

JEL classification: D60, J82, N44

УДК 94(470.22)-054.65

DOI 10.17150/2308-2488.2020.21(4).604-629

А.Ф. Кривоноженко

*Институт языка, литературы и истории
Карельского научного центра РАН,
г. Петрозаводск, Российская Федерация*

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРУДА ВОЕННОПЛЕННЫХ В КАРЕЛИИ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Аннотация. Статья посвящена изучению практики применения труда пленных в Карелии во время Первой мировой войны. Научная новизна исследования заключается в том, что данная проблема впервые была поставлена и исследована за рамками достаточно полно освещенного в литературе вопроса об участии военнопленных в сооружении Мурманской железной дороги. В ходе исследования были изучены предложения земств и руководства Олонецкой и Архангельской губерний по использованию труда пленных в ходе осуществления ряда инфраструктурных проектов, направленных на решение, как крупных стратегических задач оборонного характера, так и местных хозяйственных проблем. Начиная от постройки Беломорско-Балтийского канала и завершая использованием военнопленных на полевых работах в Карелии. В результате исследования сделан вывод о том, что труд военнопленных, помимо сооружения Мурманской железной дороги, почти не применялся в Карелии. Было выделено несколько причин: во-первых, нежелание центральных властей расходовать средства на крупные проекты, дублирующие строящуюся железную дорогу на Мурман; во-вторых, позиция олонецкой губернской администрации, противившейся дополнительному притоку военнопленных в Карелию; в-третьих, особенности хозяйственного уклада крестьянского населения края.

Ключевые слова. Военнопленные, Первая мировая война, Карелия, крестьянство, Олонецкая губерния.

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

Информация о статье. Дата поступления 13 августа 2020 г.; дата принятия к печати 21 декабря 2020 г.; дата онлайн-размещения 30 декабря 2020 г.

A.F. Krivonozhenko

*Karelian Research Centre of the Russian Academy of Sciences,
Petrozavodsk, the Russian Federation*

USE OF PRISONERS' OF WAR LABOR IN KARELIA DURING THE FIRST WORLD WAR

Abstract. The article describes the study of using prisoners' labor in Karelia during the First World War. The scientific novelty of the study is that for the first time the angle of approach to this problem was beyond the traditional context of the issue, that usually covers the details of the Murmansk railway construction and prisoners' labor service. The author analyzed the proposals which were put forward by the Zemstvos and by the governing bodies of the Olonets and Arkhangelsk provinces. They proposed to use the labor of prisoners in the implementation of several infrastructure projects, which were aimed at achieving major strategic defense objectives, as well as at solving local economic problems. The text has a special focus on the problem of using prisoners of war in the field work in Karelia. The study concluded that the labor of war prisoners was hardly used in Karelia. The only major construction project, which included prisoners' labor, was the construction of the Murmansk railway. Several reasons for that were defined and presented in the article. Firstly, it was due to the reluctance of the Central authorities to spend money on major projects duplicating the railway to Murmansk, which was under construction. Secondly, it was caused by the position of the Olonets provincial administration, which resisted the additional inflow of prisoners of war to Karelia. Thirdly, it was dependent on the specificities of local peasant population and its regional economic structure.

Keywords. Prisoners of war, First World War, Karelia, peasantry, peasant population, the Olonets province.

Research funding. The article was prepared within the frameworks of the plan theme «Karelia is at peace and at war (from the Middle Ages to the present day)». Reference number: AAAA-A18-118030190093-9.

Article info. Received August 13, 2020; accepted December 21, 2020; available online December 30, 2020.

Изучение участия России в Первой мировой войне является одним из заметных направлений в развитии современной отечественной исторической науки. В поле зрения историков часто находятся не только военные операции армии и флота в 1914–1917 гг., но и изучение социально-экономических проблем внутри страны в период войны. Интерес к анализу динамики развития тыла в годы Первой мировой войны закономерен: Россия, как и другие страны, впервые столкнулась с военным конфликтом такого масштаба, который в той или иной степени затронул всех жителей страны.

Проблема социально-экономического развития России в годы Первой мировой войны является сложной и многогранной. Заметную роль в жизни многих тыловых губерний в это время играл фактор наличия пленных. Эти многочисленные и разноэтничные группы людей значительно отличались от местного населения языком, религией и культурным кодом, не говоря уже о социальном положении и правовом статусе. Пленные внесли видимый вклад в экономику России в период Первой мировой войны, работая в сфере сельского хозяйства, на сравнительно незначительных земских и городских работах, а также участвуя в реализации крупных государственных строительных проектов. Определенную роль пленные оказали и на развитие культуры в губернских и уездных городах страны. Наконец, военнопленные сыграли важную роль в разгоревшейся в России Гражданской

войне. В силу всех этих факторов изучение пребывания пленнх в российском тылу является одной из основных исследовательских тем историков, изучающих социально-экономическое развитие страны во время Первой мировой войны.

Можно выделить несколько проблем, в рамках которых изучается эта тема. Советские историки исследовали, прежде всего, сюжеты, связанные с участием бывших военнопленных в Гражданской войне в России [1]. В современной историографии следует выделить работы, в которых пленные изучаются в общероссийском контексте: их численность, национальный состав, правовой статус и проблемы послевоенного возвращения в свои страны [2–4]. Многие исследователи разрабатывают эту проблему в региональном контексте, изучая особенности положения военнопленных в той или иной губернии или территории [5–7]. Еще одно важное направление изучения положения военнопленных в российском тылу определяется широким этническим разнообразием стран, воевавших против Антанты. В связи с этим историки изучают пребывание в российском плену солдат различных национальностей: венгров, австрийцев и немцев, славян, турок и т.д. [8; 9].

Некоторые исследователи изучают проблему нахождения в тылу военнопленных параллельно с проблемой беженства в тыловых губерниях [10]. На наш взгляд, такой подход вполне оправдан. При очевидной разности этих двух больших социальных групп в их положении по отношению к государству были и общие черты. Это были массово прибывшие или привезенные в российские губернии люди, к обеспечению которых государство и общество в спешном порядке должны были привлечь значительное количество материальных и организационных ресурсов. Имелись примеры, когда один и тот же орган власти занимался проблемами и беженцев, и военнопленных (как рос-

сийских, так и вражеских). В частности, в Олонецкой губернии эти задачи уже после падения монархии были возложены на коллегия по делам пленных и беженцев при Олонецком губисполкоме¹.

В период Первой мировой войны военнопленные сыграли заметную роль в жизни Карелии. В связи с этим, изучение пребывания пленных в Карелии нашло отражение в ряде исследований. В коллективной монографии «История Карелии с древнейших времен до наших дней» военнопленные были упомянуты лишь в связи с приведением сведений о численности разных групп рабочих на строительстве Мурманской железной дороги в 1915–1917 гг. [11, с. 318].

Изучаемая проблема нашла отражение в историко-публицистическом очерке К.М. Агамирзоева «Путь на Север». Автор привлек значительное количество архивных источников для изучения различных аспектов пребывания военнопленных разных армий на строительстве Мурманской железной дороги. Особенно ценным является подготовленный и опубликованный им список погибших военнопленных, который содержит важную информацию о подданстве, этническом составе военнопленных, причин смертности и т.д. [12].

Значительное внимание военнопленным в Карелии было уделено в монографии А.А. Голубева «История строительства Мурманской железной дороги» [13, с. 118–119]. Историк отмечает, что военнопленные были привлечены к строительным работам в Карелии еще до начала строительства пути на Мурманск: они участвовали в сооружении Олонецкой железной дороги, которая связала Петрозаводск с Петроградом [13, с. 91].

Пребыванию военнопленных на строительстве Мурманской железной дороги посвящена половина глав фундаментального труда германского историка Р. Нахтигала «Мурманская железная дорога,

¹ Национальный архив Республики Карелия (далее — НАРК). Ф. Р-797.

1915–1919: военная необходимость и экономические соображения» [14]. В частности, исследователем были изучены такие проблемы, как условия работы и содержания военнопленных, действия Германии для улучшения положения своих подданных на строительстве. Особое внимание историк уделил анализу этнического происхождения и установлению подданства военнопленных, работавших в Карелии, выявил проблемы, которые затрудняют решение этих исследовательских задач. Кроме того, Р. Нахтигаль подробно изучил побег военнопленных.

В монографии Н.А. Кораблева и Е.Ю. Дубровской «Карелия в годы Первой мировой войны: 1914–1918» также изучается ход строительства Мурманской железной дороги и имеются сведения о военнопленных на этой стройке [15, с. 105–106, 190–111]. Однако кроме этой уже довольно хорошо изученной темы историки приводят и другие примеры использования труда военнопленных в Карелии. В частности, на сооружении завода по производству азотной кислоты в деревне Кондопога Петрозаводского уезда [там же, с. 137–138], а также в качестве подсобных рабочих на казенном Александровском снарядолитейном заводе в Петрозаводске [там же, с. 148]. В другой статье этих историков, посвященной деятельности Александровского завода в годы Первой мировой войны, также есть краткое упоминание об использовании труда военнопленных [16, с. 24].

Заканчивая историографический обзор проблемы применения труда военнопленных в Карелии в годы Первой мировой войны, необходимо остановиться на работах Е.С. Намятовой. Одна из статей исследовательницы посвящена обзору документов из Национального архива Республики Карелия периода Первой мировой войны. В ней проблема военнопленных в крае рассматривается в контексте строительства железной дороги [17, с. 58–59]. Еще одна статья Е.С. Намятовой целиком посвящена документам, касающим-

ся военнопленных в Карелии в исследуемый период. И большая ее часть — об источниках, свидетельствующих об участии военнопленных в строительстве Мурманской железной дороги. Хотя историк исследовала применение труда военнопленных и на Александровском заводе, и на строительстве завода по производству азотной кислоты в Кондопоге; содержится в статье и упоминание об использовании военнопленных на различных работах в Петрозаводске [18, с. 92–93].

Таким образом, на материалах Карелии наиболее полно проблема применения труда военнопленных раскрыта в контексте изучения строительства Мурманской и Олонецкой железных дорог. Есть исследования, посвященные использованию труда пленных на Александровском заводе, а также на постройке завода азотной кислоты в Кондопоге. В то же время работ, посвященных работе военнопленных за пределами этих крупных строек, пока немного. Цель настоящего исследования заключается в том, чтобы выяснить, использовался ли, труд военнопленных за пределами указанных выше предприятий и строителей, и если да, то насколько широко. Для достижения цели необходимо решить следующие задачи: выяснить отношение земств и губернатора к привлечению пленных в край, а также рассмотреть степень участия пленных в различных отраслях экономики края во время Первой мировой войны. В контексте темы статьи очевидной является и задача установления численности пленных, находившихся в Карелии во время войны. Однако сложность ее решения требует, на наш взгляд, рассмотрения этой проблемы в рамках самостоятельного исследования.

Географические рамки исследования ограничены четырьмя уездами Олонецкой губернии (Петрозаводским, Олонецким, Пудожским и Повенецким), а также Кемским уездом Архангельской губернии. Территории этих административных единиц в настоящее

время входят в состав современной Карелии. Особо отметим, что для решения отдельных исследовательских задач привлекались также источники и по другим уездам Олонецкой губернии. Хронологические рамки исследования определены 1915–1918 гг. На этот период пришлось участие военнопленных в экономике региона.

Источниковая база статьи представлена как неопубликованными, так и опубликованными документами. К первой группе относятся материалы из нескольких фондов Национального архива Карелии. В Государственном архиве Архангельской области нам не удалось обнаружить документов о пребывании военнопленных в Кемском уезде. К опубликованным источникам относятся правительственные документы, регулирующие правовой статус военнопленных, а также содержащие основания для использования труда военнопленных в экономике России. Значимым источником являются журналы заседаний уездных земских собраний, в которых, хотя и фрагментарно, присутствует информация, свидетельствующая о том, что земства Олонецкой губернии предполагали активно привлекать военнопленных к выполнению местных работ². Наконец, важным для исследования является издание «Карелия в годы Первой мировой войны: сборник документов и материалов»³.

Уже в первые месяцы после начала войны стало очевидно, что проблема содержания огромного числа военнопленных в тылу станет одной из ключевых во внутриполитической повестке. Были подготовлены законодательные акты, регламентирующие пребывание вражеских солдат в российском плену. 7 октября

² Журналы Повенецкого уездного Земского Собрания сессий 1914 г. Петрозаводск, 1915. XXXIII. 653. 215 с.; Журналы Повенецкого уездного Земского Собрания сессий 1915 г. Петрозаводск, 1916. XVII. 573. 199 с.

³ Карелия в годы Первой мировой войны : сб. док. и материалов. Петрозаводск, 2014. 494 с.

1914 г. Николай II утвердил положение о военнопленных, которое, среди прочего, определяло порядок привлечения захваченных в плен солдат неприятельских армий к работам различного характера. В Положении в общих чертах указывалось, что такие работы не должны были быть «изнурительными». Кроме того, пленные должны были использоваться исключительно на гражданских работах, а их труд не подлежал оплате⁴. Позднее в законодательстве появилось положение, подразумевающее выдачу пленным вознаграждения за их труд [19, с. 42]. Однако схема выплат, которая устраивала бы и работодателя, и государство, и пленного, так и не была сформулирована. В конце 1914 и 1915 гг. был также разработан ряд документов, более детально регламентирующих использование труда военнопленных на строительстве частных железных дорог и промышленных предприятиях, в сельском хозяйстве [20, с. 151].

Первые военнопленные стали использоваться на территории Олонецкой губернии уже осенью 1914 г. Их труд применялся на работах по реконструкции Мариинской водной системы в районе Вытегры. На территории современной Карелии появление военнопленных следует отнести к началу лета 1915 г.⁵

Помимо строительства железных дорог во время войны — главного инфраструктурного проекта, где применялся труд военнопленных, в Олонецкой губернии в очередной раз был поднят вопрос о сооружении канала, который соединял бы Белое и Балтийское моря. Планы по постройке канала разрабатывались с начала XIX в. и поддерживались как в олонецкой, так и в архангельской губернских администрациях [21, с. 84–85]. С началом Первой мировой войны решение

⁴ Сборник важнейших законоположений и распоряжений, действующих с 1 июля 1914 года по 1 января 1916 года, вызванных обстоятельствами военного времени. Петроград, 1916. С. 333.

⁵ Карелия в годы Первой мировой войны. С. 164, 336.

проблемы транспортного сообщения с северными морями стало одной из главных государственных задач. В сентябре 1914 г. в Министерство путей сообщения поступило предложение купца Волкова о постройке канала за счет частных средств. В качестве рабочей силы предполагалось использование труда военнопленных. Другой проект был подан в министерство 28 марта 1915 г. Автором являлся олонецкий вице-губернатор А.Ф. Шидловский. Согласно предложению, канал должен был сооружаться «руками военнопленных воюющих с нами государств». При этом, по предложению А.Ф. Шидловского канал мог быть построен к осени того же года, а до конца навигации по вновь построенному каналу должно было пройти до 75 млн пудов грузов⁶. Оба проекта были отклонены Министерством как не имеющие достаточного обоснования⁷. Следует добавить, что через 18 лет Беломорско-Балтийский канал был сооружен силами заключенных Беломорско-Балтийского исправительно-трудового лагеря. Его сооружение заняло более полутора лет.

Труд военнопленных планировали использовать и в другом транспортном проекте. Масштаб его был не такой крупный, как предложение прорыть канал, но конечная цель преследовалась та же — быстрое соединение беломорского побережья и Онежского озера надежным транспортным путем для перевозки грузов, поставляемых союзниками, вглубь России. С этой целью лесопромышленник А.А. Беляев предло-

⁶ В источнике пропущено слово «пудов», однако ранее в этом же документе используется именно эта единица для оценки годового грузооборота. Остается не совсем очевидным, имел ли автор ввиду, что 75 млн пудов будет перевезено по каналу лишь за оставшиеся после постройки месяцы навигации 1915 г. или за весь период навигации. Для сравнения: годовой грузооборот строящейся Мурманской железной дороги А.Ф. Шидловский оценивал в 100 млн. пудов в год. См.: Российский государственный исторический архив. Ф. 1276. Оп. 11. Д. 553. Л. 4-4 об. URL: <https://www.prilib.ru/item/465193>.

⁷ Там же. Л. 7-7 об.

жил отремонтировать тракт из г. Повенца в Олонецкой губернии (северный берег Онежского озера) до пристани в селе Сорока (ныне г. Беломорск) в Архангельской губернии (западный берег Белого моря). Всего — 238 верст. Планировалось капитально отремонтировать полотно дороги и инженерные сооружения с тем, чтобы военные грузы по ней могли перевозиться на грузовиках. Существовавшая дорога была пригодна для гужевого транспорта, но лишь в пределах Олонецкой губернии. Участок пути после пересечения границы с Архангельской губернией находился в неудовлетворительном состоянии, в том числе, в связи с отсутствием здесь земства. Согласно предложению С.С. Беляева, для удешевления стоимости реконструкции дороги все работы на ней должны были выполняться военнопленными. Их же силами планировалось наладить и производство щебня⁸.

Земства и городские самоуправления Олонецкой губернии также проявляли интерес к привлечению пленных к работам, которые находились в их ведении. Уже 28 августа 1914 г. губернатор М.И. Зубовский разослал по уездам телеграмму Министерства внутренних дел, в которой содержалось предложение местным самоуправлениям использовать труд пленных в своих хозяйственных целях⁹. В частности, в ноябре 1914 г. Повенецкая уездная земская управа запланировала на весну 1915 г., «если к тому времени еще окажутся в пределах нашего отечества военнопленные», привлечь их к дорожным работам. Кроме того, земство посчитало министерскую телеграмму удобным поводом для реализации давнего проекта по прокопке 2,5-километрового сплавного канала между озерами Сегозеро и Остерозеро. Главная цель этого дорого-

⁸ Карелия в годы Первой мировой войны. С. 167–169.

⁹ О привлечении военнопленных к принудительным, казенным и общественным работам // Журналы Повенецкого уездного Земского Собрания сессий 1914 г. Петрозаводск, 1915. С. 614.

стоящего инфраструктурного проекта заключалась в преодолении водораздела между двумя озерами, которые принадлежат бассейнам Белого и Балтийского морей. Канал длиной в 2,5 километра способствовал бы более эффективному использованию лесных ресурсов отдаленных волостей Повенецкого уезда. В частности, предполагалось, что эта мера откроет новые рынки сбыта лесных материалов из крестьянских подсечно-огневых наделов, а значит, приведет к росту благосостояния местного населения [21, с. 11]. Рассчитывая на государственное финансирование, уездное земство отмечало, что с применением труда военнопленных реализация проекта обойдется гораздо дешевле¹⁰.

Через год, в октябре 1915 г., повенецкое земство по-прежнему настаивало на необходимости прорытия канала между Сегозером и Остерозером. Для того чтобы заинтересовать центральную власть, особый упор делался на то, что сплавной канал станет первым этапом реализации плана по соединению водным путем Белого и Балтийского морей. Земство рассчитывало на поддержку губернских властей, которые не перестали лоббировать этот проект. Несмотря на неудачу при рассмотрении в Министерстве путей сообщения весной 1915 г., вице-губернатор А.Ф. Шидловский летом того же года организовал дополнительную экспедицию по обследованию трассы канала. Повенецкое земство указывало, что зима 1915–1916 гг. станет особенно удачным временем для минимизации расходов по прорытию сплавного канала. В 25 верстах восточнее, на строительстве железной дороги, находились крупные партии военнопленных со всем необходимым для земляных работ инвентарем. Часть из них планировалось привлечь к осуществлению этого проекта¹¹.

¹⁰ О привлечении военнопленных к принудительным... С. 616.

¹¹ Об устройстве Беломорского и, в частности, сплавного канала между озерами Сегозером и Остер в Повенецком уезде //

Таким образом, ни один из предложенных олонеккой губернской администрацией и повенецким уездным земством инфраструктурных проектов с привлечением труда военнопленных не был осуществлен. В условиях крайней нехватки трудовых ресурсов, а также ввиду высокой стоимости строительства планируемых объектов Министерство путей сообщения отказалось ходатайствовать о финансировании транспортных артерий, во многом дублирующих строящуюся на Мурман железную дорогу. Кроме того, согласно сведениям губернатора М.И. Зубовского, ни весной¹², ни летом 1915 г. земства и города губернии не использовали пленных для свои нужд. В частности, от планов по дорожному строительству с привлечением пленных отказались почти все земства Олонеккой губернии за исключением Вытегорского. В этом уезде на ремонте дорог работало 100 военнопленных. Основная причина, заставившая земства пересмотреть эти планы, заключалась в урезании расходов местных бюджетов в условиях затягивающейся войны¹³.

В Кемском уезде труд военнопленных не использовался нигде, кроме строительства Мурманской железной дороги [22, с. 229]. Гипотетически наиболее вероятно и обоснованно было бы привлечение пленных к дорожному строительству в уезде. За исключением нескольких дорог плохого качества, проложенных в приморских волостях, здесь не было никаких других обустроенных путей сообщения¹⁴. Однако архангельская губернская администрация ограничивалась лишь постановкой этой проблемы. Земского самоуправления, которое могло бы перевести в практиче-

Журналы Повенецкого уездного Земского Собрания сессий 1915 г. Петрозаводск, 1916. С. 495–499.

¹² НАРК. Ф. 1. Оп. 2. Д. 10/107. Л. 2.

¹³ Карелия в годы Первой мировой войны. С. 336.

¹⁴ Архангельская Карелия. Архангельск : губернский статистический комитет, 1908. С. 41.

скую плоскость обсуждение применения пленных для дорожного строительства, в Кемском уезде не было.

Намерения земств привлечь пленных к решению текущих хозяйственных проблем, а также реализовать при их участии давние инфраструктурные проекты остались лишь в планах. Однако олонецкое земство собиралось использовать эту дешевую рабочую силу и в других отраслях экономики. В частности, были предприняты попытки привлечь военнопленных для полевых работ в губернии. Массовые мобилизации приводили к резкому сокращению мужчин работоспособного возраста в деревне и, как следствие, к росту цен на наемный труд на сельскохозяйственных работах. Чтобы отчасти компенсировать экономические потери крестьян и частных землевладельцев, а также снизить социальное напряжение в деревне, вызванное регулярными мобилизациями, правительство подготовило правила, регламентирующие использование военнопленных на сельскохозяйственных работах. «Правила», утвержденные 28 февраля 1915 г., предполагали, что общая организация процесса использования труда военнопленных в деревне возлагалась на заинтересованные губернские и уездные земства при посредничестве местного губернатора. Питание, оплата труда и охрана пленных также возлагались на местное самоуправление¹⁵.

В историографии встречается упоминание о том, что как в карельских уездах Олонецкой губернии, так и в Кемском уезде, труд военнопленных в сельскохозяйственных работах не применялся [15, с. 159]. Разделяя этот тезис, добавим, что согласно имеющимся документам, в пределах Олонецкой губернии лишь земство Каргопольского уезда поднимало вопрос о привлечении военнопленных к сельскохозяйственным работам. Решение выглядит закономерным с уче-

¹⁵ Сборник важнейших законоположений и распоряжений... С. 341–342.

том того факта, что это место традиционно считалось «житницей» Олонецкой губернии. Лишь в Каргопольском уезде в силу более мягких климатических условий крестьяне могли обеспечить себя своим урожаем зерновых на целый год. В остальных уездах губернии недостающий объем хлеба докупался. Во многих земледельческих губерниях страны труд военнопленных начал применяться в полях уже с весны 1915 г. Земство Каргопольского уезда выступило с просьбой о выделении 1 000 военнопленных лишь 22 ноября 1916 г., т.е. после окончания очередного годового сельскохозяйственного цикла. Кроме того, часть из запрашиваемой партии пленных планировалось использовать на ремонте местных дорог¹⁶. Таким образом, реально, в случае положительного решения по этому прошению, военнопленных планировалось привлечь и к сельскохозяйственным, и к дорожным работам не ранее второй половины весны 1917 г.

К началу XX в. территория Карелии не являлась чисто земледельческой. Большую роль в экономической активности местного населения играли также промыслы и отход. Тем не менее, для абсолютного большинства населения региона (за исключением прибрежных волостей на Белом море) полеводство и в меньшей степени животноводство продолжали играть важную роль в обеспечении дохода местного населения. Добавим к этому чрезвычайную трудозатратность полеводства в условиях Севера. Достаточно сказать, что накануне Первой мировой войны крестьяне здесь по-прежнему активно использовали такой метод ведения хозяйства, как подсечно-огневое земледелие.

На наш взгляд, труд военнопленных в сельском хозяйстве Карелии не нашел применения в силу ряда причин. В условиях мобилизаций и ухода многих оставшихся трудоспособных мужчин на заработки на

¹⁶ Карелия в годы Первой мировой войны. С. 340.

строительство Мурманской железной дороги, карельская деревня нуждалась в трудовых ресурсах. Однако губернатор М.И. Зубовский относился к идее привлечения военнопленных (как и беженцев из западных губерний) к полевым работам достаточно сдержанно. В феврале 1916 г. он сообщил в Министерство внутренних дел, что карельская деревня обладала достаточным резервом трудовых ресурсов: «Опыт 1914 и 1915 гг. внушает мне уверенность, что в Олонецкой губернии полевые работы будут удовлетворительно произведены нашими деревенскими бабами при содействии оставшихся мужчин»¹⁷. В мае 1916 г. в качестве другой причины, затрудняющей привлечение военнопленных, М.И. Зубовский отмечал отдаленность губернии от основных мест локализации военнопленных¹⁸. Отметим, что к этому времени уже была введена в эксплуатацию железная дорога, соединяющая Петроград с Петрозаводском, а через Каргопольский уезд проходила перешитая на широкую колею железная дорога на Архангельск. Тогда же, в мае 1916 г., на циркуляре из Министерства внутренних дел о порядке использования пленных на полевых работах М.И. Зубовский написал: «Для сведения. Нам военнопленных для сельских работ не дают, и мы в них не нуждаемся»¹⁹. Таким образом, местная губернская администрация не стремилась привлечь пленных на полевые работы в Карелии.

Значительная часть военнопленных в России работали не в крестьянских хозяйствах, а в крупных землевладельческих латифундиях. Так, в Саратовской губернии во время войны доля военнопленных в общей численности работников частных владельцев достигала 15,5 %, а в крестьянских хозяйствах этот же показатель равнялся 1,1 % [23, с. 378]. В карельских уездах

¹⁷ НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123/11. Л. 24 об.

¹⁸ Там же. Л. 82.

¹⁹ Там же. Л. 84.

Олонецкой губернии крупных (более 1 000 десятин) землевладельцев насчитывалось лишь 6 чел. Однако в данном случае размер частного землевладения не играл роли, поскольку 88 % этой территории занимали леса²⁰. Таким образом, крупного полевого землевладения, которое было бы заинтересовано в труде военнопленных, в Карелии почти не было. Кроме того, их работу необходимо было оплачивать, пленных нужно было охранять и одевать. В этих условиях, при нехватке собственных трудовых ресурсов в хозяйстве, проще и, вероятно, выгоднее было использовать местных наемных работников. Можно предположить, что Каргопольское земство, желая привлечь военнопленных на полевые работы, прежде всего стремилось хотя бы частично снизить стоимость наемного труда в деревне.

Непосредственное использование труда пленных в сельском хозяйстве Олонецкой губернии теоретически могло бы быть возможным лишь в хозяйствах небольшой группы наиболее зажиточных крестьян, однако имеющиеся в нашем распоряжении источники не фиксируют подобных случаев. Основная масса крестьян в Карелии пыталась нивелировать нехватку рабочих рук в своих небольших хозяйствах различными путями: сокращением посевных площадей за счет прекращения крайне трудоемкой практики подсеčno-огневого земледелия, продавая свой скот по резко выросшим ценам, устраиваясь на выгодных условиях на работы по сооружению Мурманской железной дороги.

Наконец, не нашедшая применения практика использования принудительного труда военнопленных в карельской деревне могла быть связана еще и с тем, что крестьяне региона никогда не знали крепостного права, а значит, не были знакомы с принудительным трудом в поле. Лишь отдельная категория крестьян отрабатывала свои повинности до 1864 г. на Олонец-

²⁰ Посчитано по: Олонецкая губерния : стат. справочник. Петрозаводск, 1913. С. 94, 97.

ких горных заводах в качестве приписных, но и здесь форма эксплуатации местного населения была связана не с полевыми работами [11, с. 244–245].

Единственным удачным, но очень ограниченным опытом применения труда военнопленных на полевых работах в Карелии стал городской огород в Петрозаводске. Огород был разбит на окраине города на средства местного самоуправления в мае 1916 г. Он был призван смягчить продовольственный кризис в городе, а также затормозить постоянный рост цен на продовольствие. С самого начала функционирования огорода к работам на нем привлекались военнопленные, находящиеся в распоряжении городской управы. В зависимости от объемов требуемых работ, количество пленных на огороде постоянно варьировалось от 9 до 17 чел. Это были подданные Австро-Венгрии. В 1916 г. судя по фамилиям, на работах находились пленные славянского происхождения: Василий Прокопюк, Николай Кавецкий, Юзеф Матуш, Томаш Шмандровский, Юзеф Кузерский, Роман Кшизовский и др.²¹ С 1917 г. в документах фигурируют и венгерские фамилии (Ференц, Танас, Часар, Чак, Ковач, Чако)²².

На содержание пленных уходила заметная часть суммы, отпущенной в 1916 г. городской думой на общественный огород — 1 314 р., или 16 %, а с включением в эту строку расходов на жалование охранника, эта сумма занимала уже 22 % бюджета огорода. Тем не менее, привлечение пленных к работам имело экономическое обоснование. Местные крестьяне получали до 6 р. в день за работу на огороде со своей лошадью и до 1,5 р. в день на других работах²³. В то же время труд военнопленных оценивался значительно дешевле: они получали по 1 р. в день (во второй половине 1917 г. плата сократилась до 50 к.). Фактически пленный по-

²¹ НАРК. Ф. 62. Оп. 1. Д. 75/587. Л. 42 об. 43.

²² Там же. Оп. 2. Д. 9/181. Л. 51.

²³ Там же. Оп. 1. Д. 75/587. Л. 20.

лучал на руки лишь 70 к., поскольку остальные 30 к. вычитались из платы в счет снабжения продовольствием²⁴. Нужно отметить, что указанные 30 к. не покрывали содержание пленного и равнялись стоимости одного обеда, состоящего из щей и рисовой каши²⁵. Все остальное продовольствие, табак, а также ремонт одежды и обуви военнопленных оплачивались из городского бюджета. Отметим также, что на строительстве Мурманской железной дороги военнопленные получали от 1,5 до 2,5 р. в день [24, с. 55], а к марту 1917 г. их заработок равнялся 4 р., но и условия содержания, и выполняемая работа здесь были намного тяжелее²⁶. Кроме того, жалование этих военнопленных финансировалось государственной казной, а на общественном огороде Петрозаводска — из средств местного самоуправления. Тем не менее и здесь военнопленные могли заработать больше: во время уборки урожая, когда приходилось работать сверхурочно, эти трудозатраты оплачивались дополнительно²⁷.

Труд военнопленных активно использовался в Карелии вплоть до заключения Брест-Литовского мира. На 1 января 1918 г. на различных работах здесь находились 9 583 пленных солдата. С подписанием мирного договора началась эвакуация этих людей на родину. Несмотря на сложности, вызванные внешнеполитической обстановкой, социально-экономическим и политическим кризисом, эвакуация проходила оперативно. Уже к 30 июля 1918 г. в Карелии оставалось не более 40 военнопленных. Кроме того, воспользовавшись правом перехода в российское гражданство²⁸,

²⁴ НАРК. Ф. 62. Оп. 1. Д. 75/587. Л. 42 об.

²⁵ 30 коп. — стоимость одного пайка (суп, каша, хлеб) для беженца в Архангельске в мае 1916 г. // Государственный архив Архангельской области. Ф. 1. Оп. 4. Т. 5. Д. 1478. Л. 147.

²⁶ Карелия в годы Первой мировой войны. С. 181.

²⁷ НАРК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 123/10. Л. 33.

²⁸ О приобретении прав российского гражданства : Декрет ВЦИК // Собрание узаконений и распоряжений правительства

не менее 50 германских и австро-венгерских пленных подали соответствующие заявления²⁹.

Результаты исследования говорят о том, что труд военнопленных предполагалось применять в Карелии во время Первой мировой войны не только на таких масштабных стройках, как сооружение Мурманской железной дороги или на казенном Александровском заводе. Олонецкая губернская администрация совместно с повенецким уездным земством и местными промышленниками подготовили несколько логистических проектов, призванных в кратчайшие сроки наладить поставку военных грузов с берегов северных морей в центральную Россию. При этом применение труда военнопленных позиционировалось в качестве средства, способного значительно удешевить затраты на реализацию проектов. Именно этот фактор рассматривался в качестве ключевого при обосновании необходимости финансирования крупных строительных проектов во время войны. Особо отметим, что силами военнопленных во время Первой мировой войны планировалось осуществить сооружение Беломорско-Балтийского канала. Земства предполагали также использовать пленных на дорожных работах, однако сокращение объемов местных бюджетов на фоне затягивающейся войны привели к отказу от этих планов.

Одной из главных форм участия пленных в экономике России стало применение их труда в сельском хозяйстве. Источники говорят о том, что имелись попытки использовать эту практику и в Карелии. С инициативой привлечения пленных к полевым работам для компенсации крестьянам потерь рабочей силы ввиду мобилизаций выступали местные самоуправления. По ряду причин широкого применения в Карелии и эта практика не получила. Среди них особо

за 1917–1918 гг. М. : Управление делами Совнаркома СССР, 1942. С. 421–422.

²⁹ Карелия в годы Первой мировой войны. С. 409, 411, 412.

выделим позицию губернатора М.И. Зубовского, последовательно выступавшего против привлечения дополнительных контингентов военнопленных в Олонецкую губернию. Единственным удачным примером использования пленных на полевых работах стал общественный огород в Петрозаводске.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что помимо крупных, финансируемых из государственного бюджета строек или завода, труд военнопленных в условиях Карелии не нашел широкого применения. При этом важно отметить, что местное самоуправление в уездах и Петрозаводске было заинтересовано в дешевом труде пленных даже с учетом определенных экономических издержек на их содержание и оплату труда. В свою очередь губернская администрация рассматривала возможность использования пленных лишь на крупных строительных проектах, финансируемых из казны.

Исследованные источники свидетельствуют о том, что вплоть до начала 1918 г. в Карелии оставались крупные партии военнопленных. Однако к концу лета этого же года почти все они были эвакуированы в свои страны. В Карелии, в качестве российских граждан, осталось лишь несколько десятков бывших военнопленных.

Список использованной литературы

1. Интернационалисты в боях за власть Советов / под ред. М.А. Бирмана. — Москва : Мысль, 1965. — 398 с.
2. Нахтигаль Р. Военнопленные в России в эпоху Первой мировой войны / Р. Нахтигаль // *Quaestio Rossica*. — 2014. — № 1. — С. 142–156.
3. Кузьминых А.Л. Военный плен Первой мировой войны в России: теория и практика / А. Л. Кузьминых // Управление и экономика в условиях экономической нестабильности: проблемы и перспективы : материалы науч.-практ. конф. — Вологда, 2014. — С. 86–95.
4. Суржикова Н.В. Военный плен в российской провинции (1914–1922 гг.) / Н.В. Суржикова. — Москва : Политическая энциклопедия, 2014. — 423 с.

5. Жарова А.С. Положение военнопленных Первой мировой войны в Тобольской губернии / А.С. Жарова // Известия Уральского государственного университета. Серия 2: Гуманитарные науки. — 2009. — Т. 66, № 4. — С. 72–80.

6. Иконникова Т.Я. Военнопленные Первой мировой войны на Дальнем востоке России (1914–1918) / Т.Я. Иконникова. — Хабаровск : Изд-во Хабар. гос. пед. ун-та, 1999. — 365 с.

7. Царева Е.С. Военнопленные Первой мировой войны в музыкальной жизни Сибири / Е.С. Царева // Южно-российский музыкальный альманах. — 2012. — № 1 (10). — С. 78–88.

8. Познахирев В.В. Документы федеральных и региональных архивов об использовании труда турецких военнопленных периода Первой мировой войны (1914–1918) / В.В. Познахирев // Отечественные архивы. — 2013. — № 2. — С. 54–63.

9. Базанов С.Н. Военнопленные-славяне в России в годы Первой мировой войны / С.Н. Базанов // Труды Института российской истории РАН. — 2013. — № 11. — С. 171–184.

10. Белова И.Б. Вынужденные мигранты: беженцы и военнопленные Первой мировой войны в России. 1914–1925 гг. / И.Б. Белова. — Москва : АИРО-XXI, 2014. — 432 с.

11. История Карелии с древнейших времен до наших дней / Ю.А. Савватеев, А.Ю. Жуков, М.В. Пулькин [и др.]. — Петрозаводск : Периодика, 2001. — 944 с.

12. Агамирзоев К.М. Путь на Север: исторический очерк / К.М. Агамирзоев. — Петрозаводск : Скандинавия, 2008. — 154 с.

13. Голубев А.А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917 гг.) / А.А. Голубев. — Санкт-Петербург : Изд-во ПГУПС, 2011. — 250 с.

14. Нахтигаль Р. Мурманская железная дорога, 1915–1919: военная необходимость и экономические соображения / Р. Нахтигаль. — Санкт-Петербург : Нестор-История, 2011. — 320 с.

15. Дубровская Е.Ю. Карелия в годы Первой мировой войны: 1914–1918 / Е.Ю. Дубровская, Н.А. Кораблев. — Санкт-Петербург : Нестор-История, 2017. — 425 с.

16. Дубровская Е.Ю. Александровский завод в Петрозаводске в годы Первой мировой войны / Е.Ю. Дубровская, Н.А. Кораблев // Петрозаводск — город воинской славы: в годы мировых войн и революций : материалы II науч.-практ. конф. — Петрозаводск, 2019. — С. 17–26.

17. Намятова Е.С. Документы Национального архива Республики Карелия по истории Первой мировой войны / Е.С. Намятова // Вестник архивиста. — 2014. — № 4. — С. 50–62.

18. Намятнова Е.С. Документы о германских и австро-венгерских военнопленных Первой мировой войны в фондах Национального архива республики Карелия / Е.С. Намятнова // Великая российская революция 1917 г. в контексте региональной истории XX в. : материалы межрегион. науч. конф. 27-28 окт. 2016 г. — Вологда, 2017. — С. 84–95.

19. Федорова Т.В. Правовой статус военнопленных в Первой мировой войне / Т.В. Федорова // Современные тенденции развития науки и технологий : по материалам 16-й Междунар. науч.-практ. конф., Белгород, 30 июля 2016 г. — Белгород, 2016. — Вып. 4-7. — С. 38–43.

20. Суржикова Н.В. Военнопленные в экономике Среднего Урала (1914-1917) / Н.В. Суржикова // Документ. Архив. История. Современность. — 2005. — Вып. 5. — С. 150–161.

21. Шидловский А.Ф. Онего-Беломорский водный путь. Его государственное и экономическое значение / А.Ф. Шидловский. — Петроград : Тип. т-ва п/ф. Электро-тип. Н.Я. Стойковой, 1915. — 18 с.

22. Трошина Т.И. Великая война и Северный край: Европейский Север России в годы Первой мировой войны / Т.И. Трошина. — Архангельск : ИД САФУ, 2014. — 347 с.

23. Фортун А.А. Саратовское земство и военнопленные в годы Первой мировой войны / А.А. Фортун // Известия Саратовского университета. — Новая серия. Серия: История. Международные отношения. — 2019. — Т. 19, вып. 3. — С. 375–381.

24. Новикова И.Н. Россия — страна контрастов, и нигде это свойство не проявляется так ясно, как в плену... / И.Н. Новикова // Военно-исторический журнал. — 2006. — № 2. — С. 55–58.

References

1. Birman M.A. *Internatsionalisty v boyakh za vlast' Sovetov* [Internationalists in fighting for the power of the Soviets]. Moscow, Mysl' Publ., 1965. 398 p.

2. Nachtigal R. Prisoners of War in Russia During World War I. *Quaestio Rossica*, 2014, no. 1, pp. 142–156. (In Russian).

3. Kuz'minykh A.L. Military Captivity of the World War I in Russia: Theory and Practice. *Upravlenie i ekonomika v usloviyakh ekonomicheskoi nestabil'nosti: problemy i perspektivy. Materialy nauchno-prakticheskoi konferentsii* [Management and Economy in Conditions of Economic Instability: Problems and Prospects. Materials of Research Conference]. Vologda, 2014, pp. 86–95. (In Russian).

4. Surzhikova N.V. *Voennyi plen v rossiiskoi provintsii (1914–1922 gg.)* [Military Captivity in the Russian Province (1914–1922)]. Moscow, Politicheskaya entsiklopediya Publ., 2014. 423 p.

5. Zharova A.S. Prisoners' of War Conditions in World War I Tobolsk Province. *Izvestiya Ural'skogo gosudarstvennogo universitetata. Seriya 2: Gumanitarnye nauki* = Ural State University Journal. Series 2. Humanities and Arts, vol. 66, no. 4, pp. 72–80. (In Russian).

6. Ikonnikova T.Ya. *Voennoplennye Pervoi mirovoi voiny na Dal'nem vostoke Rossii (1914–1918)* [Prisoners of War of the First World War in the Russian far East (1914–1918)]. Khabarovsk State Pedagogical University Publ., 1999. 365 p.

7. Tsareva E.S. Prisoners Of World War I in the musical Life of Siberia. *Yuzhno-rossiiskii muzykal'nyi al'manakh* = South-Russian Musical Anthology, 2012, no. 1 (10), pp. 78–88. (In Russian).

8. Poznakhirev V.V. Documents of federal and regional Archives on the Use of Labor of Turkish Prisoners of war During the World War I (1914–1918). *Otechestvennye arkhivy*, 2013, no. 2, pp. 54–63. (In Russian).

9. Bazanov S.N. Slavic Prisoners of War in Russia During World War I. *Trudy Instituta rossiiskoi istorii RAN* = Proceedings of the Institute of Russian history of the Russian Academy of Sciences, 2013, no. 11, pp. 171–184. (In Russian).

10. Belova I.B. *Vynuzhdennye migranty: bezhentsy i voennoplennye Pervoi mirovoi voiny v Rossii 1914–1925 gg.* [Forced Migrants: Refugees and Pows of World War I in Russia. 1914–1925]. Moscow, AIRO-XXI Publ., 2014. 432 p.

11. Savvateev Yu.A., Zhukov A.Yu., Pul'kin M.V., Korablev N.A., Afanas'eva A.I. *Istoriya Karelii s drevneishikh vremen do nashikh dnei* [History of Karelia from Ancient Times to the Present Day]. Petrozavodsk, Periodika Publ., 2001. 944 p.

12. Agamirzoev K.M. *Put' na Sever: istoricheskii ocherk* [The way to the North: a historical Essay]. Petrozavodsk, Skandinaviya Publ., 2008. 154 p.

13. Golubev A.A. *Murmanskaya zheleznaya doroga. Istoriya stroitel'stva (1894–1917 gg.)* [Murmanskaya Railway. Construction history (1894–1917)]. Saint-Petersburg, Petersburg State Transport University, 2011. 250 p.

14. Nakhtigal' R. *Murmanskaya zheleznaya doroga, 1915–1919: voennaya neobkhodimost' i ekonomicheskie soobrazheniya* [Murmansk Railway (1915–1919): Military Necessity and Economic Considerations]. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2011. 320 p.

15. Dubrovskaya E.Yu., Korablev N.A. *Kareliya v gody Pervoi mirovoi voiny: 1914–1918* [Karelia in the Years of the First World War: 1914–1918]. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2017. 425 p.

16. Dubrovskaya E.Yu., Korablev N.A. Petrozavodsk is the City of Military Glory During the Years of World Wars and Revolutions. *Petrozavodsk – gorod voinskoi slavy: v gody mirovykh voyn i revolyutsii. Materialy II nauchno-prakticheskoi konferentsii* = [Petrozavodsk – the City of Military Glory During the Years of World Wars and Revolutions. Materials of the II Scientific and Practical Conference]. Petrozavodsk, 2019, pp. 17–26. (In Russian).

17. Namyatova E.S. The Documents of the National Archives of the Republic of Karelia on the History of World War I. *Vestnik arkhivista = Herald of an Archivist*, 2014, no. 4, pp. 50–62. (In Russian).

18. Namyatova E.S. Documents about German and Austro-Hungarian Prisoners of the World War I in the Funds of the national Archive of the Republic of Karelia. *Velikaya rossiiskaya revolyutsiya 1917 g. v kontekste regional'noi istorii XX v. Materialy mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii 27-28 okt. 2016 g.* [The Great Russian Revolution of 1917 in the Context of the Regional History of the Twentieth Century. Materials of Cross-Regional Research Conference, 2016, Oktober 27-29]. Vologda, 2017, pp. 84–95. (In Russian).

19. Fedorova T.V. Legal Status of Prisoners of War in World War I. *Sovremennye tendentsii razvitiya nauki i tekhnologii. Materialy 16-i Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. Belgorod, 30 iyulya 2016 g.* [Modern Trends in Development of Science and Technologies. Materials of the 16th International Research Conference. Belgorod, July 30, 2016]. Belgorod, 2016, iss. 4-7, pp. 38–43. (In Russian).

20. Surzhikova N.V. Prisoners of War in the Economy of the Middle Urals (1914-1917). *Dokument. Arkhiv. Istoriya. Sovremennost' = Document. Archive. History. Modernity*, 2005, iss. 5, pp. 150–161. (In Russian).

21. Shidlovskii A.F. *Onego-Belomorskii vodnyi put'. Ego gosudarstvennoe i ekonomicheskoe znachenie* [Onega-White Sea Waterway. Its State and Economic Significance]. Petrograd, Tipografiya N.Ya. Stoikovo Publ., 1915. 18 p.

22. Troshina T.I. *Velikaya voina i Severnyi kraj: Evropeiskii Sever Rossii v gody Pervoi mirovoi voiny* [The Great War and the Northern Territory: European North of Russia during the First World War]. Arkhangelsk, Northern (Arctic) Federal University Press Publ., 2014. 347 p.

23. Fortun A.A. Saratov Zemstvo and Prisoners of War During World War I. *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya: Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya = Izvestiya of Saratov University. New Series. Series: History. International relations*, 2019, vol. 19, iss. 3, pp. 375–381. (In Russian).

24. Novikova I.N. Russia is a Country of Contrasts, and this Property is Nowhere so Clear Manifested as in the Captivity... *Voenno-istoricheskii zhurnal* = *Military History Magazine*, 2006, no. 2, pp. 55–58. (In Russian).

Информация об авторе

Кривоноженко Александр Федорович — кандидат исторических наук, младший научный сотрудник, Институт языка, литературы и истории, Карельский научный центр РАН, г. Петрозаводск, Российская Федерация. E-mail: krivfed@yandex.ru. ORCID: 0000-0001-7152-8070; SPIN-код: 5562-1182.

Author

Alexander F. Krivonozhenko — PhD in History, Junior Researcher, Institute of Linguistics, Literature and History, the Karelian Research Centre, Russian Academy of Sciences, Petrozavodsk, the Russian Federation. E-mail: krivfed@yandex.ru. ORCID: 0000-0001-7152-8070; SPIN-код: 5562-1182.

Для цитирования

Кривоноженко А.Ф. Использование труда военнопленных в Карелии в период Первой мировой войны / А.Ф. Кривоноженко. — DOI: 10.17150/2308-2488.2020.21(4).604-629 // Историко-экономические исследования. — 2020. — Т. 21, № 4. — С. 604–629.

For Citation

Krivonozhenko A.F. Use of Prisoners' of War Labor in Karelia During the First World War. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya* = *Journal of Economic History & History of Economics*, 2020, vol. 21, no. 4, pp. 604–629. DOI: 10.17150/2308-2488.2020.21(4).604-629. (In Russian).