917. Петрозаводск, 1968. С. 162-165).

² РГА ВМФ. Ф. 418. Оп.1. Д.2420. Л.8

³ Архангельск. 1915. 21 мая.

ночные смены, было организовано питание: эту проблему взяли на себя работодатели и Архангельский военно-промышленный комитет. Были устроены бани и медпункты. Всерьез обсуждался вопрос об устройстве специальных барачных для женщин-работниц. Обустраивался и культурный быт рабочих поселков. Собирались благотворительные средства для устройства читален, кинематографов. Подобная деятельность особенно активно развернулась после Февральской революции.

Однако решение культурно-бытовых проблем рабочих не снижало общую напряженность в «рабочем вопросе». В первые, самые тяжелые месяцы войны, власти Архангельска просили снабжать порт рабочими руками централизованно, направляя сюда специально организованные артели подготовленных рабочих. Но в столице считали, что «рабочий вопрос» следует решать на месте, предлагая более высокую цену за труд: «Рабочая сила есть на рынке, все дело платы и стоимости»¹. В конце концов, организаторы казенной перевозки грузов стали заложниками такой неосмотрительной политики. Так, до войны стоимость разгрузочных работ с пуда была 2-2,5 копейки; в первые месяцы войны поднялась до 2,5-3,5 копеек; а в 1917 г. достигала уже 20-35 копеек с пуда. Разгрузка увеличилась с 1,5 копеек с пуда перед войной до 20-28 копеек в 1917 г.². Вставал даже вопрос о введении предельных расценок, но опасались отлива рабочих рук и срыва тем самым казенных работ.

На строительстве тысячеверстной Мурманской железной дороги большинство рабочих были вольнонаемные³; их доставляли не только через Архангельск, но и через Финляндию и Норвегию. Несмотря на высокие заработки, тяжелая работа в сложных климатических условиях, отсутствие централизованного снабжения, что вело к росту дороговизны продуктов питания и одежды, подталкивало рабочих на выражение протеста. В 1916 г., чтобы обеспечить Мурманстройку рабочими руками, поддерживать среди них дисциплину и прекратить текучку кадров, вольнонаемным рабочим (российским подданным) предоставлялась отсрочка от призыва в армию. В отношении участников рабочих волнений применялись «меры чрезвычайной охраны», предполагавшие наказание до 3 месяцев ареста или денежный штраф.

Проблему рабочих рук пытались решить путем привлечения в Россию **китайских рабочих**⁴. В ноябре 1916 г. правительство разрешило заинтересованным организациям (в том числе «Мурманстройке») ввезти в страну в общей сложности 30 тыс. «рабочих желтой расы». Летом 1917 г. встал вопрос о

¹ ГААО. Ф.305. Оп.1. Д.477. Л.395

² Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. Архангельск, 1919.

³ Среднемесячное количество занятых на «Мурманстройке» колебалось в пределах 50-75 тысяч человек. В общей сложности, здесь работало 170 тысяч рабочих: 100 тысяч из них были вербованные рабочие, в основном крестьяне-отходники, 40 тысяч - военнопленные австро-венгерской и германской армий, 10 тысяч – на вербованные китайцы, 5,5 тыс. - финны, около 2 тысяч солдаты железнодорожных батальонов, 2 тысячи казахов и киргизов, «реквизированных» по военно-трудовой повинности. Было также около 500 специалистов из Канады.

⁴ См.: «Правила о найме и перевозке рабочих желтой расы» от 27.09.1916 г. (ГАРФ Ф. 406. Оп. 2 Д. 398. Л. 49)

вывозе еще 10 тысяч. Для предотвращения самовольных побегов китайцев с работ, подрядчикам было разрешено забирать у китайцев документы. Это не всегда могло остановить: так, летом 1917 г. в Управлении Северных железных дорог находилось 970 паспортов китайцев, которые бежали с работ¹.

Работа на строительстве Мурманской дороги была тяжелой даже для трудолюбивых и выносливых китайцев. Вскоре начался их массовый выезд в связи с болезнями. Около 80% уезжающих из России китайцев составляли рабочие с Мурманстройки; причиной, как правило, была цинга. Условия транспортировки заболевших китайских рабочих были крайне неудовлетворительными. Так, в январе 1917 г. из 230 китайцев, которые возвращались с Мурманской железной дороги, десять человек умерли от истощения (в дороге их кормили только хлебом; вагоны были холодные, «без зимней обшивки и выносных ведер»).

Вокруг проблемы использования труда «желтой расы» возникла непростая ситуация. С одной стороны, администрация строительства Мурманской железной дороги настаивала на их присылке. С другой, бежавшие китайцы создавали большие сложности в других городах России. Получив разрешение на выезд с Мурманска, китайцы стремились задержаться в Архангельске или Петрограде, устраиваясь на любые работы, чем вызывали недовольство местных рабочих. В частности, они занимались разносной торговлей и развлекательным бизнесом². Участились случаи и откровенного бандитизма со стороны китайцев, в значительной степени вынуждаемых к этому безвыходным положением, в котором они оказались. На строительстве Мурманской железной дороги возникали волнения и даже бунты китайских рабочих. В ноябре 1917 года в Вологде прибывшие из Архангельска китайцы открыли стрельбу. Милиционерами один китаец был убит, двое ранены³.

Использование вольнонаемного труда - по причине высоких расценок на него, а также недисциплинированности рабочих, которые, например, на период сельскохозяйственных работ отправлялись по домам вместе со своими лошадьми и телегами, - стало крайне неудобным. Надо было искать другие возможности решения рабочего вопроса для северных губерний.

В 1916 г. власти вынуждены были обратиться к практике **трудовых повинностей и мобилизаций (по терминологии того времени, «реквизиций»)**. В Архангельске к подобным мерам стали прибегать, чтобы прекратить практику «переманивания» рабочих в наиболее «горячие» периоды обещанием более высоких заработков. Губернатор своими «обязательными постановлениями» за подобные отвлечения рабочих, прежде всего с городских и казенных работ, грозил высокими штрафами и даже арестом. Осенью 1915 г. эпизодически использовались «реквизиции платного труда» на стройках оборонного значения, в частности губернатор получил разрешение воен-

¹ ГАРФ. Ф. 406. Оп. 2 Д. 4. Л. 8.

² В ноябре 1916 года архангельский губернатор распорядился выслать из региона всех «бродячих» «китайских подданных, занимающихся розничной торговлей и фокусников, подозреваемых в шпионаже». (ГАРФ. Ф. 406. Оп. 2 Д.502. Л. 16-17).

³ Волна. (В. Устюг.) 1917. 21 ноября.

ных властей на введение так называемых «принудительных нарядов», то есть привлечение по трудовой повинности рабочих с других предприятий для выполнения работ на строительстве внутрипортовых железнодорожных линий, куда не удавалось нанять рабочую силу другим способом¹.

Население Олонецкой губернии было обязано распоряжением начальника Петроградского Военного округа «в порядке платной реквизиции» предоставлять одноконные подводы, возчиков и рабочих для осуществления гужевой перевозки военных грузов, фуража и провианта по линии Кандалакша – Кемь. Гражданские власти в лице олонецкого губернатора с целью реализации этого распоряжения и на основании Положения о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия от 1916 г. выпустили «обязательное постановление», в котором объявлялось наказание до 3 месяцев тюрьмы или денежный штраф до 3 тысяч рублей, а также в виде принудительного исполнения наложенного наряда тем лицам, которые нарушали распоряжения военных властей, а именно: не являлись, направляли слабых лошадей, самовольно прекращали работы, а также в случае «подстрекательства и уговора рабочих и возчиков к прекращению работ»².

Недостаток рабочих рук испытывали не только в Архангельске, но и во всей Империи. Это привело к появлению указа императора Николая II от 15 июня 1916 г. о принудительной трудовой реквизиции проживающих в России «инородцев», которые обладали льготой, освобождающей эти народы от призыва на действительную воинскую службу. С конца 1916 г. основной рабочей силой в Архангельском порту и на железнодорожных строительных работах становятся ратники **Архангельской Инородческой (бурятской) дружины**. Всего с 9 августа 1916 г. по 28 марта 1917 г. шестью эшелонами в Архангельск было доставлено 6131 человек³. В основном это были буряты и киргизы Иркутской губернии и Забайкальской области⁴. Дружина подразделялась на эшелоны, в том составе, в котором рабочие-инородцы прибыли. Каждый эшелон подразделялся на сотни во главе с выборными из среды дружинников.

«Инородцев» везли в Архангельск почти месяц в плохо приспособленных вагонах. Перед отправкой на строительство Мурманской железной дороги (туда направлялись в основном киргизы, поскольку считалось, что буряты не выдержат местного климата) выдерживали на карантине (в баржах или в устроенных для этих целей лагере на Кег-острове). Там их следовало «вымыть, выстричь, одежду сжечь и держать в карантине 14 дней», поскольку среди приезжих бывали случаи тифа⁵.

Когда «реквизированных» доставили в Архангельск, выяснилось, что в

¹ ГААО. Ф.1. Оп.4. Т.5. Д.1342

² Обязательное постановление губернатора. Издано на основании Положения о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия. // Олонецкая неделя. 1916. 23 окт. С. 9-10.

³ ГААО. Ф.1233. Оп.1. Д.2. Л.25

⁴ ГААО. Ф.1233. Оп.1. Д.1. Л.29; Д.2. Л.25

⁵ ГААО. Ф.236. Оп. 1. Д. 1256 Л. 5 и др.

порту нет нужды в таком большом количестве неквалифицированных рабочих, и больше половины их было откомандировано в распоряжение различных ведомств и предприятий. Такая возможность оговаривалась сразу же – «реквизированных» рабочих можно было предоставлять для работ частным работодателям при условии оплаты теми труда инородцев и их лечения в случае заболевания или несчастных случаев. Отправляли по требованиям работодателей и в другие губернии. Значительная часть бурят работала кочегарами на поездах Архангельской железной дороги. В самом Архангельске труд «инородцев» использовался при разгрузочных работах в порту, при строительстве железнодорожных веток «Смольный буян – Экономия» и «Экономия – Мудьюг», а также при перекачке железнодорожных вагонов через Северную Двину на главную железнодорожную магистраль.

Использование «реквизированного труда» не облегчило рабочую проблему. Властям Архангельска такое количество бурятских рабочих, которые в большинстве своем не владели русским языком и вообще не были приспособлены к работе в условиях Севера, создали дополнительные сложности. Среди них оказалось немало больных с различными хроническими заболеваниями, физическими недостатками, умственной отсталостью. Либо рабочие перед отправкой были плохо освидетельствованы медиками, либо такой плохой «человеческий материал» осознанно предоставлялся для казенных надобностей. К тому же для жителей солнечной Бурятии климат Архангельской губернии был совершенно неприемлем. Среди них сразу же началась цинга, различные легочные заболевания, в том числе туберкулез¹.

По прибытии бурят в Архангельске была создана комиссия для освидетельствования их состояния здоровья. Для их «комиссования» была введена специальная «квота». По результатам первого освидетельствования на родину было отправлено более 200 человек, через два месяца – еще 300. После Февральской революции уполномоченные от «реквизированных» народов начали ходатайствовать об отправке «инородцев» на родину, прежде всего из Архангельской губернии, «как наиболее пострадавших от непривычного климата и пищи», и заболеваемость среди которых составляла 75%².

Всего за восемь месяцев существования дружины от разных болезней умерло 289 бурят; 725 были отправлены на родину как признанные неспособными к труду³.

Заработная плата реквизированных рабочих составляла 3 рубля в день, при этом казенное обмундирование им не полагалось. Тяжелые климатические условия Севера сразу же поставили вопрос о недостаточности теплой одежды у «инородцев», которую они должны были приобретать за свой счет. Питание предполагалось из общего котла, причем продукты они также обязаны были покупать сами. Большая часть оставленных в Архангельске бурят была расселена на Бакарице, в т.н. «Губернаторском городке». Ими были за-

¹ ГААО. Ф.1233. Оп.1. Д.32. Л.32об.

² ГААО. Ф.1233. Оп.1. Д.64. Л.л. 29, 29об., 94, 94об.

³ ГААО. Ф.1233. Оп.1. Д.32. Л.л. 31,31об.,32, 32об.; Д.60. Л.9

няты 12 барачков, каждый на 200 человек, с приспособленными кухнями. Однако готовили они пищу во дворах, разводя с этой целью костры, забивая лошадей и разделывая их туши. Занятые на строительстве железнодорожной ветки на Мудьюг «инородцы» были расселены в ближайших деревнях. На самом острове Мудьюг специально для бурят-рабочих были поставлены заказанные в Иркутской губернии юрты.

Врачу «инородческой дружины» приходилось оказывать медицинскую помощь нескольким тысячам людей, раскиданным по различным населенным пунктам, от Вологды до о-ва Мудьюг. Разумеется, это было невозможно, и найти медика на такую работу оказалось сложно. Городской врач считал, что бурят вообще следует отправить на родину, поскольку они не могут так долго находиться в непривычных для них климатических условиях, и при существующем санитарном и продовольственном состоянии «пребывание в Северном крае бурят равносильно их вымиранию»¹.

В обязанности военных властей входило решение вопросов удовлетворения религиозных потребностей «реквизированных рабочих». Значительная часть бурят, более двух тысяч, исповедовали буддизм, остальные были православными; незначительная часть были «шаманистами». Для буддистов были устроены молельни, причем службу проводил специально приезжающий для этих целей из Петрограда лама.

«Архангельская инородческая дружина» была расформирована в августе 1917 г.² Несколько тысяч бурят трудились на самых тяжелых работах, в непривычных для них условиях, при дефиците продовольствия и теплой одежды. Их прибытия местные власти ждали с большим нетерпением, однако буряты, обычно трудолюбивые, оказались плохими работниками в северном климате. И все же использование подневольного труда во второй половине 1916 и начале 1917 г. несколько облегчило проблему рабочих рук в Архангельске. Вольнонаемные грузчики уже не могли диктовать свои условия на разгрузке казенных грузов и при выполнении других работ. На все их недовольства работодатели отвечали угрозами заменить их бурятами.

Весной 1917 г. по распоряжению Временного правительства рабочие-буряты покинули Архангельск. Обещанные им на смену ратники не прибыли. Навигация еще не началась, поэтому порт не испытывал серьезных проблем с рабочими руками. Однако на железной дороге ситуация оказалась критической. Буряты работали кочегарами на паровозах и занимались заготовкой дров, использовавшихся как топливо на железнодорожном транспорте. Дешевый труд бурят позволял не повышать значительно расценки на железнодорожные перевозки; после их отправки вольнонаемные рабочие через свои Советы поставили условие 7-рублевой оплаты за 8-часовой рабочий день. Такая ситуация грозила остановкой железной дороги, по которой вывозились военные грузы и ввозилось продовольствие для губернии.

Начавшаяся навигация 1917 г. также вызвала смятение в рядах работо-

¹ ГААО. Ф.1233. Оп.1. Д.32. Л.л.498, 498об.

² ГААО. Ф.1233. Оп.1. Д.32. Л.505

дателей. Приходилось раз в месяц пересматривать расценки на погрузочные работы, поскольку Совдеп постоянно требовал повышения заработной платы грузчикам, объясняя это тем, что в результате эксплуатации дешевого наемного труда возрастают сверхдоходы местных капиталистов. Впрочем, за постоянно увеличивающиеся расценки расплачивались не предприниматели, а государство, поскольку 95% всего оборота морских и речных грузов контролировались правительством; почти вся продукция лесопильных заводов поставлялась по заключенным правительством договорам странам-союзницам¹.

Среди причин срыва портостроительных работ в 1917 г. назывались «октябрьский переворот, понизивший интенсивность труда рабочих, мастеровых и служащих; отлив лучших из них в разные большевистские организации»².

К концу 1917 г. в Архангельске наметилась безработица. В порту и на лесозаводах было обычное зимнее затишье, однако закрывались и другие предприятия. Причина была в том, что местный Совдеп обязал предпринимателей ввести 8-часовой рабочий день при прежней оплате труда. Не выдержав поставленных условий, хозяева объявляли локаут, закрывая свои предприятия и рассчитывая рабочих. Профсоюзы и рабочие Советы видели в этом саботаж. 5 июня 1917 г. произошел многолюдный митинг, на котором рабочие требовали ввести в Архангельске трехсменную работу по 8 часов, убрать «желтых рабочих»³ из города, отменить «месячные» работы и оставить только поденные, ввести доставку продуктов питания прямо на рабочие места⁴. Некоторые из этих требований имели характер шантажа; например, поденная работа не могла устроить подрядчиков своей непродуктивностью и высокими расценками⁵.

Безработица в 1917 г. во многом была искусственной. Она постоянно декларировалась различными рабочими организациями, но при этом в местных газетах каждый день печатались объявления с предложением работы. В городе была организована Биржа труда, однако условия найма в большинстве случаев не устраивали привыкших к высоким заработкам в порту чернорабочих. В результате, при большом количестве свободных рук некому было производить работы по мощению улиц, ремонту домов, санитарной очистке города. На Мурманской железной дороге также не хватало рабочих, однако путем добровольного найма привлечь их туда было невозможно.

¹ *Артлебен М.* К характеру рабочего движения в Архангельске. // Архангельск. 1917. 13 июня.

² ГААО. Ф.298. Оп.2. Д.2. Л.7об.

³ «Желтыми рабочими» назывались китайцы, которых рассчитали с Мурманской стройки, однако они стремились найти работу в других северных городах, создавая существенную конкуренцию для местных рабочих.

⁴ Архангельск. 1917. 9 июня.

⁵ Например, предприниматели при заключении договоров стали использовать своеобразную формулу: «В случае общих стачек, забастовок рабочих в порту, смут, народных волнений и других непредвиденных возможностей, обе договаривающиеся стороны освобождаются от ответственности за невыполнение условий настоящего договора на все время вышеозначенных обстоятельств». См.: ГААО. Ф.298. Оп.2. Д.16. Л.3

Зимой-весной 1918 г. количество безработных в Архангельске резко возросло, создавая социальную напряженность. Причин тому было несколько: война фактически закончилась, следовательно, сократился объем работ; после демобилизации армии количество желающих получить работу существенно увеличилось. Для борьбы с безработицей был ограничен въезд в Архангельск. Эта мера не помогла. Ежедневно на Биржу труда записывалось по 120 человек. Отсутствие дензнаков привело к невыплатам зарплаты; вместо нее рабочим выдавались продукты питания. Это несколько сократило количество рабочих в городе: крестьяне из ближайших деревень стали разъезжаться по домам, поскольку им нужны были наличные деньги.

В марте 1918 г., в связи с осуществлением программы по вывозу грузов военного назначения из Архангельского порта, спрос на рабочие руки вновь возрос. Причем оплата труда портовых грузчиков была тогда самой высокой за все годы войны¹, что повело за собой повышение цен на предметы первой необходимости, недостаток которых ощущался все острее. В свою очередь это вело к новым требованиям повышения расценок за труд.

¹Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. Архангельск, 1919. С. 6

Глава VI. Изменения человеческого потенциала населения Северного края

Война, перефразируя слова Наполеона, делает из крестьян граждан. Грандиозные и длительные войны способствуют сплочению населения на платформе патриотизма, перемещают большие группы людей, позволяя тем самым распространить в самые глубинные социальные слои и в территориально отдаленные уголки страны различные новшества, что в мирное время приходилось делать усилиями чиновников и интеллигенции за значительно более длительный период времени.

Одновременно, по мнению П.А. Сорокина (кстати, уроженца Вологодской губернии), войны представляют собой орудие отрицательной селекции, «убивающие лучшие элементы населения и оставляющие жить и плодиться худшие»: война уносит молодых, физически и нравственно здоровых мужчин, а выживший «второстепенный материал истории» отличается моральной деградацией¹. Г. Зиммель также отмечал, что в результате войн в обществе распространяется эгоизм, как реакция выживших².

Какие же изменения в психологическом облике северян произошли под влиянием Первой мировой войны?

§ 1. Война как фактор напряжения в тылу

Следует отметить, что события войны привели к ускоренному разрушению локальности северорусской культуры. Транспортные пути приблизили население самых отдаленных территорий к промышленным и культурным центрам. Грандиозные строительные работы привлекли в регион массы людей, отличающихся в социальном, культурном, этническом отношении от основной массы местного населения. Наконец, десятки тысяч молодых мужчин передвигались по стране и за границу, вступая в контакты с носителями иных политических взглядов и культурных традиций.

В общей сложности, в армии находилось 298,6 тысяч северян призывного возраста, что составляло 45,9% трудоспособного мужского населения Архангельской губерний, 52,3% - Вологодской, 51,8% - Олонецкой³. В целом по России эта цифра составляла 47,4%. Неравномерность мобилизации мужского населения в различных районах объясняется тем, что в промышленных центрах чаще применялись отсрочки от армии для занятых на оборонных работах.

¹ Сорокин П.А. Современное состояние России. Прага, 1922. С. 9, 15-16.

² Зиммель Г. Конфликт современной культуры // Культурология. XX век: антология. М., 1995. С. 383.

³ Данные сельскохозяйственной переписи 1917 г. См.: Поуездные итоги Всероссийской сельскохозяйственной и поземельной переписи 1917 года по 57 губерниям и областям. М., 1923. С. 2-5, 14-17, 74-77.

Разделение военнообязанных мужчин на «фронтовиков» и «учетников»¹ привело к психологическому, а затем и экономическому напряжению в обществе. Как несправедливость рассматривалась сама постановка вопроса, когда одни должны были ехать на фронт, а другие оставались в тылу, а иногда даже не покидали своих домов. В северных губерниях подобное разделение было особенно заметным, поскольку подавляющее большинство населения были крестьянами, проживали в сельской местности, соответственно, не имели каких-то особых профессиональных навыков. «Учетники» в большинстве работали грузчиками в порту или землекопами на дорожных работах. В результате, фронтовики начали подозревать их в неблаговидных поступках (в хитрости, взятках чиновникам и проч.) Солдаты-отпускники нередко поколачивали таких земляков. После Февральской революции стали предъявляться требования рассмотреть вопрос о том или ином «учетнике» с целью выяснить, насколько законным является его нахождение в тылу². Производилась массовая отправка (принуждение к добровольчеству) «учетников» на фронт «на замену солдат в окопах».

В конце 1917 г. начинается экономическое и политическое преследование не служивших в армии (их лишали продовольственного пайка, облагали «чрезвычайными налогами»). Причиной была уверенность, что в тылу люди не только сохраняли свои жизни, но имели возможность поддерживать хозяйство, а также зарабатывать деньги на хорошо оплачиваемых оборонных работах³. Неприязненное отношение фронтовиков к тем, кто остался в тылу, было вызвано жалобами членов их семейств на свое материальное положение. Действительно, в процессе войны происходила эрозия традиции, обязывающей помогать солдаткам.

Первое время, напротив, солдатские семьи получали помощь буквально со всех сторон: от правительства, от соседей, от благотворительных организаций. При церковных приходах были созданы попечительские советы, отслеживающие семьи, которым необходима материальная, моральная или

¹ «Учетниками» называли военнообязанных, которые оставались на военном учете, но пользовались освобождением от воинской службы в связи с выполняемыми видами работ.

По подсчетам участника и историка Первой мировой войны Н.Н. Головина, в русской армии на одного бойца приходилось три военнообязанных, находящихся в запасных полках или дружинах ополчения (в 1915 году таких было 2,3 млн., в 1916 г. – 2,55 млн.), работающих в оборонной промышленности и на транспорте и потому имевших отсрочку от призыва (2 миллиона). См.: *Головин Н.Н. Военные усилия России в Мировой войне* (Париж, 1939) Жуковский; М.: Кучково поле, 2001. С. 78, 105, 168, 170, 176.

² НА РК. Ф. Р-1541. Оп. 1. Д. 2/17. Л. 84-87

³ Показательным является обращение мобилизованных нижних чинов в Архангельский ревком (19 декабря 1917 г.): «У нас масса учетчиков работают на оборону и имеют свои дома, имеют капитал, этих господ можно теперь освободить от этих должностей, им тут не место, также можно всех, имеющих свои дома, уволить и дать место только военным, теперь те нажились и оделись, а мы раздеты и голодны, хотим то же, что и они. Еще раз просим дать военным работы, за время войны у нас ничего не осталось, мы также кушать хотим. ... У нас есть не одна тысяча китайцев. Можно их убрать и дать своим работы»³. (ГААО Ф. 2106 О.1 Д. 42 Л.12-14).

трудовая помощь. Средства для оказания помощи предоставляли земства, а решение об их расходовании принимались, исходя из степени нуждаемости. Уже на этом уровне были недовольные, требующие справедливого распределения «по душам»¹.

По указу 1912 г. («О призрении нижних воинских чинов и их семейств») семьи мобилизованных в армию запасных имели ряд существенных льгот; при этом категория лиц, обладавших правом на их получение, в течение войны расширялась. Кроме жен и детей, казенное пособие стали получать все нетрудоспособные члены семьи, жившие за счет призванного на войну. Пособие включало в себя денежный эквивалент (около 3 рублей в месяц на «едока») продовольственного пайка, состоящего из 1 пуда 28 ф. муки, 10 фунтов крупы, 4 фунтов соли, 1 фунта постного масла на человека в месяц. На детей до 5 лет выдавалась половина стоимости пайка.

Для городского населения такая система пособий стала существенным подспорьем. Однако в сельской местности она, напротив, привела к имущественной дифференциации среди солдаток: малолюдные семьи (например, жена и один-два ребенка) получали существенно меньшую сумму, чем большая семья, которой иногда причиталось в год по 200-250 рублей - таких денег крестьянин или отходник до войны не зарабатывал. При этом, если в семье был хотя бы один трудоспособный член, например юноша допризывного возраста, пособия не полагалось, и семья бедствовала, поскольку один, к тому же малоопытный и малосильный работник не в состоянии был ее обеспечить². Некоторым солдатским семьям пособия вовсе не полагалось: это были семьи солдат, находившихся на действительной службе, а также добровольцев.

На основании указа о пособиях руководители учреждений могли выдавать семье призванного в армию служащего причитавшееся ему жалование или его часть. В казенных и правительственных учреждениях такая льгота распространялась на учителей и медицинских работников. Для выдачи жалования людям, занявшим место ушедших на войну, казна выделяла специальные средства. Некоторые предприниматели и общественные учреждения (например, земства и городские управления) также принимали решение о сохранении жалования призванных в армию сотрудников, которые выдавали их семьям.

Подобные льготы чаще применялись для городского населения. Кроме казенного пособия, солдатские семьи в городах могли рассчитывать на благотворительную помощь со стороны большего числа обеспеченных людей, которые к тому же по разным причинам получали освобождение от армии, и поэтому с готовностью стремились помогать солдаткам. В газетах регулярно публиковались обращения оказывать посильную помощь солдатским семьям, жертвуя для этого денежные средства в городские благотворительные орга-

¹ В деревне в дни войны. (Из жизни с. Воезера Каргопольского уезда) // Олонецкие губернские ведомости. 1915. № 8. С. 148-150

² И. Заручевский. Отклики войны в деревне. Корреспонденция из Вытегорского уезда. // Олонецкая неделя. 1915. 22 февр. № 8. С. 8-10

низации, которые намеревались тратить их на оплату жилья солдатским семьям, на предоставление нуждающимся продуктов питания, одежды и обуви, топлива и других предметов первой необходимости¹.

Начальный период войны был ознаменован общественным подъемом и широкими сборами благотворительных средств. Инициатором благотворительной помощи солдатским семьям выступал «Комитет великой княгини Елизаветы Федоровны по оказанию помощи семьям лиц, призванных на войну». Так, земства Олонецкой и Вологодской губерний приняли решения об оказании помощи солдатским семьям в полевых работах. В Вологодской губернии на средства местного земства были организованы ясли для крестьянских детей на время сельскохозяйственных работ. Из учащих учебных заведений² организовывались отряды (трудовые дружины) для помощи солдатским семьям в уборке урожая. За счет уездных земств для оказания такой помощи были приобретены сельскохозяйственные орудия – молотилки и веялки³.

Эффект от подобных общественных усилий оказался небольшим. Получая благотворительную помощь (на наем работника или няньки для ребенка, что, якобы, было необходимо для поддержания хозяйства) солдатки тратили полученные деньги на другие цели. Ожидали окончания войны и надеялись, что «хозяин», вернувшись с фронта, решит все накопившиеся экономические проблемы. Пока же надеялись на безвозмездную помощь соседей. В Архангельской губернии вообще без работников оказалось 12,5% хозяйств, при этом наем работников ими не практиковался. В Вологодской и Олонецкой губерниях хозяйств без работников было, соответственно, 10,8 и 10,6%, и только пятая часть из них нанимала по 1-2 батрака⁴. Некоторые солдатки, более предприимчивые, тратили полученные средства на занятия торговлей: в связи с тем, что в деревню во время войны хлынули невиданные доселе денежные средства, такой вид деятельности был наиболее затребован.

¹ См., например, «обращение» в Олонецкие губернские ведомости. 1914. 30 августа.

² В связи с войной, в 1914 году начало учебного года было отложено до 26 сентября (вместо 16 августа). Это было вызвано тем, что здания учебных заведений в городах и крупных селах были приспособлены для размещения призывников.

³ Олонецкие губернские ведомости. 1915. 9 августа; Голикова Н.И., Смелкова Т.Н. К вопросу о взаимодействии государственных учреждений и общественных организаций в годы Первой мировой войны (по материалам Вологодской губернии) // Историческое краеведение: источники и исследования: сборник статей. Вып. 9. Вологда, 2003. С.133-140

⁴ Предварительные итоги Всероссийской сельскохозяйственной переписи 1916 года. По подсчетам, произведенным местными переписными учреждениями. Вып. 1: Европейская Россия. Поуездные, погубернские и порайонные итоги. Пг, 1916. С. XXVII, 382-393, 436-458.

По мнению наблюдателя, «из различных комиссий и комитетов <...> дают на все: дом достроить, корову купить, на наем няньки. Каждая солдатка просит на няню, даже если и не нуждается». См.: Богатеющие купцы, благоденствующие крестьяне и голодающие служилые люди (Из жизни Олонии) // Олонецкая неделя. 1916. 3 апр. С. 14-16.

В результате, несмотря на усилия общественности и правительства, одни солдатские семьи бедствовали, другие, напротив, жили значительно лучше, чем до войны¹.

Общее понижение уровня жизни сказалось на понижении традиционной благотворительности по отношению к солдатским семьям. Проблема оказания им помощи ставилась все острее. Это было государственным делом: получая горькие жалобы в письмах из дому, солдаты хуже воевали. Все усилия сельской интеллигенции (священников, учителей) были направлены на то, чтобы убедить население оказывать солдаткам трудовую помощь. В Мошинской волости Каргопольского уезда Олонецкой губернии на волостном сходе было принято решение помощь оказывать, но «из полу», то есть при условии отдавать половину зерна тому, кто помогает. Это было нарушение традиционного представления о справедливости. Однако, по словам автора корреспонденции, «солдаток ругают на чем свет стоит, упираясь на то, что они жалование получают»².

Возможно, отказ от традиции «мирской помощи» был связан с тем, что семьи призванных на войну получали казенные пособия. По словам шенкурского благочинного, возникшие повсеместно приходские попечительские «советы о семьях лиц, призванных в войска» стремились расположить «своих односельчан к помощи натурой семьям мобилизованных или иных сельских хозяйственных работах <...>. Но ...попечительские советы встречают громадные затруднения в деле собирания собственно денежных пожертвований со стороны населения в пользу солдаток; высказывают обычно в сих случаях, что теперь в редком доме не взят кто на войну, стало быть, в редком доме нет солдаток; что солдаток особенно бедных нет, пайки их обеспечивают»³.

В северных губерниях немаловажным было и то, что портовые и дорожные работы оттягивали все трудоспособное, особенно мужское население. У людей просто не было времени, чтобы поддержать нуждающуюся соседку-солдатку.

Заработки на физический труд во время войны, действительно, очень поднялись. Причина в том, что в России, в частности в северных губерниях, работник не отрывался от своего сельского хозяйства. В результате, если не предлагались деньги, которые его могли устроить, он оставался в своей деревне, где всегда находилась работа. На принудительные трудовые мобилизации (как стало практиковаться в период «военного коммунизма») царское

¹ Как они живут... (с. Шуйское) // Эхо. (Вологда). 1917. 28 февраля.

Со слов архангельского крестьянина, «заработки лучше пошли. Хотя три сына на войне, а живем – грех пожаловаться... В нынешнем году, да прежние работники – озолотел бы народ. Съездят на вывозку на 2 недели, а привезут кучу денег. У всех сотни появились...» (М. Бубновский. В глубоком тылу. // Известия АОИРС. 1916. № 5. С. 187-198).

² А. Шестаков. Неотложное дело. // Олонецкая неделя. 1916. 25 сент. С. 12-14.

³ ГААО. Ф. 29. Оп. 1, т.2 Д. 1251. Л. 7.

правительство так и не решилось, применяя их только изредка и для отдельных групп населения¹.

Стремление к неземледельческим заработкам, возникшее у северных крестьян в начале XX века, было вызвано не только последствиями демографического перехода и малоземельем как результатом роста населения. Причина была и в развившемся пьянстве: крестьянин был готов выполнять любую работу за деньги, которые мог отнести в кабаки². Запрещение на время войны винной торговли привело к тому, что крестьяне стали повышать стоимость своего труда: «Теперь мужик цену знает и приедем скупщикам за бесценок, как прежде, не продает. ... Нет главного соблазна, водки, ради которой прежде крестьянин и готов был продать задешево»³.

Высокими были заработки не только на «казенных» (портостроительных и дорожных) работах, но и в традиционных лесных промыслах и занятиях⁴. Так, в Олонецкой губернии в 1915 г. «заработок утроился, упятерился»,

¹ Так, в Архангельской губернии в 1916 году направлялась разрядка на лесозаводы с целью выделить людей для дорожных работ; на основании «обязательных постановлений», выпускаемых губернаторами, работодателям запрещалось принимать лиц, занятых на казенных работах, «переманивая» их более высокими заработками. Трудовые «реквизиции» применялись в отношении мужчин призывного возраста тех национальностей, которые до войны пользовались освобождением от воинской службы.

² В северных губерниях пьянство распространялась таким образом: сначала этот порок стал отмечаться в центральных уездах Вологодской губернии, в первые годы XX века в Архангельской губернии; в Олонецкой – после событий Революции 1905-1907 годов, что связывали с массовым возвращением в села отходников. По словам архангельского губернатора И.В. Сосновского, «увеличение [народного] благосостояния сопровождается угрожающим ростом потребления вина». В Архангельской губернии, которая до этого отличалась трезвостью жителей, за 1902-1907 годы казенная прибыль от продажи вина возросла на 28%. Жители губернии тратили на вино 6 рублей в год на «душу», что на тот период времени было в 4 раза выше, чем в соседней Олонецкой губернии. См.: РГИА. Ф. 1284. Оп. 194. Д. 82. Л. 2-3.

³ В деревне // Вологодский листок. 1916. 21 апр.

⁴ До войны дневной заработок рабочего на лесозаводах составлял 1 рубль 25 копеек⁴. Точно статистики роста зарплат во время первой мировой войны, но в реальных ценах в среднем зарплата увеличилась, в основном за счет военной промышленности, более чем в два раза. (Северное хозяйство. 1925. № 6. С. 38-39; С.Г. Струмилин. Заработная плата в русской промышленности за 1913-1922 год. С. 89-119).

Повышение заработка бросалось в глаза только по сравнению со служащими, жалование которых поднималось не сразу и незначительно. В рабочих же поселках высокое жалование сразу же поглощалось ростом цен на жилье и питание. Предприниматели и управляющие казенными предприятиями стали устраивать рабочие казармы и столовые для рабочих.

На Александровском снарядолитейном заводе, который находился в подчинении у Управления казенными горными заводами России, была введена надбавка («военное пособие»). Впрочем, если в Архангельском порту и на местных лесозаводах рабочие могли принудить руководство повысить себе зарплату под угрозой срыва выполнения обязательств перед союзниками, то на других предприятиях повышение платы за труд нередко отставало от общего роста дороговизны. Так, на олонечких лесозаводах, продукция большинства которых во время войны не имела выхода на зарубежный рынок, по своей покупательной способности заработная плата упала на 30%.

«мужик с лошадейю на вывозе бревен зарабатывал в неделю 35-40 руб., по-денщик - 2,5-3 руб., а на работах с подряда 5-8 руб. в день. За зиму заработок каждого мужика – 200-500 руб.»¹ Если «раньше заготовить куб леса стоило 6-8 рублей – теперь 25-30. Вывезти бревно из леса вместо 30-40 коп. – не меньше полутора рублей»².

В Вологодской губернии стоимость заготовки дров возросла вдвое. На вывозке леса крестьянин на лошади за день зарабатывает 6-10 рублей. Стоимость доставки пуда грузов из губернского города увеличилась с 12-13 копеек до полтора рублей³. В Архангельской губернии лесорубы и сплавщики леса получали до войны рубль за день работы, в 1916 году - 2,50 - 3-3,5 рубля. Возчик бревен с лошадейю –10-15 рублей, вместо довоенных 4-5 рублей. Разумеется, следует учитывать, что и цены на хлеб увеличились вдвое-втрое⁴; однако это еще в большей степени способствовало психологическому напряжению, поскольку люди сравнивали цены и сокрушались, что высокие заработки не были им доступны в мирное время.

Возможность высоких заработков появилась и у земледельческого населения, проживавшего рядом с городами, с новыми стройками и дорогами. Резкое увеличение количества рабочих и инженерно-технического персонала создало невиданный здесь рынок сбыта для сельскохозяйственной продукции: «Платят, сколько просят»⁵. Продовольственные агенты занимались закупкой продовольствия для рабочих и кормов для скота. В первую военную зиму, когда широко использовался гужевой транспорт, особенно поднялись в цене корма и тягловый скот.

С одной стороны, трезвая жизнь и высокие заработки привели к положительным результатам: население стало откладывать деньги в банки, направлять их на развитие своего хозяйства. Появилось стремление объединяться в трудовые и потребительские кооперативы.

С другой стороны, стали замечаться признаки классового эгоизма (богатея, крестьяне отказывались повышать жалование земским служащим и учителям⁶, увеличивать средства на содержание духовенства, несмотря на то, что

¹ И. Заручевский. Деревенские контрасты. // Олонецкая неделя. 1916. 8 мая. С. 12-14.

² Богатеющие купцы, благоденствующие крестьяне и голодающие служилые люди (Из жизни Олонии) // Олонецкая неделя. 1916. 3 апр. С. 14-16.

³ В деревне // Вологодский листок. 1916. 21 апр.

⁴ М. Бубновский. В глубоком тылу. // Известия АОИРС. 1916. № 5. С. 187- 198.

⁵ Богатеющие купцы, благоденствующие крестьяне и голодающие служилые люди (Из жизни Олонии) // Олонецкая неделя. 1916. 3 апр. С. 14-16.

⁶ Со всеми надбавками, введенными «в связи с дороговизной», в 1916 году уездные чиновники и земские служащие имели жалование от 50 до 100 рублей, сельские учителя получали 30-50 рублей.

Начальника Вологодского губернского жандармского управления в донесении в МВД о настроениях в губернии 26 окт. 1915 г. сообщал, что «среди чиновной бедноты такие разговоры, что лучше идти на преступление, чем видеть голодающую семью». (ГАВО. Ф. 108. Оп. 1. Д. 5864. Л. 16-17об.) В Архангельской губернии церковнослужители уходили на дорожные работы, а низшие чиновники в разгар навигации брали отпуска и

параллельно с ростом крестьянского благосостояния увеличивались цены абсолютно на все – на продукты питания, на оплату жилья и топлива) и внутриобщинной зависти, которая разъедала традиционную солидарность крестьянских общин.

Вот как описывал происходящие в северной деревне изменения корреспондент олонекской газеты: «Трезвая деревня богатеет, обильно питается, управляет свое хозяйство. <...> Однако рядом процесс обнищания: семьи мобилизованных, оставшиеся без мужчин и без пайка. <...> А разоряющееся крестьянство не только тоскует за себя, за собственное бессилье, оно обижено, оно негодует, оно <...> завидует. Да это и естественно. Как много среди разоряющихся было хозяйств исправных, зажиточных по деревне. И как много из прежних бедняков-голяков поднялись теперь на высоту, о которой им и мечтать не приходилось. Обида на судьбу, которая награждает людей, которые «не хотят» (по мнению деревни) служить родине и обижающая семейства, принесшие на алтарь отечества кормильцев-поильцев своих, и на придачу – все свое благосостояние <...> И царствует в деревне злоба и ненависть. <...> Непокрытая бабья бедность презирает негодную на военную службу или зачислившуюся в казенный штат мужскую деревню»¹.

В погоне за заработками крестьяне не только не помогали нуждающимся солдатским семьям, но нередко забрасывали и свое хозяйство. Все способные к труду, включая остававшихся в деревне мужчин, крепких стариков, молодых женщин, подростков, стремились заработать, понимая, что с окончанием войны ни таких заработков, ни такого количества работы уже не будет. На помощь нуждающимся односельчанам, даже солдатским семьям, не оставалось времени; по отношению к ним появилось раздражение. В какой-то степени оно было справедливым: рассчитывая на мирскую помощь, солдатки не тратили деньги, которые им выдавали на наем работников, припрятавали их (например, на «черный день» или на приданое дочерям).

Вообще, в крестьянах стало отмечаться стремление к «транжирству»: «Крестьяне не задумываются о завтрашнем дне и «сыпят» деньгами. За неимением сахара пьют чай с конфетами, покупают всякие обновки, бабам – дорогие платки...»². По свидетельствам современников, крестьяне «тратят, на что попало. Мануфактурные магазины заполнены крестьянами, которые покупают, не торгуясь. Объясняют тем, что после войны хлынут женихи, на-

работали в порту на разгрузке, поскольку могли таким образом за 2-3 «горячих» дня заработать деньги, равные их месячному жалованию.

Брандмейстер петрозаводской пожарной команды жаловался городским властям на затруднения «пожарных служителей в смысле существования их с семьями при современных условиях жизни» и делился опасениями, что «состав пожарной команды покинет службу» при наличии хороших заработков на линии строившихся железных дорог. Поскольку команда «состоит из людей с хорошим поведением и ревностных работников», городская дума назначила им «по три рубля каждому в месяц, в виде пособия, на время войны» (НА РК. Ф. 71. Оп. 1. Д. 10/165. Л. 41-41об.).

¹ *И. Заручевский*. Деревенские контрасты. // Олонекская неделя. 1916. 8 мая. С. 12-14.

² *Н. Кравченко*. По Архангельскому тракту: путевые заметки // Олонекская неделя. 1916. 11 сент. С. 11-15.

до готовить приданое для дочерей. Покупают дорогой ром. ...хотят пожить, как раньше “господа жили”»¹. Приезжая в город, крестьянин «покупает не торгуясь. Конфеты берет не карамель, а шоколадные, “что господа едят”»².

Избыток денег способствовал развитию различных пороков. В 1916/17 г. в Архангельске находилось более 30 тысяч рабочих. Значительная их часть были приезжие, возможно, стремившиеся таким образом освободиться от призыва в армию. Среди них существовало убеждение, что «работа в Архангельске существует только для дураков!», а заработать можно другими способами – воровством и спекуляцией дефицитных товаров, в первую очередь спиртным, контрабандой, а также возможностью внезапно разбогатеть, играя в карты. По словам современника, в Архангельске царили «пьянство, карты, ад наживы и разврата»³.

В городе, а потом и в деревне появляются азартные игры. В Архангельских их «завезли» приезжие (питерские) рабочие. Местные сначала смотрели на картежную игру с опаской, а потом увлеклись, распространили это развлечение и в деревне. И уже в 1916 г. «оставшиеся в деревне «старички» и «мужички почтенные» по праздникам, а в будни по ночам, играют в карты. Проигрывают десятки и даже сотни рублей». Вернулось пьянство: начали варить пиво, покупать спиртное: «за бутылку денатурата платят по 2,50 рубля – покупают у прислуги, которая тащит у хозяев»⁴. Затем появилось и самогоноварение. Солдат-отпускник вспоминал, как его поразила родная деревня, которую он не узнал за два года отсутствия: «во всей стране недостаток съестных припасов, а в нашем селе много хлеба. В волости было столь много белой муки, сколько она ни раньше, ни потом больше не видывала. До этого пробовали только в праздник, и то не каждый – теперь имели мешки... Винокуренные заводы работали с полной нагрузкой. Пили старики и молодежь; хватив первача, ходили толпой по деревни парни и взрослые, пожилые мужики, горланили песни»⁵.

Если крестьяне сначала все продавали (свой труд, продукты питания, скот), а затем, напротив, покупали (отмечавшаяся у народа «тяга к роскоши» и к «транжирству»), то на последнем этапе войны возникла пагубная привычка имеющиеся средства пропивать и прогуливать, не задумываясь о будущем. На такие настроения влияли и распространявшиеся слухи. Крестьянам не прибавляло уверенности в завтрашнем дне разговоры «об объявлении всего сельскохозяйственного и промышленного производства собственностью государства. Приезжающие с фронта говорят, будто бы главнокомандующий (Николай Николаевич) обещал солдатам прирезку земли, и что войска ...после войны начнут войну с тылом»⁶.

¹ Деревня и город. // Вологодский листок. 1916. 8 мая.

² Из жизни Олонии. // Олонецкая неделя. 1916. 3 апр.

³ ГААО. ОДСПИ. Ф. 859. Оп. 5. Д.22. Л. 24.

⁴ Богатеющие купцы, благоденствующие крестьяне и голодающие служилые люди (Из жизни Олонии) // Олонецкая неделя. 1916. 3 апр. С. 14-16.

⁵ ГААО. Отдел ДСПИ. Ф. 8660. Оп. 3. Д.1 (Воспоминания Абрамова В.Л., 1927 г.) Л. 2.

⁶ ГАВО. Ф. 108. Оп. 1. Д. 5864. Л. 272-272об.

Вместе с тем, затянувшаяся война привела к разрушению транспортной инфраструктуры, что создало, в значительной степени психологическое (по крайней мере, в первый период), напряжение, поскольку усложнилась система доставки товаров, а население уже успело отвыкнуть от самообеспечения. К тому же война «показала, что нет смысла копить, надо тратить»¹, что привело к повышению потребительского спроса на фоне роста непроизводительных расходов государства.

В северных губерниях общее неблагополучие усугубилось тем, что в первую военную зиму через эти территории проходила транспортировка большого количества грузов гужевым способом. Цены на корма для лошадей резко возросли, и крестьяне в погоне за легкими деньгами распродали их, после чего вынуждены были забивать мясо-молочный скот. Тем самым было спровоцировано дальнейшее обострение продовольственного вопроса и сложности при проведении собственных полевых работ, поскольку земледелие на Севере могло быть успешным только при использовании большого количества удобрения (навоза), что и заставляло крестьян держать скот. В этих условиях царское правительство было вынуждено для обеспечения армии и рабочих оборонной промышленности прибегнуть к продовольственной разверстке, что нагнетало социальное напряжение в обществе.

В 1916 году, в связи со слухами о предстоящей реквизиции скота (их активно распространяли и продовольственные агенты, наводнившие деревню²), крестьяне начали распродавать коров и лошадей. В результате, остались без молока и навоза, а также без рабочего скота, который перед началом полевых работ стали покупать втридорога³. Многих крестьян это подталкивало уходить из деревни и искать более надежных заработков в городах или на железной дороге. Таким образом, экономические проблемы нарастали как снежный ком.

Итак, в тылу происходили негативные процессы: разрушение традиционной солидарности, объединявшей жителей малолюдных северных поселений; постепенный отказ от благотворительности по отношению к низшим слоям и нуждающимся группам, а также эрозия мирской помощи в гомогенной среде. Политика государства, направленная на повышение материального положения населения во время войны (с целью не допустить имущественного расслоения и социального напряжения), привела к противоположным ожидаемым результатам.

¹ Кейнс Дж. М. Экономические последствия Версальского мирного договора. М.: Л., 1924. С. 106.

² Со слов крестьянина, «скотник с железной дороги приезжал, говорит, продавай коров дешево, а то все равно государство будет без денег забирать...» (М. Бубновский. В глубоком тылу. // Известия АОИРС. 1916. № 5. С. 187- 198)

³ Рягово Каргопольского уезда. В мире слухов // Олонецкое эхо. 1916. 4 мая.

Таблица 5. Изменения в крестьянском хозяйстве в 1916-1917 гг.¹

	Архангельская губерния	Вологодская губерния	Олонецкая губерния	Европейская Россия
Число крестьянских хозяйств	69.746	286.812	71.672	
Всего населения мужского пола	188.201	783.582	199.38	
в том числе трудоспособного	91.705	393.211	101.473	
Всего населения женского пола	198.356	824.227	211.001	
в том числе трудоспособного	96.549	417.478	106.183	
На 100 мужчин приходится женщин	131	134	134	126
Отсутствует населения: всего	62.171	241.715	65.353	
в том числе в армии	41.772	205.173	51.666	
Взято в армию в % ко всему населению	10,8	12,7	12,8	11,2
Взято в армию в % к числу всех мужчин	22,4	26,2	26,3	22,6
Взято в армию в % к числу трудоспособных мужчин	45,9	52,3	51,8	47,4
% трудоспособных мужчин от всей численности мужчин	48,6	50,1	50,8	47,8
Число душ на 1 хозяйство	5, 5	5,4	5, 5	5,8
Число мужчин. на 1 хозяйство	2, 7	2,6	2,7	2,9
Число трудоспособных мужчин на 1 хозяйство	1,3	1,3	1,3	1,3
В том числе взято в армию на 1 хозяйство	0,6	0,6	0,7	0,6
Потери военные	3.155	10.032	3.790	774.083
В т.ч. ранеными и убитыми %	1.735 55%	5.997 60%	2.378 63%)	458.122 59%
В т.ч. пленными %	1.420 45%	4.035 40%	1.412 37%	315.961 41%
Хозяйств без работников %	8.747 12,5%	30.926 10,8%	7.598 10,6%	
с нанятыми работниками	-	6.847	1.485	
всего нанятых работников	-	9.095	1.972	
На хозяйство десятин посевов		1,9	2,6	4,1
На хозяйство голов скота		6,7	7,1	8,5
Хозяйств без скота %	6.766 9,8%	25.089 8,5%	6.686 9,2%	
Хозяйств без рабочего скота %	22.589 32,8%	72.902 15,4%	16.439 22,5%	
Хозяйств без коров %	10.159 14,5%	30.810 10,5%	8.361 11,5%	
Безземельных хозяйств %	2.038 2,95%	8.656 2,9%	3.539 4,9%	11,2%
Хозяйств без посева %	7.458 10,8%	21.835 7,4%	5.188 7,2%	22,6%

¹ *Источники:* Предварительные итоги Всероссийской сельскохозяйственной переписи 1916 года. По подсчетам, произведенным местными переписными учреждениями. Вып. 1: Европейская Россия. Поуездные, погубернские и порайонные итоги. Пг, 1916. С. XXVII, 382-393, 436-458; Поуездные итоги Всероссийской сельскохозяйственной и поземельной переписи 1917 года по 57 губерниям и областям. М., 1923. С. 2-5, 14-17, 74-77; Головин Н.Н. Военные усилия России в Мировой войне (Париж, 1939) Жуковский – М.: Кучково поле, 2001. С. 111, 157. Труды комиссии по обследованию санитарных потерь войны 1914-1920 гг. Вып. 1. С. 214-217.

Кроме того, резкое и неожиданное для большинства населения изменение экономического развития региона (появление высоких неземледельческих заработков, рост численности несельскохозяйственного населения и повышение в связи с этим рыночной затребованности продуктов питания) привели к изменению традиционной системы распределения населения, к дороговизне, к нарастанию продовольственных и прочих проблем – сначала для городского населения, а затем и для сельского, которое и в мирное время зависело от привозного продовольствия, а в условиях войны в значительной степени отошло от самообеспечения, надеясь на рыночные закупки.

§ 2. Негативные последствия массовой мобилизации

Обстоятельства военного времени способствовали дифференциации такой гомогенной массы, как ровесники-земляки. Молодые люди, оказавшись на военной службе, стратифицировались не только в связи с их личными качествами, но и по уровню образования: имеющие его «отбирались» в школы прапорщиков, становились «чиновниками военного времени». Во время войны призывники распевали соответствующую частушку:

Не тужи, моя милая,
Мы нигде не пропадем:
Мы читать-писать умеем,
В офицеры попадем¹.

По воспоминаниям участника войны, уроженца Онежского уезда Архангельской губернии, их земляческая группа в учебной части была сплоченной. Затем одних оставили учиться на унтер-офицеров, «а малограмотные и неграмотные земляки были записаны в маршевую роту на фронт»². Результатом стало то, что какие-то «детские обиды» приобрели форму социальной неприязни, способствовали стремлению «обиженных» найти приемлемое объяснение такой «несправедливости» (например, богатство семьи, что позволило земляку получить образование), или добиться такого же успеха. Офицерские погоны можно было получить ценой личной храбрости. Февральская революция предоставила возможность стать выбранными командирами или членами солдатских комитетов через включение в политическую деятельность.

Раскол в некогда солидарных обществах во время Мировой войны усугубился и в связи с тем, что массовая мобилизация допускала ряд исключений (выше уже описывалась проблема «учетников»). Тот, кто работал на оборонных предприятиях и участвовал в других видах деятельности, которая предполагала освобождение от военной службы, либо тот, кто проходил «легкую» службу (например, в тыловых гарнизонах), воспринимались фронтовиками как враги. Эта неприязнь проявлялась уже во время мобилизации: чиновники замечали, что призыв на войну происходил иначе, чем на обычную воинскую службу. Если в мирное время молодые люди стремились любыми способами уйти от служ-

¹ Ильинский Н. Отражение войны в Вологодских частушках. // Известия ВОИСК. Вып. 3. Вологда, 1916. С.92, 93

² Коротких М.И. Воспоминания. URL: <http://www.onegaonline.ru/biblio/see.asp?kod=312>

бы, жалуясь на плохое здоровье и прочие препятствия, то «на войну» шли дружно, некоторые стремились даже скрыть истинные причины для отсрочки или освобождения. В отчете Холмогорского уездного присутствия по военным делам отмечалось, что «в первые два дня приема, когда никто еще не знал об объявлении войны, почти все запасные заявляли докторам о той или иной болезни. На третий день, когда война была объявлена, настроение у запасных сразу же изменилось, число заявляющих о болезненном состоянии резко сократилось»¹.

В воспоминаниях уроженца Онежского уезда Архангельской губернии упоминается, как он проходил медицинскую комиссию в 1915 г.: «Мать говорит, скажи доктору, что у тебя порок сердца после тяжелой болезни <...> Может, тебя оставят дома. Но подумал: товарищей возьмут, а я останусь, а потом стыда не оберешься <...> Нет, не хочу быть браковкой и посмешищем в деревне!»². Далее он описывает массовые избиения «бракованных» призывников. Во время войны в деревне была зафиксирована частушка:

Ну, пойдете-ка, ребята,
Царю белому служить.
Окаянная браковка
Остается дома жить!³.

Разделение такой сплоченной группы, как сверстники, воспринималось как самое несправедливое нарушение социального единства. Отношение к «учетникам» усугубилось тем, что в течение войны произошло существенное имущественное расслоение: те, кто был забракован или получил «бронь», продолжали трудиться в своих хозяйствах, повышая свое благополучие на фоне экономического ухудшения оставшихся без работников дворов. Они могли поддерживать свои семейства благодаря высоким заработкам, которые во время войны имели все, занятые в промышленности.

К концу войны 16% лиц призывного возраста пользовались различного рода отсрочками или работали на оборонных предприятиях. В армии находилось 47,4% трудоспособных мужчин; на три четверти это были мужчины в возрасте от 20 до 40 лет. Хуже всего досталось крестьянскому населению, где из каждых ста хозяйств на войну ушло 60 мужчин-кормильцев⁴. В Архангельской и Олонецкой губерниях благодаря портовым и дорожным работам цифры были несколько ниже (из северных уездов этих губерний было мобилизовано около 40% крестьян, в то время, как из земледельческих уездов Вологодской губернии – 55,3%⁵), но это в еще большей степени способствовало неприязненному отношению к «учетникам».

Опасение в связи с таким разделением лиц призывного возраста высказы-

¹ ГААО. Ф. 1200. Оп. 1 Д. 642. Л. 185-186

² *Коротких М.И.* Воспоминания. URL: <http://www.onegaonline.ru/biblio/see.asp?kod=312>

³ *Ильинский Н.* Отражение войны в Вологодских частушках. // Известия Вологодского общества изучения Северного края. Вып. 3. 1916. С.92-93

⁴ Россия и СССР в войнах XX века: книга потерь. М., 2010. С. 81, 83

⁵ *Дербенев.* Последствия Октябрьской революции в условиях крестьянского хозяйства Северо-Двинской губернии // За работу! 1921. № 2. С. 54

вались чиновниками уже на начальном этапе войны. В частности, отмечалось недовольство населения стремлением отдельных земляков устроиться на бронированные места, и предполагалось, что это недовольство «может вылиться в уродливые формы». Особое беспокойство вызывало то, что «“уклонисты” не реагируют на это недовольство земляков»¹, то есть не испытывают чувство вины перед своим сообществом.

Уже в 1915-1916 гг. являвшиеся на побывку солдаты, собираясь группами, подвергали «учетников» избиению. В 1917 г. под давлением вернувшихся солдат началось массовое поступление «белобилетников» на военную службу в качестве добровольцев².

В северных губерниях последствия Мировой войны создали особые сложности. Во-первых, необходимость обеспечивать человеческими и прочими ресурсами морские порты и всю транспортную сеть привела к значительному отрыву населения от сельского хозяйства, к резкому сокращению поголовья скота. Во-вторых, после войны здесь особенно остро замечались последствия аграрного перенаселения, поскольку демобилизация совпала с массовым возвращением отходников из городов.

Во время массового возвращения фронтовиков «браковка» и «учетники» в первую очередь подвергались репрессиям с их стороны. Солдатские организации взыскивали с них «контрибуции» для решения социальных вопросов населенных пунктов³. Солдатское собрание одного из обществ Архангельского уезда разделило «учетников» на две группы – тех, кто поступил на работу, предполагающую освобождение от направления в действующую армию, решено было «признать предателями отечества и лишить навсегда душевого надела», не распространяя, впрочем, эта наказание на членов семьи – жену и детей. Тех же, кто занимался этими видами работ до войны, - «обложить налогом, в связи с тем, что во время войны у них были колоссальные заработки»⁴. Тем, кто проходил воинскую службу в рабочих дружинах, отказывали в льготном обеспечении продовольствием на том основании, что во время войны они имели высокие заработки на оборонных работах. Обеспечение демобилизованных рабочими местами решался путем предоставления им работы, выполнявшейся «учетниками». Это вызывало тревогу властей, поскольку «с работ снимались не только те, которые поступили с явной целью укрывательства, но старые, опытные специалисты», оставленные в тылу как незаменимые работники⁵.

Солдаты-фронтовики не только решали материальное положение своих семейств путем реквизиций у имущих односельчан (в первую очередь у тех, где в семьях были «учетчики»), для чего сначала выдвигали требования о пе-

¹ Станция Няндома // Вестник Олонецкого губернского земства. 1915. № 15. С. 16

² См.: ВОАНПИ. Ф. 1835. Оп. 1 Д. 7. Л. 28; НА РК. Ф. Р-1541. Оп. 1. Д. 2/17. Л. 84-87

³ Например, в Ломоносовской волости Холмогорского уезда Архангельской губернии в 1918 году, на основании постановления губернской власти об обложении буржуазии, денежные «контрибуции» были наложены именно на «учетников». См.: ГААО. Ф. 301. Оп. 1. Д. 2. Л. 9, 9об.

⁴ «Характерная резолюция» // Север. 1918 г. 24 февраля. С. 3

⁵ ГААО. Ф. 301. Оп. 1. Д. 2. Л. 88, 88об.

ревыборах органов самоуправления – но и освобождали себе и членам семейств погибших и находящихся в плену рабочие места. Например, по их требованию увольнялись речники, в том числе опытные, а на их место заступали люди, не имеющие необходимых знаний и навыков.

Повсеместно создавались Союзы отпускных и уволенных солдат. Архангельский Союз, объединявший фронтовиков, живших в рабочем районе «на Быку», первоначально обратился со своими радикальными требованиями к властям, а когда получили обоснованный отказ – стали осуществлять свои намерения силовыми методами. В Онеге Союз фронтовиков потребовал «сделать список служащих в учреждениях женщин, которые могут существовать без этой работы; список служащих, бывших на учете – для замены солдатами». Когда приступили к строительству парохода «Персей», с отправкой которого в Сибирь были связаны надежды на разрешение продовольственного кризиса, органы советской власти навязывали (по словам местного предпринимателя Могучего) «своих непрофессиональных рабочих, арестовали мастера»¹.

Представленные в *таблице 5* данные показывают, что военные потери населения северных губерний составили 16.977 (2,2% общих потерь России и 5,7% от ушедших в армию жителей края). 40,4%, или 6867 человек из этого числа, находились в плену (показатели выше, чем в целом по России, где подобные потери составляли 41% военных жертв).

Военнопленные в условиях тотальной войны использовались как рабочая сила всеми воюющими сторонами. Многие из них, трудясь на немецких фермах, на фабрично-заводских предприятиях, приобрели профессиональные умения и навыки хозяйствования, а также, имея неплохие заработки, купили орудия труда, которые им рекомендовалось после освобождения из плена (массовое возвращение происходило в 1918 и в 1920 гг.) взять на родину, где присутствует недостаток буквально во всем².

В источниках отмечалось, что с побывавшими в германском плену земляками «приятно рассуждать, как с культурными работниками». Местным органам власти рекомендовалось привлекать «граждан, прибывших из плена Германии и Австрии» к задачам реформирования сельскохозяйственного производства, поскольку в плену «многим из них невольно пришлось пройти практическую школу по сельскому хозяйству»³. Таким образом, попавшие в плен, особенно в 1914-1915 гг., не успели испытать разлагающее влияние окопной жизни. После возвращения на родину большинство их предпочло мирный труд, в отличие от фронтовиков, значительная часть которых включилась в события гражданского противостояния, подготовленные к этому в определенной степени своим военным опытом.

¹ ГААО ОДСПИ. Ф. 8660. Оп. 3. Д. 36. Л. 32-33.

² ГАРФ. Ф. 9488. Оп. 1. Д. 10. Л. 116 («Инструкция об отправке имущества лагерей в Советскую Россию»).

³ Вытегорская коммуна: орган Вытегорского укома ВКП(б) и исполкома уездного Совета. 1919. 16 марта.

Участие в боевых действиях оказало немалое влияние на психологию и сознание солдат, что не могло не отразиться на послевоенном устройстве жизни. Любая война ведет к ожесточению нравов, к стремлению решать проблемы насильственным путем. Первая мировая война дала особенно яркий пример эскалации насилия не только на фронте, но и в тылу. Именно в эту войну были «опробованы» забытые за предыдущие десятилетия сравнительного благополучия методы управления, в частности, государственный контроль над всеми сторонами жизни, продразверстка, «реквизиция» рабочей силы и материальных ценностей (такие методы широко применялись в петровскую эпоху, когда на Европейском Севере России форсировано строились крепости, предприятия, дороги).

В первые недели войны, когда северные порты приобрели огромное стратегическое значение для воюющей страны, появились примеры милитаризованного управления экономикой. В Архангельске представитель Морского ведомства В.Я. Ивановский «железной рукой» наводил порядок в порту, заявив, что «в первую очередь – интересы армии и флота, и только потом все остальное!» Из «жалоб» на энергичного офицера, потоком направлявшихся в Петроград, известно, что он под угрозой револьвера проводил свои решения, входившие в конфликт с интересами местных предпринимателей, стремившихся нажиться на военных обстоятельствах¹.

Результатом жестких мер стала фантастическая скорость, с которой гражданский порт был приспособлен для приема и дальнейшей транспортировки военных грузов. Строительство портов и городов на далеком Севере транспортных путей к ним, организация буквально на пустом месте, в тяжелых климатических условиях системы военно-морской обороны дают немало примеров применения мобилизационной модели. Показательным является резолюция на докладе о волнениях в 1917 г. рабочих на строительстве Мурманской железной дороги генерала Ермолова: «возможна замена каторгой, но для общего впечатления педагогичнее расстрелять»².

Впрочем, подобная модель не стала эталоном для всех управленческих решений. Несмотря на жесткость, с помощью которой проводились в жизнь многие важные вопросы, она начала «буксовать», что, с одной стороны, вело к неуспешности ряда начинаний и раздражению в связи с этим населения, а с другой – к усилению давления со стороны властей, что также вызвало недовольство общественности.

Жесткая система решения вопросов, сложившаяся под влиянием военных обстоятельств, экстраполировалась на все уровни общества. Дисциплинированные, привыкшие подчиняться жесткому социальному контролю солдаты, видя такие примеры, начали и сами их применять. Сначала такими методами решались жизненно важные вопросы (например, «явочным порядком», а именно полузаконными реквизициями обеспечивая продовольствие,

¹ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.362. Л.191; Д.388. Л.114.

² ГАРФ. Ф. 17. Оп. 1. Д.4. Л. 118.

транспорт, обмундирование для воинских частей), а после массовой демобилизации – для устройства мирной жизни.

Вместе с тем, жесткие методы решения первоочередных вопросов, применяемые властями во время войны, оказал существенное влияние и на крестьянские сообщества, которым вообще было свойственно ссылаться при своих действиях на чей-то опыт. Крестьяне (особенно в 1917 г.) использовали способы, с помощью которых армейские интенданты, а затем и гражданские власти губернского и уездного уровня решали вопросы продовольственного обеспечения населения (перенаправление транспортов с продовольствием в нужном направлении, закрытие административных границ своих территорий для вывоза дефицитных товаров и въезда лишних «едоков»), и сами устраивали «набеги» на железнодорожный и речной транспорт с целью «реквизиций» нужных им товаров.

На последнем этапе Мировой войны, особенно во время революции и Гражданской войны «военными» методами стремились решать уже все возникающие в мирной жизни вопросы. Вернувшиеся с фронта солдаты легко применяли в повседневной практике немислимые для традиционной культуры словесные конструкции типа «расстрелять», «повесить» - для запугивания тех, кто не был согласен с их представлениями о «справедливом перераспределении». Такое столкновение традиционной и привнесенной из военного быта культур привело к тому, что, напуганное «солдатчиной», население первое время опасалось претворения подобных угроз в жизнь. Реакцией на этот страх была реанимация анонимных «самосудов» (избиения «в темную», со спины; иногда, из страха наказания, убийств по «решению обществ»), которые, в свою очередь, продуцировали обратную реакцию – жестоких карательных расправ над «повстанцами».

Таким образом, на протяжении войны, которая привела к военно-революционной эпохе, происходил процесс распространения силовых методов решения повседневных проблем.

Своего рода «лакмусовой бумажкой» той роли, которую сыграл участие в Мировой войне в жизненных стратегиях жителей северной глубинки, стало их поведение в последующих событиях – в годы Революции и Гражданской войны. Это тема отдельного исследования, однако автором был проведен анализ «жизненных историй» уроженцев северных губерний 1890-х годов рождения, то есть представителей поколения, на плечи которого легли все тяготы Первой мировой войны и последующих событий. Некоторые результаты этого исследования есть смысл здесь представить.

Итак, в 1917-1921 гг. у молодых мужчин было три возможных жизненных сценария: стать активным участником Гражданской войны на стороне «красных» и установления советской власти; не включаться в активную борьбу, но под давлением авторитета власти или своего общества вступить в

ряды «белой» армии (где давали хороший паек¹), либо в ряды повстанцев²; либо вести привычный образ жизни, устраиваясь в ней наиболее «удобно».

На такие три группы были разделены биографии 250 северян, чьи жизненные истории оказались доступными для исследования (от своей половозрастной группы они составляли 4,3% населения северных губерний на 1920 год).

Таблица 6.

Результаты количественного анализа биографической информации³:

	Грамотность	Наличие офицерского звания в армии	Участие в солдатских комитетах	Состояние в браке (холостяки на 1922-24 гг.)
1 группа	100% (84% - образование выше начального)	20,7%	30%	81,3%
2 группа	67,5%	14%	-	34%
3 группа	96,6% (27,6% - образование выше начального)	16,7%	16,7%	41,4%

Первая мировая война внесла существенные изменения в коллективный портрет поколения. Само участие в боевых действиях оказало немалое влияние на психологию фронтовиков. Военная служба, а тем более участие в войне формировали у солдат общегосударственные представления. Следует учесть, что риторика того времени, особенно после Февральской революции, включала в себя обращения к солдатам, формируя в их сознании ответственность за страну. Солдаты выделялись в особую группу. Например, участие в выборах в Учредительное собрание для них допускалось с 18 лет. Для остальных граждан требовалось достижение возраста 20 лет.

Служба в армии, участие в боевых действиях не только оказывали деформирующее влияние на психологию молодых людей, а также расширяли их кругозор за счет общения с носителями другой культуры и активного географического перемещения. В условиях Первой мировой войны наличие образования или личные качества способствовали совершению ускоренной социаль-

¹ Такой жизненный сценарий был реален для жителей Архангельской губернии, на территории которой действовали обе противодействующие в гражданском конфликте армии.

² Среди повстанцев были в основном дезертиры (учитывая исторические реалии, дезертировали также под влиянием требования семьи, нуждающейся в работниках) из обеих армий, а также с «трудового фронта».

³ Биографическая информация извлечена из фондов воспоминаний: ГААО. Отдел ДСПИ (фонд 8660), ВОАНПИ (фонд 1323); СПб ЦГАИПД (фонд 4000); НАРК (фонды Р-1784, Р-1782, Р-1501, П-14), Научный архив КарНЦ (фонд 1, описи 17, 18); из анкет и личных дел; из энциклопедических словарей и биографических справочников.

Биографическая информация участников повстанческого движения извлечена из дел, хранящихся в Архиве РУ ФСБ по Архангельской области: Д. П-17950 (по обвинению десяти человек, подозреваемых в кидании бомб в Церковнический исполком. 1920 г.); Д. П-21274. Т. 1-8 (по обвинению крестьян Вельского уезда в контрреволюционном восстании. 1921 год).

ной мобильности, например, благодаря получению офицерского чина или получению профессии. После Февральской революции 1917 г. активные молодые солдаты могли оказаться на выборных командирских должностях или включиться в активную политическую деятельность через участие в солдатских комитетах. Резкое возвращение после демобилизации к прежнему состоянию, предполагающему подчинение авторитету «старших», традиции, могло оказать влияние на мотивацию для участия в политической деятельности.

Армейская служба являлась важной школой жизни для всех групп солдат. Она подтолкнула их к самоорганизации – от земляческих групп до политических организаций; способствовала той или иной степени индивидуализации; сформировала неприязненное отношение к фактам имущественной и социальной дифференциации.

Война 1914-1918 гг. была практически первой, когда свои мобилизационные возможности показала введенная в последней трети XIX века всеобщая воинская повинность, поэтому ломка социальных стереотипов проявлялась здесь особенно наглядно. В северных губерниях положение фронтовиков было специфическим: их отсутствие воспринималось как обычный «отход» на заработки. Следовательно, возвращение без победы было личной неудачей, схожей с возвращением отходника без денег. Отсюда недовольство старших родственников и проявление конфликта поколений, оказавшегося для последующих событий более существенным, чем конфликт социальный или имущественный. В результате, фронтовики начали испытывать чувство личной обиды, подталкивающей их к самоорганизации, к объединению для осуществления общих задач. В первые месяцы после массовой демобилизации такими объединяющими задачами стала борьба с «учетниками», т.е. военнообязанными, получившими льготы от службы.

«Самодемобилизация», охватившая армию со второй половины 1917 года, происходила в различных формах, и не обязательно была дезертирством в строгом смысле этого слова. Это было и перемещение фронтовиков «на отдых» в тыловые гарнизоны, и широко применяемая система отпусков¹, при этом отпускники не желали возвращаться в окопы, требуя направить вместо себя «учетников». Самодемобилизация перекинулась на солдат и тыловых гарнизонов. Фактически самораспустились рабочие дружины, а затем и боевые части. Гражданские и военные власти этому не препятствовали, поскольку военнотружущие к тому времени превратились в неуправляемую криминальную массу². Для тыловых работ стали создаваться отряды на добровольной основе из числа тех неместных солдат, которых рекомендовали солдатские комитеты. Это вызвало возмущение как отпускников, так и местных крестьян, желавших, чтобы их сыновья остались служить ближе к дому. Однако новой власти нужны были верные «штыки», поэтому в тыловых частях оставались наиболее

¹ Например, в Архангельской губернии в январе 1918 года находилось около тысячи отпускников (См.: Собрание солдат. // Воля Севера. 1918. 7 февраля).

² ГААО. Ф. р-2106. Оп. 1. Д. 33. Л. 186; Д. 12. Л. 94, 95; Д. 15. Л. 68.

дисциплинированные военнослужащие, а местным уроженцам пришлось возвращаться на фронт, либо решиться на дезертирство. Такая дифференциация усугубила психологическое напряжение всех групп солдат.

Война оказала существенное влияние и на социальную мобильность. Факт пребывания в армии почти наверняка указывает и на то, что человек приобрел новые знания и навыки. Некоторые, независимо от материального положения или уровня образования, только благодаря своим личным качествам и способностям, попадали в специализированные команды и получали профессию. Вчерашний крестьянин или чернорабочий мог стать шофером, механиком, электриком, водолазом.

Личная храбрость или определенный уровень образования позволяли молодым людям из крестьянской и мещанской среды, церковнослужителям и представителям других низших социальных групп получить офицерский чин. После Февральской революции наиболее авторитетные (по разным позициям) солдаты были избраны своими товарищами на командирские должности.

Армейская служба являлась важной школой жизни для всех групп солдат. Она подтолкнула их к самоорганизации – от земляческих групп до политических организаций; способствовала той или иной степени индивидуализации; сформировала неприязненное отношение к фактам имущественной и социальной дифференциации. Особое значение имело участие в солдатских комитетах, членов которых активно приобщали к политической деятельности.

Немаловажным явилось и такое последствие Первой мировой войны, как затянувшееся холостячество большинства участвовавших в ней молодых людей. В традиционной культуре «социальная зрелость» приходила не с возрастом, а с фактом вступления в брак. Введение всеобщей воинской повинности постепенно привело к замене традиционной ранней брачности женитьбой после окончания службы. Война еще более отодвинула этот срок. Это особенно касается тех, кто пошел в армию в 1908-1913 годах, в результате чего для многих военная служба растянулась на долгие годы (до 8-12 лет), кроме срока обязательной службы, сюда вошло время участия в Первой мировой войне и в последующих событиях. Даже в начале 1920-х гг. было много холостых (а соответственно, в своих глазах и в глазах общества, молодых) 30-летних мужчин, которым позволялись и от которых ожидались поведенческие модели, свойственные молодежи.

Несмотря на потери молодых мужчин, понесенные в условиях военного времени, возникла проблема превышения по сравнению со стабильными временами количества мужчин-холостяков. Традиционная культура допускала для короткого периода «молодости» особый разгул, выразившийся в массовых драках, вызывающем поведении и прочих поступках, которые в других возрастных группах не одобрялись и не допускались. Считалось, что «женится – остепенится». Так обычно и происходило. Наблюдатели народной культуры отмечали, что «самый отъявленный хулиган, поженившись, вскоре же делался

обыкновенным трудолюбивым и домовитым работником»¹. Но в начале XX века привычная модель «дала сбой». И без того многочисленное, поколение значительно увеличилось в своей численности за счет включения в понятие «молодежь» других возрастов холостых мужчин.

§ 2. Раскол городского общества

За годы войны явно прослеживалась тенденция дифференциации общества по новым параметрам (в первую очередь имущественным) и социальный раскол. Это особенно проявлялось на фоне того контраста, который новый процесс составлял с общественным единением, присутствовавшим в начале войны.

Отрицательно сказались на психологическом климате городов те тяготы, которые испытало их население. Продовольственная, топливная и жилищная проблемы в первую очередь затронули северные города, отличавшиеся до этого относительно размеренной жизнью.

Небывалый наплыв в связи с портовыми и дорожными работами пришлое население в северные города породил здесь **квартирный кризис**. Большинство северных городов были малолюдны. Кроме Вологды, являвшейся транспортным узлом, в других северных городах, в том числе губернских население было стабильным и немногочисленным.

Сдача жилья в наем широко не применялась; так называемых «доходных домов» почти не было. Немногочисленные приезжие снимали квартиры у тех горожан, которые имели излишек жилой площади, вкладывая деньги в недвижимость с тем, чтобы потом передать ее подросшим детям или, в случае нужды, продать. Чтобы дома не пустовали, а приносили хоть какой-то доход, их сдавали в наем. Квартиросъемщиками в основном были административно-ссылные, рабочие, мелкие предприниматели, поскольку для назначенных на службу чиновников существовали казенные квартиры.

В годы войны ситуация резко изменилась. Количество приезжих, нуждающихся в жилье, резко возросло. В Архангельске проблема помещений обострялась большим количеством различных фирм, контор, учреждений, открывшихся во время войны и предлагавших домохозяевам большие деньги за наем помещений.

С одной стороны, горожане имели возможность хорошо заработать, сдавая квартиры в наем. Но с другой стороны, вызванный высокой конкуренцией рост цен на жилье спровоцировал конфликт домохозяев с местными властями, в чьи обязанности входила также защита интересов приезжих съемщиков жилья: офицеров, эвакуированных специалистов, командированных чиновников, беженцев.

В Вологде и Петрозаводске владельцы квартир отказывали прежним съемщикам, стремясь сдать жилье приезжим, предлагавшим более высокую плату. Архангельская городская дума находилась в постоянной переписке с

¹ *Полуянов А.* Частушка как живой отзвук народной жизни.// Известия ВОЙСК. Вып. 2 Вологда, 1915. С. 126, 128.

различными ведомствами, требовавшими помещений. Все свободные здания были розданы (под приют для беженцев приспособили здание рыбопромышленного музея, в Народном доме и в здании Соловецкого подворья в Соломбале были размещены воинские части), но требовались все новые и новые помещения, которых у города их не было. Так, командированные осенью 1915 г. в Архангельск таможенные служащие жили по несколько семей в одной комнате прямо в своих служебных помещениях. Управляющий таможней жалуется губернатору: «Домовладельцы отказываются пускать на квартиры жильцов с детьми... Просят по 15 и более рублей за комнату без отопления, а жалование таможенного досмотрщика 23-30 рублей в месяц»¹. В Архангельске уже в первые месяцы войны цена за наем помещения под контору увеличилась в полтора-два раза, а за жилье на 20-25%. Распоряжением губернатора было запрещено поднимать цены на квартиры; в сентябре 1915 г. были введены таксы на наем жилья².

Однако эти меры не могли решить жилищную проблему, поскольку новое жилье не строилось. Под гостиницы для офицеров приспособляли суда, под жилища для рабочих - трюмы промысловых судов и барж, железнодорожные вагоны-теплушки. Нецелевое использование этих объектов вело к обострению транспортной проблемы, но вопрос жилья на тот момент казался важнее. Военные власти были готовы заняться реквизицией жилых помещений. По мнению Главначка Корвина, в Архангельске «есть дома, но хозяева не желают уступать добровольно. Все офицеры бедствуют в приискании себе помещений»³, и высказывал намерение потребовать от городских властей применить меры по принудительному «расквартированию по горожанам» командированных в Архангельск офицеров и чиновников. И подобные «уплотнения», действительно, практиковались в 1917 г., приобретя широкие масштабы в последующие годы.

Население северных городов, как и других крупных городов России, переживал во время войны жесточайший **топливный кризис**. Впрочем, причины, вызвавшие топливный кризис в богатом лесом северном крае были свои. Для всей страны проблемы с топливом были вызваны нарушением подвоза в связи с перегруженностью железнодорожного транспорта, а потом и с его развалом. В северных городах первым толчком для топливного кризиса был отлив рабочих рук от заготовки дров для города в связи с возможностью получить выгодную работу в порту и на дорожном строительстве. Кроме того,

¹ ГААО. Ф.7. О.1. Д.1552. Л.189

² В Архангельске несмотря на вызванную военными обстоятельствами проблему жилья, в отдаленных городских районах особого спроса на него не было и цены не повышались. Городская дума этим воспользовалась: поскольку жилищная проблема более всего волновала представителей правительства, которые стремились обеспечить жильем многочисленных командированных сюда лиц, им и предлагалось ходатайствовать о предоставлении городу новых ссуд - для устройства трамвая, чтобы сделать городские окраины более доступными, а потому и приглядными для жилья; для осушки территорий, чтобы город мог разрастаться в близкую к центру сторону, но недоступную из-за болот.

³ РГА ВМФ. Ф.418. О.1. Д.5131. Л.117

резко возросло судоходство по северным рекам, для которого использовалось дровяное топливо, а также то, что на внешнем рынке в связи с мировым топливным кризисом большим спросом стали пользоваться именно дрова.

Следует отметить, что в Архангельске промышленные предприятия особой проблемы в топливе не испытывали. Через порт проходил в огромных количествах импортный уголь, и Архангельск имел возможность получать некоторое его количество для собственных нужд. Так, начатый еще до войны эксперимент по обеспечению городской водокачки торфяным топливом был приостановлен, поскольку привозным углем обеспечивались и водокачка, и построенная в 1915 г. электростанция.

Топливный кризис коснулся населения. Резко вздорожали дрова, которые к тому же все труднее было купить. Городские власти, стремясь ограничить «дровяную» спекуляцию, и для обеспечения дровами по доступной цене, в первую очередь, малоимущего населения, занялись централизованными заготовками топлива, приступив к переговорам о закупках сухостойного леса в казенных лесных дачах. Однако оказалось, что весь сухостойный лес уже на корню скуплен крупными фирмами, занимавшимися экспортом его в необработанном виде в Норвегию. В результате возросшего спроса на дровяной лес, стоимость его резко подскочила. На «нет» стремление городских властей обеспечить население города недорогими дровами сводилось и высокими ценами на труд. Введенная в 1914 г. такса на дрова составляла 4 рубля за квадратную сажень. Занимавшиеся рубкой дров для горожан крестьяне предпочитали работать на портовых и дорожных работах, где им в день платили по пять и более рублей. При этом таксы на услуги извозчиков введены не были, и те «драли» с горожан за подвоз дров, поднимая расценки вдвое-втрое против довоенных.

В 1916 г. для обеспечения населения северных городов дровами использовался труд военнопленных, а в Архангельске – и ратников «Иногородческой» (бурятской) рабочей дружины.

К факторам психологического напряжения следует отнести и **продовольственную проблему**. Несмотря на все усилия городских властей, системы справедливого распределения дефицитными продуктами создать так и не удалось. Введение «такс» на отдельные виды продовольствия привели к торговле из-под полы, к «хвостам» (очередям). Кроме того, производители (например, молочницы) свой товар разносили по богатым домам, уходя таким образом от торговли им по фиксированным ценам.

Торговцы стали торговать «как бы нехотя», делая одолжение покупателям, чем вызывали к себе все более усиливавшееся раздражение. К тому же, те товары, которые можно было продавать по свободным ценам (конфеты, мануфактуру, посуду и проч.), скупали внезапно разбогатевшие во время войны крестьяне. Они платили за товар любые деньги, тем самым создавая неприязненное отношение к себе со стороны горожан, особенно мелких чиновников и части мало оплачиваемой интеллигенции, уровень жизни которых на протяжении войны все более понижался.

Дороговизна продовольствия, услуг, жилья приводила к повышению за-

рабочей платы, в первую очередь, занятых на оборонном производстве рабочих, а за ними и остальных категорий производящего населения. Это в свою очередь провоцировало новый подъем цен. Определенное равновесие в обществе было нарушено. Если до войны с требованием повышения заработной платы в основном выступали рабочие, то теперь эти вопросы поднимались служащими государственных и муниципальных учреждений, полицейскими, военнослужащими.

Бедствовали и офицеры расквартированных в регионе частей. По мнению одного из них, в Архангельске существовала такая дороговизна, что он не мог идти ни в какое сравнение ни с одним другим приморским городом. В частном письме офицер пишет товарищу: «При всей своей громадной работе я в материальном отношении прямо совершенно не обставлен. Ты сам знаешь, что стоит теперь жизнь, а здесь, в Архангельске, не жизнь, а какая-то грабилька. Жить приходится в паршивой гостинице, где самая скромная жизнь обходится в 300 рублей в месяц, а остальные все расходы берут еще не меньше 100 рублей; например, стирка воротничка дошла до 30 копеек. Но ведь у меня есть еще семья, которой я при современных ценах тоже не могу дать меньше трехсот рублей. Получаю я уже третий месяц 143 рубля жалования по чину. ...У меня уже не хватает моих сбережений, в гостинице долги, и домой надо послать...»¹.

Максимальное жалование полицеймейстера в 1916 г. составляло 200 рублей в месяц, городской получал 35 рублей. И это при том, что обычный заработок грузчика в Архангельском порту был не менее 300-360 рублей в месяц. Современники отмечали, что многие мелкие чиновники, таможенные досмотрщики и даже полицейские чины брали краткосрочные отпуска, чтобы поработать в порту, поскольку их месячное жалование соответствовало двух-трехдневному заработку портового рабочего.

11 мая 1916 г. Совет министров принял постановление о процентной добавке к жалованию государственных служащих на период войны, в связи с вызванной войной дороговизной. Причем повышение зависело от жалования - чем ниже жалование, тем выше была процентная добавка. Таким же принципом руководствовались и городские власти, повышая в 1915 г. заработную плату служащим городских учреждений. Так, получавшим до 700 рублей в год дали прибавку в 20%, тем, у кого жалование было в пределах 1200 рублей - 10%, служащим с высоким заработком повышения не было². Семьям муниципальных служащих, призванных на войну, выплачивалось 70% их жалования.

В годы войны особое развитие получила **общественная благотворительность**, являвшаяся в предыдущий период одной из дозволенных форм общественной деятельности. Война сразу создала массу людей, которые нуждались в общественном благодеянии - семьи солдат, лишившихся кормильцев; раненые и больные воины в госпиталях; позднее к ним прибавились бе-

¹ РГА ВМФ. Ф. 418. Оп.1. Д.1422. Л.153, 98.

² ГААО. Ф.7. Оп.1. Д.1492. Л.234

женцы. Сбор средств на благотворительность проводился специальными фондами, организованными под патронажем женщин из Императорской семьи, а также общественными организациями и органами местного самоуправления.

Сбор средств начался сразу же после начала войны. Как и любое «общественное начинание», оно находилось под патронажем властей, но привлекались к этой деятельности самые широкие слои населения. «Комитеты по сбору пожертвований на нужды больных и раненых воинов, а также их семьям» создавались под председательством губернаторов, в них входили «первые дамы»: супруги губернатора и других высших чиновников, жены представителей городских властей, местных богачей и общественных деятелей. Подобные «дамские комитеты» затем создавались в уездных городах. С целью занятий благотворительной деятельностью происходило объединение по профессиональному и по национальному принципу. При церквях были созданы приходские попечительства для помощи семьям ушедших на фронт прихожан; священники занимались сбором средств для раненых воинов в школах. Активно устраивались различные сборы денег и вещей, благотворительные концерты и спектакли.

Однако постепенно ручеек благотворительных пожертвований начал иссохнуть; все больше людей нуждались в общественной помощи, все меньше возможностей оказывать ее было у остальных, поскольку уровень жизни стал заметно понижаться. Даже те социальные учреждения, которые с довоенных времен существовали на благотворительные пожертвования, стали остро нуждаться. В Архангельске на грани закрытия оказались молочные кухни Общества по борьбе с детской смертностью «Капля молока». В 1917 г. детские приюты и богадельни для инвалидов и престарелых оказались в совершенно плачевном состоянии.

В этих условиях правительство было вынуждено предпринимать различные меры, чтобы хотя бы часть средств, необходимых для помощи пострадавшим от войны, получать с населения.

С ноября 1915 г. были введены благотворительные сборы с каждого проданного билета на все увеселительные мероприятия. В связи с этим устроители увеселений предоставляли полицеймейстеру полный отчет о проведенном мероприятии¹. Эти отчеты показывают, как с развитием кровопролитных военных действий на фронтах и общем понижении уровня жизни количество «увеселений» увеличивалось, и они становились все более и более «увеселительными». В Архангельске, где возможностей для нуворишей было особенно много, открывались различные цирки, в которых можно было увидеть все, вплоть до «дамского бокса». Сюда устремились содержатели различных сомнительных зрелищных учреждений, типа «паноптикума» с анатомическим театром восковых фигур, в котором, например, устраивались се-

¹ ГААО. Ф. 39. Оп.1. Д.923.

ансы «только для дам»¹. Все это было рассчитано на многочисленных приезжих, которые имели в Архангельске высокие заработки и стремились развлечься. Сначала приезжие дельцы посещали традиционные местные мероприятия с обязательными «благотворительными базарами». Военные заказы принесли им сверхприбыли, и они с удовольствием часть этих денег, полученных в основном из казны, тратили на благотворительные цели, поражая горожан своей щедростью. Вскоре деньги нуворишей стали попадать в кассы держателей «зрелищных учреждений». Чтобы заставить этих господ «поделиться», правительство вводит различные налоги – например, «военный», который обязаны были платить лица призывного возраста, получившие отсрочку от армии. Введенный в 1916 г. подоходный налог предполагал льготу тем, кто делал большие благотворительные пожертвования. Это стимулировало различные фирмы вкладывать деньги в народное образование, культуру, социальные программы².

Одновременно стало появляться стремление к самоорганизации. Выше уже приводились примеры солдатских союзов, организаций беженцев и «гражданских пленных». Появились общества взаимопомощи учителей, почтово-телеграфных служащих и другие профсоюзные объединения. Широкое распространение получили различные кооперативы, в первую очередь потребительские, направленные на противодействие произволу частных торговцев и являвшиеся реакцией на беспомощность властей в вопросе обеспечения населения. Казалось бы, это были ростки гражданского общества. Однако в создавшейся ситуации подобные союзы нередко преследовали узкоэгоистические цели, что особенно проявилось в революционную эпоху, когда фактически произошел социальный распад.

Запрещение производства и торговли спиртными напитками также оказало негативное воздействие на обострение психологического напряжения в городской среде. Возникло впечатление, что эта мера применялась только в отношении «простого народа». Действительно, в ресторанах продолжали продавать дорогие напитки (слегка маскируя их, подавая в чайниках и самоварах). Широко было распространено предоставление спиртосодержащих веществ из аптек «по рецептам врачей».

Не случайно в революционную эпоху, на последнем этапе Мировой войны, отношение к спиртному, к системе его распределения демонстрировало понимание социального равенства и соответствующим образом понятой справедливости. Рабочие петрозаводского Александровского завода рабочие в своем «наказе» Совету депутатов отмечали, что «достача спирта по рецептам врачей и покупка его из-под полы по 120 руб. за бутылку доступна только имущему классу», а «мы, рабочие, тоже желаем получить спирт легаль-

¹ Архангельск был «магнит, стянувший тысячи дельцов и сотни тысяч рабочих... которые плывут, едут и тянутся из Котласа, Сольвычегодска, Яренска, Устюга и Вологды на баржах, буксирах и в товарных вагонах. А вслед за ними саранча – орда торговцев, барышников, скупщиков, держателей музеев и балаганов» (См.: Оживление Севера // Известия ВОИСК. Вып. 2 Вологда, 1915. С. 182-183).

² ГААО. Ф.713. Оп.4. Д. 28, 211.

ным путем». При этом давалось обещание, что «никаких погромов не будет, т.к. [просимое] количество само говорит за то, что [водка] будет использоваться только как медикамент, необходимый каждому, продрогшему на работе, и поэтому настаиваем на исполнении желания пославших нас рабочих»¹. В уездном городе Вологодской губернии «в базарный день солдаты устроили [для приезжих крестьян] митинг, подошел народ, много баб. Стоял вопрос о винных погребах; говорили - “Буржуазы городские пьют, а нам не дают!”»². В Архангельске весной 1918 г. рабочие судостроительного завода «после долгих прений» приняли решение о выдаче спиртного, «взяв с каждого мастерового расписку» о надлежащем поведении, чтобы не допустить перепродажи и пьяного хулиганства». При этом предполагалось «буржуазии продавать спирт по 250 рублей за бутылку, рабочим по 5 рублей, вино буржуазии по 100 рублей, рабочим по 2 рубля»³.

Важным показателем **социально-психологической деформации** стало то, что в созданных благоприятных для проявления личной инициативы условиях люди все меньше стремились решать какие-то вопросы самостоятельно, предпочитая получать казенное финансирование.

Выше уже приводились примеры потребительского, эгоистичного отношения городских властей северных губерний, стремившихся воспользоваться возросшим значением Северного края для государства и решить ряд важных для населения проблем за казенный счет.

Получив доступ к решению важных проблем, касающихся налаживания жизни населения в условиях военного времени, общественные организации либо продемонстрировали свою беспомощность (как в случае организации городской продовольственной торговли), либо стремление воспользоваться создавшейся ситуацией и нажиться (такие действия отмечались со стороны торгово-промышленного класса). Все это создавало у народных масс недоверие к одним и ненависть к другим. По мнению начальника Вологодского жандармского управления, высказанного им в донесении в МВД в октябре 1915 г., настроения населения «такое, что раз война приобрела характер народной, то народ вправе требовать после ее окончания осуществления своих вожделений»⁴.

Общественное мнение все более попадало под влияние новых систем ценностей (как эгоистических, так и радикально-социалистических). Еще недавно все общество было едино в своем патриотическом подъеме. Теперь то, что когда-то казалось священным, вызывало раздражение и издевательство. Городские газеты стали публиковать все более разнузданную рекламу и все более двусмысленные объявления. По рукам ходили гнусного содержания листовки со сплетнями о царской семье и с местной информацией - например, о том, что в Архангельске все власти (как городские, так и военные) являются немецкими шпионами. Полиция ничего не могла сделать с этими

¹ НА РК. Ф. Р-1541 Оп. 1. Д. 1/9. Л. 237.

² На Соборной площади в Вельске. // Вельская народная газета. 1917. 7 мая.

³ ГААО. Ф. 272. Оп. 1. Д. 12. Л. 345.

⁴ ГАВО. Ф. 108. Оп. 1. Д. 5864. Л. 16-17об.

проявлениями нелояльности, прежде всего потому, что само общество становилось нелояльным. Добропорядочному горожанину казалось, что вокруг него все рушится. И это было действительно так.

Всего за три с половиной года войны российское общество успело небывало консолидироваться, окончательно развалиться, и к концу 1917 г. стояло на грани общей катастрофы. Признаками последнего этапа войны стали развал экономики и транспорта; неразрешимая проблема продовольствия и топлива для городского населения; безработица - при отсутствии рабочих рук для поддержания элементарной жизнедеятельности; крайний антагонизм между всеми слоями общества, без всякой надежды на компромисс; глубокий нравственный кризис, усугубленный общей подавленностью. Широко распространилось хулиганство и проявления криминального поведения¹.

За годы войны общественная жизнь северных губерний претерпела значительные изменения. Нарушилось хрупкое равновесие, сформировавшееся в обществе в начале XX века. Накопление экономических, социальных, психологических проблем и неспособность властей их преодолеть сформировали в северянах недоверие к местным и государственным, как властным, так и общественным структурам. Общество оказалось расколотым; его охватила апатия, неуверенность в завтрашнем дне. На этом фоне население в целом индифферентно отнеслось к последующим социальным и политическим событиям.

¹ Взаимовлияние положительного и отрицательного в изменившейся социальной жизни представлено автором публикации о поморском селе: «В Сорочке, в отличие от деревень, обилие молодых мужчин. Много пленных и рабочих из других губерний. Выросла гостиница, прилетел кинематограф, появились лавки, пекарни... Ограблен магазин, убита торговка пивом... Объявлено военное положение... Отсутствие предметов первой необходимости. Дороговизна, спекуляция...» (М. Бубновский. В глубоком тылу. // Известия АО-ИРС. 1916. № 5. С. 187- 198).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Первая мировая война – величайшее историческое событие; для Русского Севера она сыграла огромную, не до конца еще осознанную роль, определившую его социальное и экономическое развитие на протяжении всего XX века. Во время войны стремительно развивались северные порты (Архангельск и вновь поостренный Мурманск), которые приобрели исключительное значение не только для России, но и ее союзников. Через северные моря ввозилось вооружение для фронта, оборудование и сырье для российской оборонной промышленности; вывозилось продовольствие, транспортировались рабочие для французской оборонной промышленности и российские военные формирования для поддержки союзников на Западном фронте. Начавшаяся война показала, насколько неадекватной была правительственная политика игнорирования Русского Севера и. Несмотря на многочисленные предупреждения специалистов, что в случае возможной европейской войны только северные порты будут открытыми для внешних сношений, ничего не было сделано по усилению их как в военном, так и в экономическом отношении.

В результате, лишь Архангельск оказался связан регулярным сообщением с центральными губерниями. Поэтому именно на него были устремлены все надежды Петрограда в связи со сложившейся ситуацией. Правительство было заинтересовано в расширении и улучшении Архангельского порта, в его безопасности в военном отношении. В кратчайшие сроки и за казенный счет третьеразрядная гавань, имевшая сугубо экспортную специализацию, была перестроена в крупный мировой порт с соответствующей инфраструктурой. Продление навигации в зимнее время привели к строительству новых портов: района Архангельского порта «Экономия» и Мурманска. Был возрожден ликвидированный еще в середине XIX века военный порт, сформирована военная флотилия и создана четкая система охраны всего прилегающего водного района. После войны военная доктрина Советской республики уже трактовала Европейский Север России как важнейший стратегический район: «Значение для РСФСР Северного морского театра определяется всеми теми преимуществами, какие дает государству свободный выход в океан». Обсуждался даже вопрос о сосредоточении в этом районе главных военно-морских сил республики¹.

Во время войны происходили события, кардинально изменившие дальнейшую судьбу региона. К этим событиям следует отнести, кроме значительных портостроительных работ, развития железнодорожного и речного транспортного сообщения, появление также новых видов промышленности в крае. Вторая половина XIX и начало XX века были временем поиска новых путей экономического развития Русского Севера, когда возникали многочисленные проекты по его развитию. Экстремальная ситуация, сложившаяся с началом Первой мировой войны и придавшая особый статус региону, сделала

¹ Объяснительная записка к декрету о воссоздании морской силы РСФСР. 15.02.1921 г. // Отечественная история. 1994. № 2. С.171.

разрабатываемые проекты затребованными и заставила принять срочные меры по их реализации в рамках всероссийской «борьбы с германским засильем». Некоторые из них были осуществлены в годы войны или в последующие десятилетия.

Это грандиозное переустройство Севера проводилось в кратчайшие сроки, в сложной ситуации, без строгого плана и анализа последствий. Для его проведения требовалось кардинальное изменение социальной системы: происходила масштабная централизация всех властных структур; проводились реквизиции, прежде всего транспорта и крупных промышленных предприятий, а также принудительная реквизиция труда; привлекались массы рабочих из различных районов страны, в том числе и занятых в сельскохозяйственном производстве. Тем самым фактически был создан базис для проведения в дальнейшем социальных преобразований, начатых в результате революции Октября 1917 г.

Вместе с тем, происходили большие изменения в общественной жизни. Правительство вынуждено было обратиться за помощью и советом к местным торгово-промышленным кругам и либеральной интеллигенции. На примере Русского Севера можно видеть, как буржуазия упустила свой шанс. Не имея опыта либеральной экономики, российская, и в частности региональная буржуазия не смогла воспользоваться предоставленной возможностью взять в свои руки политическую власть и разумно воспользоваться ею. Думая только о своих сиюминутных интересах, а не о перспективах своего класса и всей России, национальная буржуазия создала у правительства и у народных масс впечатление, что она готова работать только ради личной наживы. Тем самым еще более обострились социальные противоречия и раскол в обществе.

Справедливости ради следует сказать, что многие новшества в северных губерниях в первый период войны предлагались именно местной буржуазией, и даже осуществлялись ею. Местные активисты горячо выступали в защиту частной инициативы и предприимчивости. Однако правительственные структуры «реквизировали» одно за другим эти новшества, давая при этом буржуазии хорошие «отступные» – деньгами или льготами, создав у нее тем самым желание находиться под постоянной опекой государства. Выполнение государственных заказов давало предпринимателям очень большие деньги. Со стороны именно частных предпринимателей слышалось требование жесткой регламентации и централизации власти в условиях войны. Безусловно, в создавшейся ситуации это было необходимо, но тем самым буржуазия лишала себя возможности проявления инициативы, о которой сама же и ратовала. В силу социально-политических условий Россия не знала экономического либерализма. Можно сказать, что ни промышленность, ни торговля, ни банковское дело никогда не развивались самостоятельно. В условиях Мировой войны и в других европейских странах вся экономическая жизнь была подчинена строгой регламентации и планированию. В России же эта насущная необходимость вылилась в чрезмерное подчинение всей промышленности и торговли государственной опеке.

Как бы то ни было, политика централизации и контроля дала на первых порах положительные результаты: пример – строительство в кратчайшие сроки Архангельского порта и железных дорог. Однако значительно усложнившаяся в годы войны бюрократическая система была причиной начавшихся сбоев. Кроме того, контроль за действиями властей со стороны так называемых «общественных организаций» – ВПК, Земгора и т.д., кроме положительного, давал и обратный эффект. Большое количество различных «представителей» и «уполномоченных» создавали дополнительную неразбериху, вследствие чего исполнительная власть не в состоянии была справиться с выполнением многочисленных обрушивавшихся на нее решений и становилась объектом в целом справедливой, но разрушительной критики.

С другой стороны, общественные структуры не могли справиться с проблемами обеспечения населения продовольствием и предметами первой необходимости. Несмотря на все властные полномочия, переданные органам общественного самоуправления, и поддержку со стороны гражданского губернатора, выпускавшего соответствующие «обязательные постановления», население северных городов в течение всей войны лихорадило от недостатка продуктов питания и топлива. Позднее к этому добавился жилищный кризис и сопутствующие ему «уплотнения». Все это послужило негативным фактором для накопления социального недовольства, ощущения бытовой неустроенности, нервозности у городского населения, и привело, в конце концов, к психологическому срыву, когда обыватели пребывали в состоянии апатии в течение всего периода социальных катаклизмов.

Начатое в экстремальных условиях Мировой войны экономическое переустройство края нашло свое продолжение в период индустриализации и коллективизации. По всему Европейскому Северу России шло активное строительство новых промышленных предприятий, о многих из которых местная общественность говорила еще в годы войны, а проблема обеспечения новых строителей рабочими руками решалась за счет использования принудительного труда, как это в годы войны и практиковалось. Сходство применяемых методов особенно усилилось в связи с требованиями обороны страны, накануне и во время Второй Мировой войны, когда Архангельск и Мурманск, вновь использовались для торговых связей с союзниками и поэтому требовал особенно тщательных усилий для защиты с моря, с воздуха и с суши; и продолжалось в период «холодной войны». Все это придало экономике Севера однобокое и, как выяснилось в конце XX века, нежизнеспособное в рыночных условиях направление. Нарушение традиционных хозяйственных форм привело ко многим кризисным явлениям, прежде всего социальным и экологическим.

События войны 1914-1918 гг. не прошли бесследно и для народной культуры Севера. В результате миграционных явлений, происходивших здесь в период войны, под напором пришлое население она стала подвергаться деформации. Экстремальные условия войны привели к ускоренной индустриализации Севера и урбанизации населения. Соответственно, ускоренными темпами стали осуществляться и сопровождающие эти процессы социальные

изменения: имущественная и социальная дифференциация населения, эрозия традиционных ценностей, разрушение общинного жизнеустройства. В свою очередь, это способствовало резким социокультурным диспропорциям, возникновению психологического напряжения, нарастанию социальной депривации (зависти), обостренному осознанию несправедливости. Резкое повышение благосостояния основных масс населения в первый период войны и столь же резкое его понижение в 1917 г. усугубили этот комплекс негативных факторов субъективного характера.

Первая мировая война имела поворотное значение для судеб всего мира, России, а вместе с ними и Русского Севера. Задумываясь о дальнейшем развитии края, местные предприниматели поднимали вопросы об устройстве здесь новых видов производства. Война заставила проявиться многих талантливых организаторов – как местных, так и командированных сюда специалистов. Именно во время войны готовились предпосылки будущих демократических преобразований, во время войны они мучительно развивались, и порожденные этой войной трудности в конце концов помогли эти преобразования заглушить. Во время войны завязался узел сложнейших противоречий, попытки разрубить который привели к тяжелейшим катаклизмам - революции и кровавой Гражданской войне. Та роль, которую играли беломорские порты в стратегии войны, привели к нежеланию стран Антанты терять в результате одностороннего выхода России из войны сложившуюся инфраструктуру, что в конце концов создало предпосылки для военной интервенции союзников на Север России.

В результате Первой мировой войны Европейский север России разительно преобразился. Война обеспечила особый путь развития Русского Севера на протяжении всего XX века, послужила началом возрождения Севера, определила дальнейший его подъем, создала предпосылки для социального и экономического развития края в последующие десятилетия. Была преодолена локальность существования населения, отрезанного прежде огромными бездорожными расстояниями. Была создана необходимая база для дальнейшего экономического освоения Севера и северных морей, развития традиционных и новых видов промышленности. Многие проекты по индустриальному подъему края (о которых местная общественность говорила еще до войны, однако недостаток средств и трудовых ресурсов не позволяли выполнить эти задумки на частные средства) были осуществлены ускоренными темпами под давлением правительственных и военных структур и при казенном финансировании. Резко возросло население края за счет приезжих рабочих. Численность городского населения, в первую очередь крупных городов региона (Архангельск, Петрозаводск, Вологда) за годы войны возросла вдвое. Пустынные, безлюдные до войны территории оказались заселены; вдоль новых железнодорожных путей возникли новые поселения городского типа.