

**В. В. Василенко**

(Могилёв, «Могилёвский государственный университет  
имени А. А. Кулешова»)

## **ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЙ ВОПРОС И ЕГО РЕШЕНИЕ В ГОМЕЛЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1915 ГОДА**

Российская империя 1 августа 1914 г. вступила в войну против Германской империи и её союзников. Ведение войны требовало огромных материальных затрат. Экономика страны перестраивалась на военный лад. Материальные и людские ресурсы, транспортная инфраструктура были переориентированы на обслуживание армии. В начале 1915 г. начались перебои со снабжением населения продовольствием, стали расти цены на товары первой необходимости. Первыми, кто ощутил это на себе, были жители городов, в том числе и в Могилёвской губернии.

Перед войной самым крупным городом по численности населения был Гомель. В 1914 г. здесь проживало 102,1 тыс. человек. По этому показателю он опережал губернский Могилёв, население которого составляло 56,2 тыс. человек [2, с. 27]. Гомель был важным транспортным узлом. Здесь соединялись Либаво-Роменская и Полесские железные дороги. Таким образом, связывались северо-западные и южные губернии Российской империи. Снабжение продовольствием Гомеля во время войны в большей степени осуществлялось по железной дороге.

Жизненно важными продуктами для населения города были мясо, мука, сахар, крупы, рыба. В январе 1915 г. начала дорожать мука. Пятипудовый мешок ржаной муки к середине месяца вырос в цене на 1 р. 50 коп. – 2 р. Местные торговцы мукой объясняли это повышение тем, что прекратилась доставка продукта в город по железной дороге [6, с. 2]. Повышение цен на муку было связано также с закупками зерновых хлебов для армии. Кроме этого, урожай 1914 г. был хуже урожая 1913 года [4, с. 20].

Гомельские торговцы просили власти увеличить таксу на разные сорта муки и ходатайствовали перед порайонным комитетом о пропуске грузов с мукой в город [15, с. 2]. Логистикой перевозок железнодорожным транспортом и распределением вагонов под грузы занимались порайонные комитеты по регулированию массовых перевозок по железным дорогам. В январе 1915 г. комитет запрашивал информацию о количестве вагонов зерна для города и местных производителей муки

на февраль, март и апрель [20, с. 3]. Под оговорённые объёмы продовольствия, закупленного городской управой, заранее бронировалось необходимое количество вагонов. Взаимодействие городских властей с комитетом способствовало своевременному подвозу в город продовольствия.

Гомельская городская управа ходатайствовала перед порайонным комитетом об отправке из Астрахани 20 вагонов рыбы, по два в день [8, с. 3]. В городе наблюдался дефицит сельди, а цена на рыбу вследствие этого поднялась до 7–8 коп. за штуку, о чём писала 8 февраля газета «Полесский курьер». Хотя ранее за десяток селёдок торговцы просили 33–38 копеек [5, с. 2]. Видимо запрос об отправке рыбы был сделан с опозданием, или же вагоны с рыбой двигались медленно, и с задержками прибывали в город.

Железные дороги в первую очередь обслуживали потребности армии. Железнодорожная сеть была загружена составами с военными грузами. Всё больше вагонов привлекалось под военные нужды. В январе – феврале 1915 г. железные дороги из-за снежных заносов, которые задерживали движение, не справлялись с перевозками. Тяжелые погодные условия совпали с увеличением перевозок интендантских грузов для армии, которые стали занимать вместо 800–900 вагонов до 2 тыс. вагонов в день [3, с. 133–134]. Приём гражданских грузов станциями был ограничен, поэтому уже в первой половине 1915 г. в белорусских губерниях стал ощущаться недостаток товаров, привоз которых осуществлялся из внутренних губерний Российской империи [23, с. 269].

Большую роль в рационе питания населения играло мясо. Перебои в обеспечении горожан Гомеля этим продуктом тоже были. Его дефицит спровоцировал рост цен. По сообщению газеты «Гомельская копейка» с 25 марта в городе резко поднялись цены на говядину, сразу на 4 копейки, с 16 до 20 за фунт. Причиной подорожания стал запрет завоза мяса из Черниговской губернии [7, с. 3]. С другой стороны, повышению цены поспособствовала природная стихия. Из-за разлива реки Сож были затоплены городские скотобойни и невозможно было проводить убой скота [14, с. 2–3].

В феврале на базаре в Гомеле наблюдался рост цен на продукты, причём каждый день. Местная пресса писала, что цены устанавливались торговцами произвольно. Было отмечено подорожание рыбы до 35–40 коп. за фунт, масла – до 60–65 коп., за десяток яиц просили 40–42 коп., а гречневая крупа и другие сорта круп подорожали в сравнении с прежними ценами в 2–3 раза [9, с. 3]. Как правило, на базарах торговали своей продукцией сельхозпроизводители: крестьяне и крупные землевладельцы.

Они пользовались моментом и могли поднять цены на свои продукты в виду спроса на них. Повышали цену спекулянты-перекупщики, которые старались заработать на разнице стоимости на товары.

Нехватка продовольствия и вызванный этим рост цен на продукты питания был обусловлен не только проблемами на транспорте и спекуляциями. Этому способствовало снижение производства сельхозпродукции в регионе. Мобилизация в армию мужчин из белорусских губерний, большинство из которых были крестьяне, изъяла из сельского хозяйства работников. Некому было сажать и собирать урожай. Происходило сокращение посевных площадей. В Витебской и Могилёвской губерниях они уменьшились в 1914–1916 гг. на 15,6 %. Сокращались посевы под продовольственные культуры: рожь – на 20,6 %, пшеницу – на 23,3 %, картофель – на 37,7 % [22, с. 202]. В тяжелом положении было животноводство. Власти проводили в крестьянских хозяйствах реквизиции фуража, крупного и мелкого рогатого скота, лошадей для нужд армии. Из-за нехватки кормов наблюдался падеж скота. С 1913 г. по 1915 г. в пяти белорусских губерниях поголовье лошадей сократилось с 1704700 до 1621900 голов, или на 4,9 %, крупного рогатого скота с 3662500 до 3305400 голов, или на 9,8 %, овец, баранов и коз с 2474000 до 2207300 голов, или на 11,9 % [23, с. 163]. Таким образом, на региональный рынок стало поступать меньше важных продовольственных товаров, что отразилось и на обеспечении городов.

Руководство Гомеля предпринимало меры для решения проблем с продовольствием. 26 марта 1915 г. в городской думе состоялось совещание по вопросу обеспечения города продуктами первой необходимости. На совещании решено было просить у Могилёвского губернатора разрешение о завозе муки, крупы, мяса и других продуктов первой необходимости из соседних южных губерний [19, с. 3].

Власти пытались сдерживать рост цен путём установки таксы на товары первой необходимости. В начале апреля 1915 г. Могилёвским губернатором были утверждены фиксированные цены на продукты. Информация с ценами была расклеена по городу [21, с. 2]. Торговцы не имели право продавать продовольственные товары выше установленных такс, но это не могло долго сдерживать подорожание товаров. Продовольствие раскупалось, запасы нужно было пополнять постоянно, их нехватка создавала дефицит и рост цен. Особый городской комитет под председательством Ф. М. Раевского, занимающийся вопросами снабжения города продовольствием, законтрактовал в мае в различных городах муку, сахар и крупу на 10000 рублей [12, с. 3]. На эту сумму можно было купить немного продовольствия, его хватило на несколько дней.

В конце мая подскочили цены на сахар, фунт которого стал стоить 20–22 копейки. Причины роста стоимости владельцы складов сахара объясняли повышением отпускной цены производителями, увеличением тарифа на транспортировку грузов и отсутствием поставок сахара в город [10, с. 3]. В начале июня 1915 г. городом были закуплены большие объёмы сахара и муки. Газета «Полесский курьер» сообщала, что это стало возможным «благодаря навигации» [16, с. 2]. Продовольствие в город было доставлено речным транспортом. Речные перевозки в начале XX в. по рекам Днепр, Припять, Сож, Стырь от Киева до Гомеля, Мозыря и Пинска, от Гомеля до Пропойска, от Пинска до Любешово осуществляли акционерные общества «Пароходство по Днепру» и «Второе пароходное общество по Днепру и его притокам» [23, с. 211]. Благодаря судоходству Гомель имел возможность транспортного сообщения с южными губерниями по рекам. В период навигации можно было доставлять продовольствие с юга России пароходами. В сложившейся на тот момент ситуации речной транспорт был хорошей альтернативой железной дороге.

В конце июня городские власти дополнительно закупили 1200 пудов сахара по цене 6 р. 30 коп. за пуд [11, с. 2]. Отпускная цена управой была установлена в 7 р. 20 коп. за пуд, но в одни руки продавалось не более 10 фунтов [18, с. 2]. Закупки сахара и создание большого запаса способствовали снижению розничных цен на этот продукт. В статье газеты «Гомельская копейка» сообщалось, что оптовые поставщики сахара, имея его запасы и придерживая товар, с целью продать подороже, вынуждены были снижать цены. Они стали реализовывать сахарный песок по 6 р. 50 коп. за пуд, что на 70 коп. дешевле цены городской управы [1, с. 3]. Таким образом были стабилизированы цены на сахар.

Сделанный запас муки в начале июня и наличие достаточного количества этого продукта в гомельских магазинах способствовало снижению цены. Мешок муки подешевел на 2 рубля [13, с. 2]. В конце июня, городской управой были закуплены дополнительные объёмы ржаной и пшеничной муки. Она реализовывалась горожанам по 1 пуду в одни руки по цене: ржаная простая по 1 р. 45 коп., ржаная отсевная – по 2 р., пшеничная 1 сорта – 2 р. 70 коп. [17, с. 2].

Таким образом, война повлияла на экономическую жизнь Гомеля, это в первую очередь отразилось на снабжении продовольствием города. В условиях военного времени транспортная система страны стала обслуживать потребности армии. Первостепенное значение имела перевозка военных грузов, гражданские отошли на второй план.

Железные дороги не справлялись с грузопотоком и были загружены, поэтому появились перебои в доставке грузов в города, в том числе и в Гомель. Альтернативой железной дороге в снабжении города на некоторое время стал речной транспорт. По водным артериям – рекам Сож и Днепр, в город доставлялись товары. Повлияло на обеспечение продовольствием города и снижение производства сельскохозяйственной продукции, реквизиции для армии фуража, скота. В таких условиях гомельские власти справлялись с обеспечением города продуктами первой необходимости. Были перебои в их доставке, но не критические. Отсутствие несколько дней товаров провоцировало рост цен, в большей степени из-за повышения их со стороны торговцев, которые старались заработать, используя дефицит.

### Список использованных источников и литературы

- 1 М.А. Борьба с дороговизной/ А.М./ Гомельская копейка.– 1915.–1 июля.
- 2 Памятная книжка Могилёвской губернии на 1914 год. – Могилёв : Губернская типография, 1914. – Справочно-статистические сведения. – С. 1–169.
- 3 Первая мировая война: влияние на экономику России и мира: Коллективная монография. – М. : Эконом. факультет МГУ им. М. В. Ломоносова, 2016. – 200 с.
- 4 Хозяйственная жизнь и экономическое положение населения России за первые 9 месяцев войны. – Петроград : Типография Редакции периодич. изданий Министерства финансов, 1916. – 110 с.
- 5 Хроника. Без сельдей // Полесский курьер. – 1915. – 8 февр.
- 6 Хроника. Вздорожание муки // Гомельская копейка. – 1915. – 16 янв.
- 7 Хроника. Вздорожание мяса // Гомельская копейка. – 1915. – 1 апр.
- 8 Хроника. В порайонный комитет // Полесский курьер. – 1915. – 29 янв.
- 9 Хроника. Дороговизна продуктов // Полесский курьер. – 1915. – 23 февр.
- 10 Хроника. Дороговизна сахара // Гомельская копейка. – 1915. – 22 мая.
- 11 Хроника. Забота об обывателе // Полесский курьер. – 1915. – 24 июня.
- 12 Хроника. К удешевлению продуктов первой необходимости // Гомельская копейка. – 1915. – 19 мая.
- 13 Хроника. Мука и сахар // Полесский курьер. – 1915. – 10 июня.
- 14 Хроника. Мясной голод // Полесский курьер. – 1915. – 3 апр.
- 15 Хроника. Недостаток крупчатки // Полесский курьер. – 1915. – 28 янв.
- 16 Хроника. Предметы первой необходимости // Полесский курьер. – 1915. – 5 июня.
- 17 Хроника. Предметы первой необходимости // Полесский курьер. – 1915. – 21 июня.

- 18 Хроника. Сахар // Полесский курьер. – 1915. – 28 июня.
- 19 Хроника. Совещание о дороговизне жизни // Гомельская копейка. – 1915. – 30 марта.
- 20 Хроника. Урегулирование цен на муку и хлеб // Полесский курьер. – 1915. – 22 янв.
- 21 Хроника. Утверждение таксы // Полесский курьер. – 1915. – 7 апр.
- 22 Эканамічная гісторыя Беларусі: вучэб. дапам. / пад агул. рэд. В. І. Галубовіча; 2-е выд. дап. і перапрац. – Мінск: НКФ «Экаперспектыва», 1995. – 432 с.
- 23 Экономика Белоруссии в эпоху империализма 1900–1917. – Минск: АН БССР, 1963. – 422 с.