

УДК 940

ВЛИЯНИЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ЖИЗНЬ НАСЕЛЕНИЯ КАРЕЛИИ

Н. А. Кораблев, Е. Ю. Дубровская

Институт языка, литературы и истории Карельского научного центра РАН

В статье впервые рассматривается глубокое и разностороннее воздействие Первой мировой войны на социально-экономическую жизнь Карелии. Основанная на архивных материалах и опубликованных источниках, она освещает возросшее геополитическое значение края в 1914–1918 годах. Олонецкая губерния и Кемский уезд Архангельской губернии стали важным звеном в системе коммуникаций, связывавших Российскую империю через порты Европейского Севера с союзными государствами. Геостратегическое значение Карелии определялось строительством Мурманской железной дороги, соединившей российскую столицу с портами на побережье Мурмана. В Петрозаводске, губернском центре Олонецкого края, работал Александровский снарядолитейный завод – относительно крупное и хорошо оснащенное предприятие военно-промышленного комплекса России. На основе сравнительного анализа делается вывод, что в период Первой мировой войны завод работал на пределе своих производственных возможностей.

Исследование проливает свет на отдельные нереализованные экономические проекты военного времени, впоследствии востребованные в советский период истории Карелии и послужившие основой для дальнейшего развития производственной инфраструктуры республики. Изучение влияния военного фактора на условия жизни населения Карелии показывает особую остроту по сравнению с общероссийской ситуацией продовольственного кризиса в регионе, вызванного слабой развитостью аграрного сектора и большим притоком мигрантов в связи с постройкой Мурманской железной дороги. Однако, несмотря на постепенное снижение уровня жизни различных слоев населения в ходе войны и рост социальной напряженности, обстановка в Карелии изменялась медленнее, чем в центре страны, и отличалась меньшей политизацией.

К л ю ч е в ы е с л о в а: Первая мировая война; Карелия; социально-экономическая жизнь; геополитическое значение края; население; экономические проекты.

N. A. Korablyov, E. Yu. Dubrovskaya. THE EFFECTS OF WORLD WAR I ON SOCIOECONOMIC LIFE OF THE POPULATION OF KARELIA

The paper comprises the first overview of profound and many-sided impact of World War I on socioeconomic life of Karelia. Based on archive materials and published sources the paper shows the growing geopolitical significance of the region in 1914–1918. The Olonets province and Kemsy district of the Arkhangelsk province became an important link in the communication system connecting the Russian Empire through the North European ports with the allied states. Geostrategic significance of Karelia was determined by the construction of the Murmansk railway, which joined the capital of Russia and the harbors on the Murman coast. Petrozavodsk as the centre of the Olonets province had at its disposal the Alexandrovsky cannon casting factory – a relatively big and well-equipped

enterprise of the military and industrial complex of Russia. The comparative analysis indicates that during World War I the factory worked at its maximum capacity.

The paper throws light upon some unrealized economic projects dealing with the war-time needs, yet relevant in the soviet period of Karelian history as a basis for the future development of industrial infrastructure of the republic. The study of the impact of military factor on the living conditions of the population of Karelia demonstrates particularly severe food crisis in the region compared to the Russian average, due to the poorly developed agrarian sector and great influx of migrants for the construction of the Murmansk railway. Still, despite a gradual fall of living conditions among various population strata during the war and an increase of social tension, the situation in Karelia was changing slower than in the centre of the state and was less politically determined.

Key words: World War I; Karelia; socioeconomic life; geopolitical significance of the region; population; economic projects.

Первая мировая война, столетие с начала которой отмечалось в 2014 году, – один из важнейших переломных этапов не только в российской, но и во всемирной истории. В войне участвовало 35 из 59 существовавших тогда независимых государств [Виноградов, 2014. С. 3]. Ее итогом стал революционный крах четырех могущественных мировых империй – Австро-Венгерской, Германской, Османской и Российской. Первая мировая война явилась войной нового типа. В ней впервые в истории участвовали массовые армии, вооружение и снабжение которых потребовали мобилизации всех экономических возможностей страны. Правящие круги России оказались не в состоянии в полной мере адаптировать народное хозяйство огромной державы к реалиям мировой войны, что в конечном итоге и привело к масштабному революционному кризису.

Вопреки расхожему представлению, Первая мировая война никогда не являлась для историков, в том числе и отечественных, забытой войной. На самом деле накоплена весьма обширная литература. Историографическая проблема заключалась не в малом количестве монографических трудов, а в том, что рассмотрение вопросов военной стратегии и тактики, внутренней политики, социально-экономической и общественно-политической жизни велось специалистами, как правило, в общероссийском масштабе [Беспалов, 2014. С. 152; Козенко, 2001. С. 4–6].

Специальное монографическое изучение социально-экономических и общественно-политических процессов, развертывавшихся в период Первой мировой войны в Карелии – одном из самобытных национальных районов Российской империи, до сих пор не предпринималось, хотя данная проблема представляет несомненный научный интерес. За годы войны Карелия (имеется в виду территория Петрозаводского, Пудожского, Повенецкого, Олонецкого уездов

Олонецкой губ. и Кемского уезда Архангельской губ.) разительно преобразилась. События всемирно-исторической важности, связанные с Первой мировой войной, сыграли особую роль для Русского Севера, став своего рода проектом дальнейшего социального и экономического развития края на протяжении всего XX столетия [Трошина, 2014. С. 289–294].

Карельский край, как и весь Европейский Север, оказавшийся в послепетровскую эпоху на периферии интересов правящих кругов Российской империи, вследствие блокады Черного и Балтийского морей и закрытия западной границы приобрел в годы Первой мировой войны особое, первостепенное стратегическое значение. Правительство спешно разработало и осуществляло на территории Карелии целый ряд проектов общегосударственного значения.

Задачи, стоявшие перед авторами статьи, – показать отношение населения Карелии к войне и процесс мобилизации людских и материальных ресурсов для нужд фронта, охарактеризовать специфику экономического развития края под влиянием изменившегося в условиях мировой войны геополитического и стратегического положения Карелии, а также проследить перемены в положении основных социальных слоев местного населения и миграционных групп, появившихся в ходе войны. Ответив на эти вопросы, можно приблизиться к пониманию особенностей воздействия фактора Первой мировой войны на развитие социально-политических процессов в крае.

Источниками послужили архивные документы из фондов Национального архива Республики Карелия (НАРК) и материалы новейшего сборника документов, изданного карельскими архивистами [Карелия..., 2014], фундаментальные публикации из фондов центральных архивов России [Журналы..., 2013; Особые журналы..., 2008], а также материалы

периодической печати исследуемого периода и мемуарная литература.

Вспыхнувшая в июле 1914 г. Первая мировая война оказала глубокое воздействие на все сферы жизни Российской империи, выступившей в составе Антанты против милитаристской Германии и ее союзников. Невиданное по своим масштабам вооруженное противостояние опрокинуло расчеты стратегов и политиков на кратковременность конфликта и потребовало предельного напряжения людских и материальных ресурсов обеих противоборствующих сторон [Агеев, 2014. С. 15–29]. Вместе со всей необъятной страной тяжесть и боль небывалых военных испытаний разделил и северный карельский край.

Вступление России в войну вызвало среди населения Карелии мощный подъем патриотических настроений, наиболее ярким проявлением которых стали массовые манифестации в административном центре Олонецкой губернии – Петрозаводске. Организованно и при высокой явке призывников прошла мобилизация в действующую армию. Торжественные проводы запасных (резервистов) и ополченцев на фронт в конце июля – августе 1914 г. в городах и селах края вылились, по существу, в народные демонстрации под лозунгом «За Веру, Царя и Отечество!» [ОГВ, 1914. 17 авг.]. Население восприняло начавшуюся войну как вторую Отечественную. В результате мобилизации и последующих призывов 1914–1917 годов из Карелии, как и в целом на Европейском Севере, в действующую армию ушла половина всего трудоспособного мужского населения (28 тыс. человек). По подсчетам, наиболее высокая доля – 59 % – призванных мужчин рабочего возраста отмечалась в Повенецком уезде, наиболее низкая – 39 % – в Кемском уезде [Поуездные итоги..., 1923. С. 2–3, 74–75].

В подавляющем большинстве наши воины-земляки – карелы, вепсы и русские – достойно сражались с врагом на фронтах великой войны, многие из них проявили образцы мужества и героизма и были удостоены боевых наград. Достаточно сказать, что, по неполным данным, 135 воинов из Карелии за ратные подвиги были отмечены почетнейшими солдатскими наградами – георгиевскими крестами. Среди них двое – карел Иван Герасимович Романов из Ребольской волости и русский Сергей Степанович Халаимов из Корбозера – стали полными георгиевскими кавалерами, то есть были удостоены георгиевских крестов всех четырех степеней. Офицерскими орденами св. Георгия были отмечены петрозаводчане – штабс-капитан, командир батальона 4-го Сибирского

полка Николай Николаевич Гурьев, павший смертью храбрых 5 декабря 1914 г., и командир 25-го Сибирского полка подполковник Федор Григорьевич Миронов. Георгиевским оружием с надписью «За храбрость» был отмечен командир 11-го гренадерского Фанагорийского полка уроженец г. Пудожа полковник Павел Эмильевич Вильчевский [Олонецкая неделя, 1915. 15 февр.; Шлейкин, 2014. С. 64–65, 67].

Фронтовые судьбы солдат и офицеров складывались по-разному. По официальным данным, за период 1914–1917 гг. 2,4 тыс. воинов из Олонецкого края навсегда остались на полях кровавых сражений, более 1,4 тыс. человек испытали участь подневольного пребывания во вражеском плену [Карелия..., 2014. С. 4; Трошина, 2014. С. 271]. Сотни вернулись в родные города и селения инвалидами. Тем же, кому посчастливилось возвратиться с фронта домой живыми и здоровыми, вскоре довелось пережить невиданные социальные потрясения и послевоенную разруху.

В первые же дни войны на волне патриотических настроений в крае, как и во всей России, возникло общественное движение по оказанию помощи фронту и жертвам боевых действий. По инициативе губернатора М. И. Зубовского в Петрозаводске были образованы губернский и уездные комитеты для сбора пожертвований раненым воинам и семьям фронтовиков. Собранные средства направлялись на оказание помощи раненым и на дополнительные, помимо казенных пособий, выплаты нуждающимся семьям фронтовиков. Аналогичные благотворительные организации создавали также органы городского и волостного самоуправления, церковные приходы. Для сбора пожертвований использовались различные формы (кружечные сборы, подписные листы, лотереи, благотворительные спектакли и концерты) [ОГВ, 1914. 5 авг.; Крылов, 1914. С. 53].

Активизировало деятельность Олонецкое губернское управление общества Красного Креста. Деятельное участие в движении помощи фронту и жертвам войны принимали учителя и учащиеся школ и специальных учебных заведений края. Но по мере затягивания войны материальные возможности благотворителей снижались, да и их энтузиазм, вследствие нарастающего хаоса в тылу и неудач на фронтах, ослабевал.

С созданием в конце июля 1914 г. Всероссийских земского и городского союзов, поставивших целью оказание содействия правительству в организации тыла, в Карелии также возникли структуры этих союзов [ОГВ, 1914. 5 авг.; Россия, 2014. С. 501; Крылов, 1914. С. 53].

Губернский и уездные комитеты Земгора провели подготовительную работу к развертыванию госпиталей [История..., 2001. С. 315]. Однако до завершения постройки железной дороги эвакуация раненых в наш край была признана нецелесообразной. Дело ограничилось открытием лазарета на 40 человек при Александро-Свирском монастыре летом 1915 г. и позднее, в июне 1917 г. – госпиталя на 130 коек в Петрозаводске. Комитетами Земгора предпринимались меры по мобилизации мелкой промышленности. При их посредничестве силами крестьян-кустарей было сшито и поставлено интендантству более 30 тыс. пар солдатских сапог [НАРК, ф. 301, оп. 1, д. 1/2, л. 214 об.; д. 1/5, л. 55, 69 об.–70].

Олонецкий комитет Земгора занимался также помощью беженцам. К сентябрю 1915 г. ему удалось собрать за счет пожертвований 1,4 тыс. рублей и 5 тыс. детских и женских вещей. Большую часть собранного отправили в Петроград, в распоряжение Главного комитета союза. Для беженцев в Петрозаводске открыли справочное бюро по розыску родственников и бюро труда [ОГВ, 1915. 22 нояб.; Отклики..., 1916. С. 69–70]. Проблема беженцев не была для Олонии острой, их насчитывалось примерно 300–400 человек (для сравнения: в Архангельской губернии более 6 тыс.). Материальное пособие оказывалось им «точечно», по личным заявлениям [Кораблев, 2014. С. 382].

Хотя Карелия являлась тыловым районом, мировая война привела к повышению геостратегической роли края и дала значительный импульс его экономическому развитию. Край был призван стать важным звеном коммуникационной системы, связывавшей центр России через незамерзающее Мурманское побережье с союзными державами Антанты. Блокада Германией и ее союзниками Балтийского и Черного морей побудила руководство страны поспешить с сооружением железной дороги на Мурман, хотя проекты строительства магистрали, выдвигавшиеся с 70-х годов XIX в., ранее неоднократно откладывались. В декабре 1914 г. Совет министров России принял решение о сооружении Мурманской железной дороги силами и на средства казны, незамедлительно утвержденное Николаем II [Особые журналы..., 2006. С. 571, 644].

Несмотря на трудности военного времени, на стройку удалось привлечь квалифицированные инженерные кадры и обеспечить ее рабочей силой, которая подразделялась на пять категорий: вольнонаемные рабочие из российских губерний, а также автономного Великого

княжества Финляндского, специализировавшиеся на разработке скальных пород, китайцы-контрактники из Манчжурии, солдаты железнодорожных и рабочих батальонов и военнопленные германской и австро-венгерской армий. В среднем в разгар строительства на трассе одновременно было занято около 60–77 тыс. человек [НАРК, ф. 320, оп. 3, д. 52/421, л. 70–70 об.; д. 117/914, л. 60; д. 139/1078, л. 3 об.].

Ценой невероятных усилий десятков тысяч рабочих и благодаря ряду новаторских инженерных решений прокладка рельсового пути была завершена 3 ноября 1916 г., и на всей 1250-верстной линии от ст. Званка (ныне – Волховстрой) до Мурмана стало возможным сквозное движение поездов [История..., 2001. С. 318]. Ввод в эксплуатацию мурманской линии имел для Европейского Севера России и карельского края первостепенное значение. Дорога связала между собой многие ранее разобщенные населенные пункты, обеспечила прямую и надежную связь Карелии и Кольского полуострова с крупнейшими политическими, экономическими и культурными центрами страны [Федоров, 2014. С. 22–24].

Проблема строительства Мурманской железной дороги нашла определенное отражение в исторической литературе [Арьева, 1955; Агамирзоев, 2008; Голубев, 2011; Нахтигаль, 2011; Laskman, 2012 и др.]. Однако до сих пор совершенно не обращалось внимание на то, что уже непосредственно в период Первой мировой войны строящаяся магистраль послужила базой для развертывания в Карелии ряда других крупных транспортных и промышленных проектов общероссийского значения.

Так, в тесной взаимосвязи с железнодорожным строительством велись работы по созданию морских портов – дублеров Архангельска в Сороке и Кеми. Уже в конце 1914 г. Совет министров Российской империи при принятии решения о прокладке железной дороги от Петрозаводска до Сорокской бухты как первого звена Мурманской магистрали отмечал необходимость создания порта в районе Сороки. Обсудив вопрос о постройке железной дороги Петроград–Сорока, Совет министров отпустил на строительство магистрали 20 млн руб. и 500 тыс. руб. на первоначальные работы по устройству порта в Сороке [Архангельск, 1914. 14 дек.]. В дальнейшем вопрос прорабатывался специалистами отдела торговых портов Министерства торговли и промышленности, а 7 апреля 1916 г. Совет министров принял специальное постановление о проведении работ по приспособлению Сорокского и Кемского портов к усиленному грузообороту в навигацию

1916 г. Для этой цели был выделен кредит в 5 млн руб. [НАРК, ф. 773, оп. 1, д. 1/1, л. 42–42 об.; 49 об.; Особые журналы..., 1916, 2008. С. 656]. Проектный грузооборот Кемского порта определялся в 30 млн пудов, и предполагалось, что грузооборот обоих портов составит третью часть от оборота крупнейшего тогда российского порта – Архангельска [НАРК. Там же. Л. 66].

По документам Управления военно-морского начальника Кемского района, до выхода России из войны и вывода российских войск из Финляндии в соответствии с условиями Брестского мира, в 1918 г. через Кемский порт осуществлялась отправка угля для кораблей действующего Балтийского флота российских военно-морских баз в Свеаборгский порт Гельсингфорса (Хельсинки), в Ганге (Ханко), в Або (Турку), а также в Ревель (Таллин) и Архангельск [НАРК, ф. 808, оп. 1, д. 6].

По ряду причин (неприспособленность импортных землечерпалок к местным условиям, стихийные бедствия, нараставший хозяйственный и общественный кризис) работы не удалось выполнить в запланированном объеме. Тем не менее созданные портовые устройства (складское хозяйство, две причальных эстакады в Сороке, шесть глубоководных причалов в Кеми) впоследствии послужили основой для превращения Кеми и Беломорска в советский период в важные лесозэкспортные порты.

Крупнейшим проектом общероссийского значения, порожденным оборонными потребностями, стало строительство Онежского завода по производству азотной кислоты в с. Кондопога [Юргенс, 1962. С. 60–72]. Ранее в России азотную кислоту, служившую важнейшим компонентом для выработки взрывчатых веществ, получали из чилийской селитры, но в условиях войны доставка данного сырья стала проблематичной. К 1914 г. в ряде стран, в том числе в России, проводились успешные лабораторные опыты по получению азотной кислоты из воздуха с помощью электрической дуги, а в Норвегии уже действовали крупные промышленные предприятия, выпускавшие «воздушный» азот. Российское военное ведомство первоначально пыталось договориться с авторами норвежского проекта физиком Х. Биркеландом и инженером С. Эйде о постройке их фирмой азотного завода в Кондопоге, но переговоры успеха не имели. Тогда было принято решение о возведении предприятия на основе отечественных технологических и технических разработок заведующего химической лабораторией Николаевской инженерной академии А. И. Горбова, профессора столичного

политехнического института, впоследствии академика, физика В. Ф. Миткевича и инженера-технолога А. Е. Маковецкого. Проектная мощность завода определялась в 500–550 тыс. пудов (8–8,8 тыс. т) азотной кислоты в год, что позволило бы в основном удовлетворить потребности пороховой промышленности в данном виде сырья [Поликарпов, 2013. С. 71]. Для обеспечения энергоемкого производства электричеством намечалось соорудить на р. Суне гидроэлектростанцию мощностью до 25 тыс. лошадиных сил, на основе схемы, предложенной профессором, впоследствии академиком Г. О. Графтио. Для реализации масштабного проекта, одобренного императором в начале августа 1915 г., в ноябре того же года Главное артиллерийское управление сформировало «Временную хозяйственно-строительную комиссию для постройки завода» во главе с полковником В. В. Гуном. В июне 1916 г. на стройку в Кондопогу прибыла первая партия в 400 военнопленных германской, австро-венгерской и турецкой армий. В дальнейшем их численность была доведена до 2000 чел. [НАРК, ф. 40, оп. 1, д. 4/20, л. 138]. Проходила также вербовка рабочих из среды местных крестьян и беженцев. Однако в условиях нараставшей разрухи работы разворачивались медленно, и азотный проект не был завершен. К 1917 г. удалось построить жилой поселок; проложить внутрихозяйственные дороги и железнодорожную ветку до д. Сопоха, где планировалось возвести водонапорную плотину; провести нивелировку трассы канала ГЭС; расчистить площадку будущего завода. Была заказана также часть оборудования. Однако в мае 1919 г. при наступлении войск Антанты и белогвардейцев в полосе Мурманской железной дороги личный состав управления азотной стройки и наиболее ценное оборудование были эвакуированы в г. Череповец.

После Гражданской войны вновь встал вопрос о судьбе кондопожского азотного проекта. К тому времени электролитический способ получения азотной кислоты устарел. Разработанный накануне Первой мировой войны группой немецких ученых-химиков во главе с Ф. Габером метод каталитического получения азотной кислоты путем прямого синтеза из азота и водорода оказался намного экономичнее. Благодаря этому методу Германия не испытывала в годы войны дефицита в азотной кислоте. В промышленных масштабах он был успешно апробирован и в России на заводе в Юзовке в Донецке [Шухардин и др., 1982. С. 169–171]. От постройки азотного завода в Кондопоге было решено отказаться.

Принятое Совнаркомом РСФСР в 1921 г. постановление по развитию народного хозяйства Карелии предусматривало в качестве приоритетной задачи создание в Кондопоге крупного промышленного узла в составе ГЭС, целлюлозной и бумажной фабрик [История..., 2001. С. 458]. При этом необходимо подчеркнуть преемственность между дореволюционным проектом и новым, который развертывался на основе ранее созданной инфраструктуры и уже имевшихся наработок. Карельский совнархоз прямо предписывал руководству стройки: «организовать бумажное производство и использовать строения и работы бывшего завода азотной кислоты в селе Кондопога, так как имеется свыше 100 построек как жилых, так и хозяйственного назначения, нуждающихся в ремонте. Все постройки представляют прекрасную базу для продолжения работ по использованию водной силы и установке промышленного производства из древесины» [НАРК, ф. Р-115, оп. 1, д. 3/34, л. 22–23]. Возведение ГЭС осуществлялось по проекту, опиравшемуся на проектную схему времен Азотстроя. Одним из руководителей сооружения Кондопожской ГЭС в должности заместителя главного инженера был С. В. Григорьев, служивший на Азотстрое специалистом по гидротехнике [НАРК, ф. 40, д. 4/20, л. 67 об.; оп. 2, д. 1/3, л. 12 об.; Григорьев, 1973. С. 90, 158–159].

Значимость края в оборонном отношении в годы Первой мировой войны определялась и наличием на его территории относительно крупного предприятия военно-промышленного комплекса России – Александровского снарядолитейного завода. Выпуск снарядов здесь за период с 1913 по 1916 г. увеличился почти в 2,5 раза. Завод специализировался на производстве стальных шрапнелей для тяжелой полевой артиллерии. По отдельным видам снарядов доля завода достигала пятой части их общероссийского выпуска [НАРК, ф. 37, оп. 1, д. 13/2535, л. 21; д. 145/2557, л. 19; оп. 29, д. 6/66, л. 159 об.; оп. 41, д. 52/707, л. 62; Барсуков, 1928. С. 12–13; Петрозаводск..., 2003. С. 19]. С 1915 г. предприятие работало на пределе технических возможностей, и его руководство выдвинуло идею модернизации и расширения завода с учетом ввода в действие железной дороги. При участии крупнейшего отечественного специалиста в области металлургии, профессора, впоследствии академика М. А. Павлова была разработана «большая программа переоборудования Александровского завода». Она предусматривала возможность без остановки предприятия путем монтажа дополнительного энергетического,

сталелитейного и станочного оборудования в срок от 9 до 12 месяцев увеличить выпуск снарядов втрое [Карелия..., 2014. С. 9]. В результате этого завод превратился бы в крупнейшего в России производителя шрапнельных боеприпасов. Рассмотрение «большой программы» в Петрограде затянулось до начала февральских революционных событий 1917 г., и она так и не была в полной мере профинансирована и реализована.

За счет кредита в 450 тыс. руб. (вместо 3,5 млн), выделенного заводу Главным артиллерийским управлением из особого военного фонда, были осуществлены лишь отдельные частные мероприятия, предусмотренные «большой программой» [НАРК, ф. 37, оп. 1, д. 145/2575, л. 87, 94, 124, 129; оп. 68, д. 1/6, л. 21–23]. Тем не менее потенциал, в немалой степени созданный в предвоенные и военные годы, позволил Онежскому (бывшему Александровскому) заводу выполнить роль лидера промышленности Карелии в период довоенных пятилеток и гибко менять свой производственный профиль в связи с запросами времени.

В условиях незавершенной модернизации экономики страны правительству не удалось найти оптимальный баланс между фронтом и тылом. Следствием этого стал постепенно нараставший кризис мирных отраслей хозяйства, транспорта и продовольственного снабжения. Нарастание кризисных явлений было характерно и для ряда важных секторов экономики карельского края. Из-за блокады морских путей на Балтике, падения спроса на лесоматериалы на внутреннем рынке и нехватки рабочих рук глубокий спад переживала ведущая отрасль промышленности Карелии – лесопиление. Ряд лесозаводов (Громова и Беляева в Соломенном, Шальский, Кемский) были закрыты, большинство остальных предприятий отрасли работали с недогрузкой. Негативные изменения происходили в сельском хозяйстве. Посевные площади в Карелии к 1917 г. сократились по сравнению с предвоенным уровнем на 21,5 % [Социалистическая индустриализация..., 1935. С. 22]. поголовье крупного рогатого скота за 1914–1917 годы уменьшилось на 10 %. Увеличивалось число безлошадных и бескоровных хозяйств. Численность лиц, занятых промыслами, за время войны уменьшилось почти вдвое [Олонецкая губерния..., 1913. С. 196; Поуездные итоги..., 1923. С. 2–3, 74–75; Статистический ежегодник..., 1929. С. 152–153].

Война и вызванные ею хозяйственные трудности привели к резкому ухудшению положения широких слоев населения. С начала войны

стала ощущаться нехватка продовольствия, так как из-за недостатка транспорта сократился привоз в Карелию хлеба и других съестных припасов. Используя продовольственные трудности в целях наживы, торговцы припрятавали продукты и взвинчивали цены. Попытки властей сдержать рост цен путем административного установления их предельного уровня не дали результатов. Стоимость основных продуктов (хлеб, мясо, масло, рыба, соль) в Карелии к 1916 г. выросла в 2–3 раза по сравнению с летом 1914 г. Олонецкий губернатор М. И. Зубовский весной 1915 г. отмечал «удрученное настроение» крестьянского населения «по случаю крайнего недостатка хлеба и отсутствия корма для скота». «Крестьяне, – признавал он, – раздражены чрезвычайной дороговизной хлеба, не устранимой мерами губернской администрации, так как ржаную муку приходится закупать по невероятно высокой цене, установившейся на хлебных биржах в Рыбинске и Ярославле» [НАРК, ф. 1, оп. 9, д. 12/430, л. 4].

В годы войны ухудшились условия труда рабочих на предприятиях. На Александровском заводе в 1915 г. был введен 12-часовой рабочий день, а затем отменены выходные дни. Такой же распорядок вводился на некоторых лесозаводах, обслуживавших строительство Мурманской железной дороги. Расширилось применение женского и детского труда. Если в 1913 г. на предприятиях края женщины и подростки составляли 21 % работающих, то в 1916 г. – 36 % [Никулина, 1984. С. 73]. В номинальном исчислении зарплата в промышленности повышалась, но ее реальный уровень вследствие инфляции и дороговизны в 1916 г. уменьшился по сравнению с 1913 г. на треть. В особенно тяжелом положении находились строители железной дороги из-за систематических задержек зарплаты, нерегулярных поставок продовольствия, одежды и обуви, недостаточного медицинского обслуживания (с трассы было эвакуировано свыше 10 тыс. тяжелобольных) [Карелия..., 2014. С. 11].

Экономический кризис постепенно перерастал в социальный. У жителей края усиливалась социально-психологическая усталость от войны и зрело недовольство существующими порядками. После затишья в начальный период войны возобновилось стачечное движение. Наиболее значительные выступления происходили на стройке Мурманской железной дороги, где в 1915 – январе 1917 г. состоялось более двадцати экономических забастовок. В 1916 г. усилилось брожение на Александровском заводе, где участились случаи подачи коллективных петиций с требованиями о повышении

зарплаты [НАРК, ф. 1, оп. 52, д. 9/166, л. 6; ф. 19, оп. 2, д. 65/16, л. 29–29 об.; ф. 320, оп. 3, д. 4/24, л. 27, 29, 30; Олонецкое эхо, 1916. 24 апр.; Балагуров, 1968. С. 177, 179–180, 182; Петрозаводск..., 2003. С. 91–92].

Однако особенно показательным проявлением роста социальной напряженности стали не характерные ранее для края стихийные уличные волнения, происходившие в 1916 г. на почве нехватки продовольствия и дороговизны в Петрозаводске, Пудоже, Вознесенье и Шокше; главными участниками волнений явились женщины-солдатки [НАРК, ф. 1, оп. 2, д. 51/84, л. 1 об., 4, 16; ф. 30, оп. 11, д. 9/87, л. 3–4, 17; Олонецкое эхо. 1916. 22 июня].

Итогом социального кризиса, вызванного Первой мировой войной, стало участие населения Карелии в общероссийских революционных событиях 1917 года. Важной особенностью общественных процессов в Карелии являлось то, что они развертывались на беспартийной основе [Белова, 2011. С. 92–104]. Прекратившие свою деятельность в период реакции местные ячейки общероссийских политических партий – кадетов, эсеров, социал-демократов и др. – вновь возродились в крае только весной-осенью революционного 1917 года [Дубровская, 2007. С. 270–294].

Анализ развития ситуации в Карелии показывает, что в условиях слабо развитого аграрного сектора, сохранявшего потребительское значение, и с притоком населения в связи с постройкой железной дороги особую остроту в Карелии на общероссийском фоне приобрел продовольственный кризис. Но, несмотря на постепенное снижение уровня жизни в годы войны и рост социальной напряженности, обострение общественно-политической ситуации здесь происходило медленнее, чем в центре страны, отличаясь меньшей политизацией. Вплоть до 1917 г. в крае отсутствовали организации политических партий, профсоюзные и национальные объединения. Волнения на почве продовольственных трудностей и общей усталости от тягот войны, происходившие в ряде населенных пунктов накануне февральских событий 1917 г., носили исключительно стихийный характер. На завершающем этапе мировой войны, после выхода из нее России и обретения независимости Финляндией, Карелия из тылового и относительно стабильного района начала превращаться в приграничную прифронтовую окраину, а в дальнейшем оказалась одним из первых очагов иностранной интервенции и гражданской войны.

Итак, проведенное исследование позволяет прийти к следующим выводам.

Воины из Карелии внесли свой достойный вклад в дело вооруженной борьбы с германскими милитаристами и их союзниками на фронтах Первой мировой войны. В годы войны был сделан первый шаг на пути преобразования экономики края из традиционной аграрно-промышленной в индустриальную. Однако имевшая место недооценка стратегической роли Севера дорого обошлась Российской империи и в прямом и переносном смысле. Планы мобилизации экономического потенциала карельского тыла разрабатывались с запозданием, уже в ходе войны, и в силу этого не были полностью воплощены в жизнь.

Определенную роль в разразившемся, прежде всего в тылу, общем кризисе сыграла недооценка правящими кругами Российской империи в довоенный период стратегического значения и экономического потенциала Европейского Севера России, включая Карелию. Осознание этой ошибки и спешные меры по ее исправлению, предпринятые уже в ходе войны, во многом оказались запоздалыми. В известной мере этот урок истории был в дальнейшем учтен советским руководством, уделявшим в своей экономической и геостратегической политике значительно больше внимания северному вектору. Вместе с тем, широкое применение принудительного труда военнопленных в годы Первой мировой войны при реализации форсированных программ хозяйственного развития Европейского Севера нашло в дальнейшем своеобразное продолжение в практике социалистической индустриализации в конце 1920-х – 1930-х годах. Проблема обеспечения новых строителей рабочими руками в этот период также решалась за счет использования принудительного труда с применением сходных методов, опробованных в годы войны.

Первая мировая война привела к огромному количеству человеческих жертв и перевернула существовавшее мироустройство. Россия вышла из войны, подписав 3 марта 1918 г. в Брест-Литовске сепаратный мирный договор с Центральными державами. Полгода спустя, 11 ноября 1918 г., между Антантой и Германией было заключено соглашение о прекращении военных действий (Компъенское перемирие). Итоги войны подвел Версальский договор, подписанный 28 июня 1919 г. державами-победительницами и Германией. При этом война не привела к кардинальному разрешению накопившихся геостратегических проблем. Ее окончание принесло, по существу, не прочный мир, а лишь краткое перемирие в два десятилетия, завершившееся Второй мировой войной.

Источники и литература

Агамирзоев К. Путь на север. Исторический очерк. Петрозаводск: Скандинавия, 2008. 156 с.

Агеев А. И. Пролог. Расплата за место под солнцем // Европа и Россия в огне Первой мировой войны. К 100-летию начала войны. М.: ИНЭС, РУБИН, 2014. 880 с.

Арьева Е. К. История сооружения Мурманской (Кировской) железной дороги: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Петрозаводск: КФГУ, 1955. 14 с.

Балагуров Я. А. Фабрично-заводские рабочие дореволюционной Карелии. 1861–1917. Петрозаводск: Карельское кн. изд-во, 1968. 215 с.

Барсуков Е. З. Работа промышленности на боевое снабжение русской армии в мировую войну. Приложения. М., 1928. С. 12–13.

Белова И. В. Социалисты в российской провинции в годы Первой мировой войны (1914 – февраль 1917 г.) // Первая мировая война. Взгляд спустя столетие. М.: Изд-во МНЭПУ, 2011. С. 92–104.

Беспалов С. В. Социально-экономическое развитие имперской России в годы Первой мировой войны (по материалам научных конференций: реферативный обзор) // Первая мировая война: Современная историография. Сб. обзоров и реф. М., 2014. С. 152–168.

Виноградов В. Н. Первая мировая война: взгляд историка // Новая и новейшая история. 2014. № 5. С. 3–15.

Голубев А. А. История строительства Мурманской железной дороги (1894–1917). СПб.: С.-Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2011. 205 с.

Григорьев С. В. Биографический словарь. Естествознание и техника в Карелии. Петрозаводск: Карелия, 1973. 291 с.

Дубровская Е. Ю. Население Карелии в революционном 1917-м: общественно-политические перемены и историческая память // Проблемы российской истории. Вып. VIII. М.; Магнитогорск: ИРИ РАН, МаГУ. 2007. С. 270–294.

Журналы Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства (Особое совещание по обороне государства) 1915–1918. Т. 1–3. М.: РОССПЭН, 2013. 1304 с.

История Карелии с древнейших времен до наших дней. Петрозаводск: Периодика, 2001. 943 с.

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

Крылов В. И. Отклики в Олонецкой губернии великой европейской войны // Известия Общества изучения Олонецкой губернии. 1914. № 5/8. Прил. С. 1–55.

Козенко Б. Д. Отечественная историография Первой мировой войны // Новая и новейшая история. 2001. № 3. С. 3–27.

Кораблев Н. А. Общественное движение помощи фронту и жертвам боевых действий в Карелии в годы Первой мировой войны // Первая мировая война и Европейский Север России: материалы междунар. науч. конф. Архангельск: ИД САФУ, 2014. С. 377–385.

Национальный архив Республики Карелия (в тексте – НАРК).

Нахтигаль Р. Мурманская железная дорога (1915–1919 годы): военная необходимость и экономические соображения. СПб.: Нестор-история, 2011. 320 с.

Никулина Т. В. Пролетариат Европейского Севера России в годы империалистической войны // Вопросы истории Европейского Севера. Петрозаводск: ПетрГУ, 1984. С. 71–79.

Олонецкая губерния: Стат. справочник. Петрозаводск: Северная скоропечатня Р. Г. Кац, 1913. VII. 347 с.

Олонецкие губернские ведомости (в тексте – ОГВ).

Особые Журналы Совета Министров Российской империи, 1914 год. М.: РОССПЭН, 2006. 700 с.

Особые Журналы Совета Министров Российской империи, 1915 год. М.: РОССПЭН, 2008. 716 с.

Особые Журналы Совета Министров Российской империи, 1916 год. М.: РОССПЭН, 2008. 760 с.

Отклики войны. Отчет Петрозаводского Губернского комитета Всероссийского Союза городов с 3 мая по 1 ноября 1915 г. // Известия Общества изучения Олонецкой губернии. 1916. Т. 7. № 1–2. Петрозаводск, 1916. С. 69–70.

Петрозаводск. 300 лет истории. Документы и материалы. Т. 3. Петрозаводск: Карелия, 2003. 574 с.

Поликарпов В. В. Воздух как стратегическое сырье России начала XX в. // Вопросы истории. 2013. № 9. С. 64–76.

Поездные итоги Всероссийской сельскохозяйственной и поземельной переписи 1917 г. по 57 губерниям и областям // Труды ЦСУ. Т. 5, вып. 2. М., 1923.

Россия в Первой мировой войне 1914–1918: Энциклопедия: в 3-х т. Т. 1. М.: Полит. энциклопедия, 2014. 823 с.

Социалистическая индустриализация Карельской АССР. М.; Л.: ОГИЗ, 1935. 319 с.

Статистический ежегодник Карелии. Вып. 3. Петрозаводск, 1929.

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

Федоров П. В. Стратегическая периферия: Кольский Север в годы Первой мировой войны // Первая мировая война и Европейский Север России: материалы междунар. науч. конф. Архангельск: ИД САФУ, 2014. С. 21–28.

Шлейкин Ю. В. Герои забытой войны. Штрихи к портретам жителей Олонецкой губернии – участников Первой мировой войны // Север. 2014. № 9/10. С. 60–67.

Шухардин С. В., Ламан Н. К., Федоров А. С. Техника в ее историческом развитии (70-е годы XIX – начало XX в.) М.: Наука, 1982. 510 с.

Юргенс Б. А. Первая гидростройка на Суне (Из истории электрификации в Карелии) // Вопросы истории. Ученые записки ПетрГУ. Петрозаводск, 1962. Т. 11, вып. 1. С. 60–74.

Lackman M. Sotavankien rak. Muurmannin ratatyömaalta 1915–1918. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2012. 357 s.

Поступила в редакцию 11.06.2015

References

Agamirzoev K. Put' na sever. Istoricheskii ocherk [Road to the North. Historical essay]. Petrozavodsk: Skandinaviana, 2008. 156 p.

Ageev A. I. Prolog. Rasplata za mesto pod solntsem [Preface. Payback for a place in the sun]. *Evropa i Rossiya v ogne Pervoi mirovoi voiny*. K 100-letiyu nachala voiny [Europe and Russia in the fire of the First World War. On the 100th anniversary of the beginning of the war]. Moscow: INES, RUBIN, 2014. 880 p.

Ar'eva E. K. Istoriya sooruzheniya Murmanskoi (Kirovskoi) zheleznoi dorogi [History of the Murmansk (Kirovsk) railroad construction]. avtoref. dis. ... kand. ist. nauk [PhD Diss. (Hist.)]. Petrozavodsk: KFGU, 1955. 14 p.

Balagurov Ya. A. Fabrichno-zavodskie rabochie do-revolutsionnoi Karelii. 1861–1917 [Factory workers of pre-revolutionary Karelia (1861–1917)]. Petrozavodsk: Karel'skoe kn. izd-vo, 1968. 215 p.

Barsukov E. Z. Rabota promyshlennosti na boevoe snabzhenie russkoi armii v mirovuyu voynu. Prilozheniya [The work of the industry for supplying the Russian Army during the world war. Appendices]. Moscow, 1928. P. 12–13.

Belova I. V. Sotsialisty v rossiiskoi provintsii v gody Pervoi mirovoi voiny (1914 – fevral' 1917 g.) [Socialists in Russian provinces during World War I (1914 – February

1917)]. *Pervaya mirovaya voina. Vzglyad spustya stoletie* [World War I. Looking back over a century]. Moscow: MNEPU, 2011. P. 92–104.

Bespalov S. V. Sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie imperskoi Rossii v gody Pervoi mirovoi voiny (po materialam nauchnykh konferentsii: referativnyi obzor) [Socio-economic development of Imperial Russia during World War I (based on the proceedings of scientific conferences: overview)]. *Pervaya mirovaya voina: Sovremennaya istoriografiya*. Sb. obzorov i ref. [World War I. Modern historiography. Collect. overviews and refs.]. Moscow, 2014. P. 152–168.

Dubrovskaya E. Yu. Naselenie Karelii v revolyutsionnom 1917-m: obshchestvenno-politicheskie peremeny i istoricheskaya pamyat' [Karelian population in the revolutionary year of 1917. Sociopolitical changes and historical memory]. *Problemy rossiiskoi istorii* [Problems of Russian history]. Moscow; Magnitogorsk: IRI RAN, MaGU. 2007. Iss. VIII. P. 270–294.

Fedorov P. V. Strategicheskaya periferiya: Kol'skii Sever v gody Pervoi mirovoi voiny [Strategic periphery: the Kola North during World War I]. *Pervaya mirovaya voina i Evropeiskii Sever Rossii: materialy mezhdunar. nauch. konf.* [World War I and the European North of Russia: proc. intern. sci. conf.]. Arkhangel'sk: ID SAFU, 2014. P. 21–28.

Golubev A. A. Istoriya stroitel'stva Murmanskoi zheleznoi dorogi (1894–1917) [History of the Murmansk railroad construction (1894–1917)]. St. Petersburg: Peterburgskii gos. un-t putei soobshcheniya, 2011. 205 p.

Grigor'ev S. V. Biograficheskii slovar'. Estestvoznaniye i tekhnika v Karelii [Biographical dictionary. Science and technology in Karelia]. Petrozavodsk: Kareliya, 1973. 291 p.

Istoriya Karelii s drevneishikh vremen do nashikh dnei [History of Karelia from ancient times to the present day]. Petrozavodsk: Periodika, 2001. 943 p.

Kareliya v gody Pervoi mirovoi voyny: sb. dokum. i materialov [Karelia during World War I. Collect. docs. and mtl.]. Petrozavodsk: Verso, 2014. 494 p.

Krylov V. I. Otkliki v Olonetskoj gubernii velikoi evropeiskoi voyny [Echoes of Great European War in the Olonets province]. *Izvestiya Obshchestva izucheniya Olonetskoj gubernii* [Proceedings of the Society of Olonets province study]. 1914. No 5/8. P. 1–55.

Kozenko B. D. Otechestvennaya istoriografiya Pervoi mirovoi voyny [National historiography of World War I]. *Novaya i noveishaya istoriya* [Modern and current history]. 2001. No 3. P. 3–27.

Korablev N. A. Obshchestvennoe dvizhenie pomoshchi frontu i zhertvam boevykh deistvii v Karelii v gody Pervoi mirovoi voyny [Civil movement in support of the front lines and victims of the military operations in Karelia during World War I]. *Pervaya mirovaya voyna i Evropeiskii Sever Rossii: materialy mezhdunar. nauch. konf. [World War I and the European North of Russia: proc. intern. sci. conf.]*. Arkhangel'sk: ID SAFU, 2014. P. 377–385.

Natsional'nyi arkhiv Respubliki Kareliya [National Archive of the Republic of Karelia] (in text – NARK).

Nakhtigal' R. Murmanskaya zheleznyaya doroga (1915–1919 gody): voennaya neobkhodimost' i ekonomicheskie soobrazheniya [The Murmansk Railway, 1915–1919. Military necessity and economic considerations]. St. Petersburg: Nestor-istoriya, 2011. 320 p.

Nikulina T. V. Proletariat Evropeiskogo Severa Rossii v gody imperialisticheskoi voyny [Proletariat in the Russia's European North during the imperialistic war]. *Voprosy istorii Evropeiskogo Severa* [Issues of the history of the European North]. Petrozavodsk: PetrGU, 1984. P. 71–79.

Olonetskaya guberniya: Stat. spravochnik [The Olonets province. Stat. digest]. Petrozavodsk: Severnaya skoropechatnaya R. G. Kats, 1913. VII, 347 sp

Olonetskie gubernskie vedomosti [Olonets provincial bulletin] (in text – OGV).

Osobyje zhurnaly Soveta Ministrov Rossiiskoi imperii, 1914 god [Special Journals of the Council of Ministers of the Russian Empire, 1914]. Moscow: ROSSPEN, 2006. 700 p.

Osobyje zhurnaly Soveta Ministrov Rossiiskoi imperii, 1915 god [Special Journals of the Council of Ministers of the Russian Empire, 1915]. Moscow: ROSSPEN, 2008. 716 p.

Osobyje zhurnaly Soveta Ministrov Rossiiskoi imperii, 1916 god [Special Journals of the Council of Ministers of the Russian Empire, 1916]. Moscow: ROSSPEN, 2008. 760 p.

Otkliki voyny. Otchet Petrozavodskogo Gubernskogo komiteta Vserossiiskogo Soyuza gorodov s 3 maya po 1 noyabrya 1915 g. [Echoes of the war. Report of

Petrozavodsk provincial committee of the All-Russian city unit. May 3 – Oct. 1, 1915]. *Izvestiya Obshchestva izucheniya Olonetskoj gubernii* [Proceedings of society for the Olonets province study]. 1916. Vol. 7. No 1–2. Petrozavodsk, 1916. P. 69–70.

Petrozavodsk. 300 let istorii. Dokumenty i materialy [Petrozavodsk. 300 years of history. Documents and materials]. Petrozavodsk: Kareliya, 2003. Vol. 3. 574 p.

Polikarpov V. V. Vozdukh kak strategicheskoe syr'e Rossii nachala XX v. [Air as a strategic resource of Russia in the beginning of the 20th century]. *Voprosy istorii* [Issues of History]. 2013. No 9. P. 64–76.

Pouezdnye itogi Vserossiiskoi sel'skokhozyaistvennoi i pozemel'noi perepisi 1917 g. po 57 guberniyam i oblastyam [District results of the All-Russian agrarian and land census of 1917 (by 57 provinces and districts)]. *Trudy TsSU* [Proc. Cntrl. Stat. Admin.]. Moscow, 1923. Vol. 5, iss. 2.

Rossiya v Pervoi mirovoi voine 1914–1918: Entsiklopediya [Russia in World War I, 1914–1918. Encyclopedia]. Moscow, Polit. entsiklopediya, 2014. Vol. 1. 823 p.

Shleikin Yu. V. Geroi zabytoi voyny. Shtrikhi k portretam zhitel'ei Olonetskoj gubernii – uchastnikov Pervoi mirovoi voyny [Heroes of the forgotten war. Touches to the portraits of the residents of the Olonets province participating in World War I]. *Sever* [North]. 2014. No 9/10. P. 60–67.

Shukhardin S. V., Laman N. K., Fedorov A. S. Tekhnika v ee istoricheskom razvitii (70-e gody XIX – nachalo XX v.) [Technics in its historical development (the 70's of the 19th – beginning of the 20th century)]. Moscow: Nauka, 1982. 510 p.

Sotsialisticheskaya industrializatsiya Karel'skoi ASSR [Socialist industrialization of the Karelian ASSR]. Moscow; Leningrad: OGIZ, 1935. 319 p.

Statisticheskii ezhegodnik Karelii [Statistical yearbook of Karelia]. Petrozavodsk, 1929. Iss. 3.

Troshina T. I. Velikaya voyna i Severnyi kraj: Evropeiskii Sever Rossii v gody Pervoi mirovoi voyny [Great War and Northern Region. European North of Russia during the First World War]. Arkhangel'sk: ID SAFU, 2014. 347 p.

Vinogradov V. N. Pervaya mirovaya voyna: vzglyad istorika [The First World War: a view of the historian]. *Novaya i noveishaya istoriya* [Modern and current history]. 2014. No 5. P. 3–15.

Yurgens B. A. Pervaya gidrostroika na Sune (Iz istorii elektrifikatsii v Karelii) [The first hydropower station on the Shuya River (from the history of electrification of Karelia)]. *Voprosy istorii. Uchenye zapiski PetrGU* [Issues of History. Proc. PetrSU]. Petrozavodsk, 1962. Vol. 11, iss. 1. P. 60–74.

Zhurnaly Osobogo soveshchaniya dlya obsuzhdeniya i ob'edineniya meropriyatiy po oborone gosudarstva (Osoboe soveshchanie po oborone gosudarstva) 1915–1918 [Journals of the Special meeting for elaboration and implementation of the national defense measures (Special meeting on national defense), 1915–1918]. Moscow: ROSSPEN, 2013. Vol. 1–3. 1304 p.

Lackman M. Sotavankien pako. Muurmännin rata-työmaalta 1915–1918. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2012. 357 s.

Received June 11, 2015

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

Кораблев Николай Александрович
старший научный сотрудник, к. и. н.
Институт языка, литературы и истории
Карельского научного центра РАН
ул. Пушкинская, 11, Петрозаводск,
Республика Карелия, Россия, 185910

Дубровская Елена Юрьевна
старший научный сотрудник, к. и. н.
Институт языка, литературы и истории
Карельского научного центра РАН
ул. Пушкинская, 11, Петрозаводск,
Республика Карелия, Россия, 185910
эл. почта: dubrovskaya@krc.karelia.ru
тел.: (8142) 781886

CONTRIBUTORS:

Korablyov, Nikolay
Institute of Language, Literature and History,
Karelian Research Centre, Russian Academy of Sciences
11 Pushkinskaya St., 185910 Petrozavodsk,
Karelia, Russia

Dubrovskaya, Elena
Institute of Language, Literature and History,
Karelian Research Centre, Russian Academy of Sciences
11 Pushkinskaya St., 185910 Petrozavodsk,
Karelia, Russia
e-mail: dubrovskaya@krc.karelia.ru
tel.: (8142) 781886