

DOI: 10.12731/2077-1770-2020-3-147-161

УДК 930, 908

**ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ
АМЕРИКАНСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ПОМОЩИ (АРА)
НА ПРИМЕРЕ ПЕТРОГРАДА (1921–1923 ГГ.)**

Филиппова М.Н., Романова А.Н.

Цель. Американская администрация помощи (АРА) оказала масштабную гуманитарную помощь России во время голода в 1921–1923 гг. При этом была успешно решена проблема доставки продовольствия из США к голодающим людям на огромных пространствах России. Практика АРА остается актуальной для современных гуманитарных организаций.

Метод проведения работы. Деятельность АРА в Петрограде практически не исследована. В статье использованы документы из Центрального государственного архива Санкт-Петербурга, Государственного архива Российской Федерации (Москва) и опубликованные исследования.

Результаты. Транспортный аспект помощи АРА изучен на примере Петрограда как места первой разгрузки иностранной помощи, доставленной морским и железнодорожным транспортом, ее перегрузки на железную дорогу для транспортировки к районам оказания помощи АРА. Впервые рассмотрена схема доставки продовольствия от АРА голодающим людям Петрограда.

В Петроград поступило 53111,8 т грузов на 30 пароходах как прямо из США, так и после перегрузки в Гамбурге. По Северо-Западным железным дорогам грузы АРА поступали в Петроград из Таллина, некоторые грузы АРА в Петроград доставлялись по железной дороге через Москву. Помощь из Петрограда отправляли по железной дороге через Москву и Вологду в Волжский регион, станциями назначения были Рыбинск и Нижний Новгород.

Помощь АРА голодающему населению самого Петрограда также была значительной, ее общий вес составил 2947,335 т, а стоимость – 282210,61 \$.

Установлены и показаны на карте Петрограде основные места, связанные с транспортировкой грузов, и пункты питания для голодающего населения города. Для доставки помощи внутри города использовали гужевой и автомобильный транспорт.

Область применения результатов. *Материалы работы могут быть использованы для научных обобщений в теме помощи АРА, при подготовке учебных материалов по отечественной истории. Результаты могут заинтересовать краеведов.*

Ключевые слова: *Американская администрация помощи (АРА); голод; Петроград; транспорт; гуманитарная помощь.*

TRAFFIC FLOWS OF THE AMERICAN RELIEF ADMINISTRATION (ARA) ON THE EXAMPLE OF PETROGRAD (1921–1923)

Filippova M.N., Romanova A.N.

Purpose. *The American Relief Administration (ARA) provided the great humanitarian mission in Russia during the famine in 1921–1923. Wherein the problem of supplying food from the United States to starving people in the vast territories of Russia was successfully fulfilled. The ARA practice remains interesting for modern humanitarian organizations.*

Methodology. *The history of the ARA in Russia is being investigated now, but its work in Petrograd has been almost unexplored. Our paper used the documents from the Russian central and regional archives such as the Central State Archives of St. Petersburg, the The State Archive of the Russian Federation (GARF, Moscow) and published studies.*

Results. *This aspect of aid was studied on the example of Petrograd as the place of first unloading of foreign aid delivered by sea and rail transport, its reloading onto the railroad for transportation to the ARA aid regions. The scheme of food delivery from the ARA to the starving people of Petrograd is considered for the first time.*

Petrograd received 53,111.8 tons of cargo on 30 ships both directly from the United States and after transshipment in Hamburg. By rail,

ARA cargoes arrived in Petrograd from Tallinn, by the way Petrograd received some ARA cargoes from Moscow. Deliveries from Petrograd was sent by rail through Moscow and Vologda to the Volga region, the destination stations were Rybinsk and Nizhny Novgorod.

The ARA's relief to the starving population of Petrograd itself was also significant, its total weight was 2947.335 tons, and the cost was \$ 282,210.61.

The main places associated with the transportation of goods and food points for the starving population of the city have been identified and shown on the map of Petrograd. Horse-drawn and road transport was used within the city.

Practical implications. *The materials can be useful for scientific development in the subject of relief of the ARA, in preparation of educational works on Russian history. The results may be of interest to local historians.*

Keywords: *American Relief Administration; hunger; Petrograd; transport; humanitarian aid.*

Введение

Спасение голодающих в России в 1921–1923 гг., осуществленное Американской администрацией помощи (АРА), – гуманитарная миссия мирового масштаба. Возглавляемая Г. Гувером АРА решила целый ряд разнообразных политических и финансовых проблем, сумела доставить через океан помощь для нуждающихся (в этот период продукты питания можно было собрать только в Америке, но не в послевоенной Европе), предоставила помощь населению на огромной территории, преодолев повсеместную разруху. Поэтому созданные АРА системы логистики разного уровня остаются актуальными для гуманитарных организаций, способствующих решению международных кризисов.

В работе рассмотрена доставка помощи АРА в Россию на примере Петрограда. Деятельность миссии АРА в Петрограде в отечественных исследованиях практически не была отражена. В связи с этим выполненная работа может быть полезна также для регионоведения.

Материалы и методы

Для того, чтобы охарактеризовать Петроград как транспортный узел в системе логистики АРА, нами использован обобщающий отчет по деятельности АРА [18], статья, посвященная железнодорожным транспортировкам [3], данные из исследования Б. Патенода о деятельности АРА в Советской России [17, р. 200, 210], материалы из Центрального государственного архива Санкт-Петербурга и Государственного архива Российской Федерации (Москва).

Результаты и обсуждение

В период голода 1921 г. население Петрограда оказалось в бедственном положении, усугубленном отсутствием вблизи города богатых сельскохозяйственных областей. Ситуацию в Петрограде характеризует, например, то, что население за три года после революционного 1917 г. сократилось на 1,6 млн чел. [16, р. 82], а первые обследования АРА городских детей в сентябре 1921 г. показали, что 50 тыс. детей нуждаются в дополнительном питании [17, р. 53].

При этом с дореволюционного времени в городе осталась, хотя и в расстроенном состоянии, инфраструктура для приема транспорта с иностранной помощью и его перегрузки для отправки в другие дистрикты¹, в том числе вместительные склады. Это были самые существенные факторы для определения места города в структуре деятельности АРА [17, р. 339].

После собственного изучения обстановки и консультаций с Советским Правительством АРА решила использовать все российские порты Балтийского и Черного моря и порты сопредельных балтийских стран, способные принимать морские и океанские грузовые суда, имеющие выходы для дальнейшей транспортировки грузов в голодающие районы Советской России [18, р. 139]. В Рижском Соглашении от 20 августа 1921 г. указаны эти порты, включая Петроград [1, с. 281–286].

Петроград – северный замерзающий порт, в отсутствии ледоколов функционирующий примерно полгода. Преимуществами Петроград-

¹ Дистрикт – территориальная единица, охваченная голодом, на которой оказывало помощь подразделение АРА, возглавляемое супервайзером (управляющим).

ского порта было современное оснащение и наибольшая близость к Волжскому региону, поэтому его включили в Рижское Соглашение. Как и другие российские порты Петроградский порт был предназначен более для экспорта, чем для импорта. АРА переоборудовала элеватор для экспорта в элеватор для импорта зерна [16, р. 175].

К 24 августа 1921 г. АРА отправила 3500 т продовольствия из Америки [19, р. 75]. Большой удачей для гуманитарной миссии оказалось то, что Комиссия правительства США по закупкам помощи для России, созданная 24 декабря 1921 г., смогла купить четыре партии кукурузной крупы и молока, которые уже (с 10 декабря 1921 г.) находились на пути в Европу. Это позволило приступить к работе по оказанию крупномасштабной помощи в начале января [18, р. 114]. Морским путем с 1 сентября 1921 г. по 25 ноября 1922 г. в Петроград прибыло 30 пароходов, доставивших 53111,8 т грузов (таблица 1).

Таблица 1.

Прибытие пароходов АРА в Петроград

Дата прибытия	Общий объем, т	Груз*	Пароход
1.09.1921	575,3	мука (160,5), рис (35,1), фасоль/горох (67,0), кукуруза (74,0), свинина (39,0), молоко (121,3), какао (13,5), сахар (64,9)	«Phoenix», погрузка в Гамбурге
6.09.1921	874,6	мука (461,3), рис (35,2), фасоль/горох (150,0), кукуруза (95,9), свинина (57,9), молоко (44,5), какао (22,9), сахар (6,9)	«Goeteborg», погрузка в Гамбурге
13.09.1921	546,5	мука (86,6), фасоль/горох (218,0), молоко (169,4), какао (0,1), сахар (71,4)	«Stella», погрузка в Гамбурге
15.05.1922	554,8	мука (269,5), рис (165,7), свинина (76,1), какао (34,5), разное непродовольственное (9,0)	«Electra», погрузка в Гамбурге
16.05.1922	954	мука (953,5), разное непродовольственное (0,5)	«Surico», прямой
19.05.1922	2518,7	мука (2396,2), какао (101,6), разное непродовольственное (20,9)	«Sunelseco», прямой
20.05.1922	967,8	рис (217,7), свинина (153,8), какао (79,4), сахар (497,7), продовольствие другое (16,2), разное непродовольственное (3,0)	«Ina Lotte Blumenthal», погрузка в Гамбурге

Продолжение табл. 1.

24.05.1922	1868,9	мука (1574,1), свинина (230,4), мыло (64,4)	«Lotte Reith», погрузка в Гамбурге
24.05.1922	1360,5	мука (1052,8), свинина (41,7), сахар (252,3), продовольствие другое (12,7), разное непродовольственное (1,0)	«Alesia, II», погрузка в Гамбурге
2.06.1922	1871,9	мука (1315,6), рис (91,8), свинина (154,3), какао (84,4), сахар (221,6), разное непродовольственное (4,2)	«Cordelia», погрузка в Гамбурге
8.06.1922	1221,6	мука (1220,2), разное непродовольственное (1,4)	«Carsten Russ, II», погрузка в Гамбурге
14.06.1922	1273,9	мука (1273,9)	«Wilhelm Russ, I», погрузка в Гамбурге
16.06.1922	1046,2	мука (872,1), какао (174,1)	«Wiedau», погрузка в Гамбурге
27.06.1922	836,0	мука (836,0)	«Andalusia, I», погрузка в Гамбурге
4.07.1922	683,3	мука (302,2), рис (381,1)	«Johannes C. Russ, III», погрузка в Гамбурге
25.07.1922	3921,0	мука (1935,8), свинина (269,7), молоко (557,4), какао (101,6), сахар (990,0), продовольствие другое (53,4), разное непродовольственное (13,1)	«Allaguash, I», прямой из США
8.08.1922	468,7	рис (116,9), свинина (33,7), молоко (233,6), какао (35,2), сахар (49,3)	«Norwegian Solhaug», погрузка в Гамбурге
22.08.1922	5935,8	мука (4831,7), молоко (405,5), какао (211,3), сахар (487,3)	«Manitowac, I», прямой из США
23.08.1922	236,8	свинина (236,8)	«Martha Russ, II», погрузка в Гамбурге
31.08.1922	370,7	мука (370,7)	«Eastern Star», прямой из США
10.09.1922	587,7	мука (587,7)	«Chebaulip», прямой из США
11.09.1922	4221,1	мука (3647,8), сахар (573,3)	«Norlina», прямой из США

Окончание табл. 1.

26.09.1922	230,7	мука (165,4), молоко (65,3)	«Eastern Coast, П», прямой из США
29.09.1922	7117,6	мука (4645,5), молоко (834,4), какао (117,4), сахар (1504,1), продовольствие другое (16,2)	«James B. Duke», прямой из США
16.10.1922	6668,9	мука (4377,2), рис (126,0), кукуруза (404,7), свинина (374,1), молоко (1313,3), какао (54,9), разное непродовольственное (18,7)	«West Islay», прямой из США
26.10.1922	824,2	рис (464,5), свинина (359,7)	«Andalusia, П», погрузка в Гамбурге
7.11.1922	102,0	рис (102,0)	«Alesia, V», погрузка в Гамбурге
18.11.1922	5	продовольствие другое (5)	«Helmo Hemsouth», погрузка в Лондоне
24.11.1922	5165,2	мука (3769,4), рис (52,8), кукуруза (485,3), свинина (144,2), молоко (670,9), продовольствие другое (6,8), мыло (35,8)	«Allaguash, П», прямой из США
25.11.1922	69,2	рис (69,2)	«Duisburg», погрузка в Гамбурге

Примечание * В скобках приведен вес груза в т.
Источник: 18, р. 878–881, 890–891.

Грузы были упакованы в мешки, ящики, бочки (таблица 2).

Таблица 2.

Доставка грузов пароходами в Петроград в 1921 г.

Пароход	Прибытие	Товар	Количество
«Феникс»	1 сентября 1921 г.	Какао	33 ящика
		Фасоль	1488 мешков
		Кукуруза	1164 мешков
		Молоко консервированное	2796 ящиков
		Сгущенное молоко	3172 ящиков
		Сало	253 бочки
		Рис	3846 мешков
		Мука	2532 мешков
		Сахар	650 мешков
		Автомобиль	1 ящик
Итого:		16036 мест	625,5 т

Окончание табл. 2.

«Гетеборг»	5 сентября 1921 г. *	Сахар	21 + 12 + 44 ящиков
		Рис	772 мешка
		Шпик	261 ящик
		Фасоль	3322 мешков
		Мука	5592 мешков
		Кукурузная мука	1671 мешка
		Кукуруза	1512 мешков
		Какао	225 ящиков
		Сгущенное молоко	2403 ящиков
		Сало	242 бочки
	Итого:	16097 мест	914 т
«Стелла»	12 сентября 1921 г. *	Какао	1 ящик
		Сгущенное молоко	8917 ящиков
		Мука	438 мешков
		Бобы	4882 мешка
		Сахар	709 мешков
		Мука	5496 мешков
		Кузов автомобиля	1 ящик
		Части автомобиля	1 паковка
		Канцелярские принадлежности	1 ящик
	Итого:	20446 мест	597,5 т

* Прибытие пароходов различается по данным [7, л. 5] и [18] на 1 день.

Источник: 7, л. 5.

Некоторые пароходы в Петроград пришли прямо из США, другие – из Гамбурга после перегрузки, один – из Лондона (таблица 1).

На пароходе могли перевозить сборный груз сразу нескольких гуманитарных организаций – так, пароход «Johannes C. Russ, III» привез в Петроград грузы АРА и Шведского Красного Креста [4, л. 76–76об.], пароход «Norlina» доставил также непродовольственный груз для организации Central Volga Relief Society, оказывавшей помощь в Поволжье [18, р. 880].

В портах подавляющая часть грузов АРА перегружалась на железную дорогу. Часть грузов АРА в Россию доставлялась по железным дорогам из зарубежных балтийских портов (Таллина, Риги, Вентспилса, Лиенаи). По Северо-Западным железным дорогам грузы АРА поступали в Петроград из Таллина [17, р. 210]. Есть сведения, что некоторые грузы АРА в Петроград доставлялись через

Москву [7, л. 6, 10]. К таким грузам относились медицинские товары, которые АРА привозила в Москву, а оттуда их распределяли по дистриктам (тогда как другие виды помощи из-за границы могли поступать прямо в дистрикт) [15, р. 66].

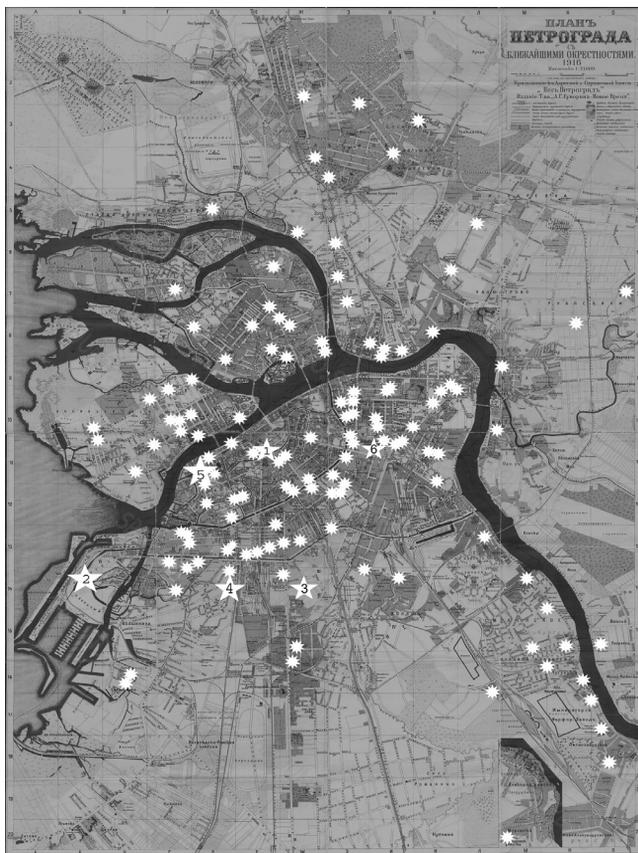


Рис. Основные места, связанные с деятельностью АРА в Петрограде

☆ : 1 – офис АРА (Морская ул., д. 40) 2 – Гутуевский остров (Грузовой порт, железнодорожная станция «Новый порт», Гутуевские склады), 3 – Растеряевские склады, железнодорожная станция «Растеряево», 4 – Преловский склад, 5 – место проживания многих сотрудников АРА (Английский пр., д.4), 6 – хлебопекарня АРА (Надеждинская ул., д. 11)

☆ – столовые АРА

Для прибывавших в город грузов АРА организовала несколько складов, два из которых находились на Гутуевском острове (там же находились грузовой морской порт и грузовая железнодорожная станция «Новый порт» Портовой-Путиловской ветви Николаевской железной дороги, связывающая порт с сетью российских железных дорог) и один – на Растеряевских складах (располагавших товарной станцией Растеряево, являющейся ядром его складского комплекса, и принадлежащей Николаевской железной дороге) [5, л. 37]. Также АРА использовала Преловский склад [13, л. 246]. Нами составлена карта, на которой отмечены основные пункты, связанные с логистикой грузов АРА в Петрограде (рисунок).

По железной дороге помощь из Петрограда отправляли в двух направлениях – на Москву и через Вологду в Волжский регион [18, р. 140] и [17, р. 210]. Станциями назначения значатся Рыбинск и Нижний [Новгород – прим. автора] [4, л. 70, 72]. Большое значение для перевозки американской помощи имел пропускной железнодорожный пункт станции Гатчино [4, л. 107 об.].

Продовольствие, предназначенное для питания жителей Петроградского дистрикта, со складов развозили на гужевом или автомобильном транспорте непосредственно в столовые (питательные пункты). В конце 1921 г. для снабжения каждой из 110 столовых ежедневно требовалась одна лошадиная повозка [9, л. 104]. В период зимних заносов гужевой транспорт должен был быть заменен 10 трехтонными грузовиками или санными подводами [9, л. 65].

Транспортировку, как и складирование грузов обеспечивали советские власти. В составе управления уполномоченного Полномочного представительства правительства Р.С.Ф.С.Р. при всех заграничных организациях Помгола по Петроградской губернии на июль 1922 г. имелся специальный Отдел портовых работ [4, л.68]. Петрогруз транспортного отдела Петрогубисполкома в 1922 г. во время навигации участвовал в разгрузке иностранных грузов АРА и Помгола в Петроградском торговом порту [13, л. 246]. Из имеющейся переписки АРА и представителей Советской власти видно, что с американской стороны в начале сотрудничества все вопросы

рассматривал шеф дистрикта, а в январе 1923 г. в АРА имелся заведующий портовыми операциями АРА [14, л. 154].

Помощь АРА голодающему населению Петрограда была очень большой, ее общий вес составил 2947,335 т, а стоимость – 282210,61 \$ [18, р. 914–915].

К концу 1921 г. в Петрограде было организовано 119 столовых, к которым было прикреплено 34 тыс. детей [5, л. 49, 50], места нахождения столовых указаны на рисунке. Позже в Петрограде АРА организовывала и другие пункты питания – в больницах, беженских пунктах, при учебных институтах (на рисунке они не показаны).

В Петрограде АРА пользовалась собственным автотранспортом. Уже на первом пароходе «Феникс» пришел автомобиль. К концу января 1922 г. АРА в Петрограде располагала привезенными из Америки легковыми автомобилями «Кадияк», «Форд», грузовиком «Либерти», и полученным в Советской России мотоциклом «Индиана» [6, л. 3].

Проблемой при доставке грузов были кражи и хищения на всех этапах доставки продовольствия в течение всего периода деятельности миссии АРА, в том числе и в Петрограде [10; 11; 12]. Американцы и советские власти предпринимали меры для обеспечения целостности грузов. Уж при разгрузке первого парохода американцы поняли, что целесообразнее позволить голодным грузчикам украсть некоторую часть привезенных продуктов питания, чем организовать строгий надзор и значительно затянуть работы [16, р.80–81]. Кражи случались на железной дороге при транспортировке. Так, 26 ноября 1921 г. при перегоне вагона из Нового порта на Растеряевский склад были украдены мешки с мукой примерно на 700 английских фунтов. Американцы, ссылаясь на Рижское соглашение, настаивали на том, чтобы Советское государство компенсировало эту потерю [8, л. 4].

Приведенная выше система транспортировки была отлажена в РСФСР, и, в частности, в Петрограде, к середине 1922 г. [4, л. 112об.-113об.]. К этому же времени относится вызревание решения о прекращении сотрудничества как с американской, так и с

советской стороны [2], приведшее к сокращению помощи вплоть до закрытия миссии АРА в России в июне 1923 г.

Заключение

1. Петроград имел важное значение при прохождении транспортных потоков с грузами АРА, предназначенными для спасения голодающих в России в 1921–1923 гг. Петроградский дистрикт АРА совместно с советскими властями эффективно решал две различные задачи логистики – транзит грузов и доставка помощи нуждающимся в городе.

2. Петроградский дистрикт АРА организовал получение грузов из заграницы по железной дороге и морским путем, перегрузку и отправку помощи по железной дороге в голодающие районы России. Для операций была использована дореволюционная транспортная инфраструктура, в том числе склады, станции, подъездные пути, была возобновлена работа морского порта.

3. Другой частью работы Петроградского дистрикта АРА была помощь нуждающимся жителям города, аналогичная работе в других дистриктах. В работе впервые установлены основные места деятельности АРА (склады, основные столовые, хлебопекарня) и отдельные данные о транспорте, представляющие собой элементы внутригородской логистики.

Благодарность – кандидату исторических наук, доценту СПбГУ Н.И. Богомазову.

Список литературы

1. Документы внешней политики СССР. Т. 4. М.: Изд-во полит. лит-ры, 1960. 836 с.
2. Латыпов Р. Американская помощь Советской России в период голода 1921-1923 годов // Вестник института Кеннана в России. М., 2005. Вып. 8. С. 31–46.
3. Погромский В. А. Значение железнодорожного транспорта в работе АРА в России во времена голода 1921–1923 гг. // Современное общество и власть. 2016. № 1 (7). С. 6–10.

4. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф.Р–1058. Оп.1. Д. 435.
5. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-2805. Оп. 1. Д. 2.
6. ЦГА СПб. Ф. Р-2805. Оп. 1. Д. 5.
7. ЦГА СПб. Ф. Р-2805. Оп. 1. Д. 8.
8. ЦГА СПб. Ф. Р-2805. Оп. 1. Д. 9.
9. ЦГА СПб. Ф. Р-2805 Оп. 1. Д.14.
10. ЦГА СПб. Ф. Р-2805. Оп. 1. Д. 49.
11. ЦГА СПб. Ф. Р-2805. Оп. 1. Д. 50.
12. ЦГА СПб. Ф. Р-2805. Оп. 1. Д. 51.
13. ЦГА СПб. Ф. Р-2805. Оп. 1. Д. 62.
14. ЦГА СПб. Ф. Р-2805. Оп. 1. Д.99.
15. Beeuwkes H. American Medical and Sanitary Relief in the Russian Famine, 1921–1923. New York: American Relief Administration, 1926. 128 p.
16. Fisher H. The Famine in Soviet Russia. 1919–1923. The Operations of the American Relief Administration. New York, 1927. 609 p.
17. Patenaude B.M. The Big Show in Bololand: The American Relief Expedition to Soviet Russia in the Famine of 1921. Stanford: Stanford University Press, 2002. 817 p.
18. Surface F.M., Bland R.L. American Food in the World War and Reconstruction Period: Operations of the Organizations under the Direction of Herbert Hoover, 1914 to 1924. Stanford: Stanford University Press, 1931. 1034 p.
19. Weissman B. M. Herbert Hoover and Famine Relief to Soviet Russia, 1921–1923. Standford: Hoover Institution Press, 1974. 247 p.

References

1. *Dokumenti vneshnei politiki SSSR* [Documents of the foreign policy of the USSR]. V. 4. M.: Izdatelstvo politicheskoi literaturi, 1960. 836 p. P. 281–286.
2. Latypov R. *Vestnik Kennan Institute in Russia*. M., 2005. Issue 8. P. 31–46.
3. Pogromskiy V.A. The Value of Railways in The Work of ARA in Russia During the Famine of 1921–1923. *Sovremennoe obschestvo i vlast*. 2016. № 1 (7). P. 6–10.

4. *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii (GARF)* [The State Archive of the Russian Federation]. F.R-1058. Op.1. D.435.
5. *Zentralnyy Gosudarstvennyy Arkhiv Sankt-Petersburga (CGA SPB)* [The *Central State Archive of Saint Petersburg*]. F. R-2805. Op. 1. D. 2.
6. CGA SPB. F. R-2805. Op. 1. D. 5.
7. CGA SPB. F. R-2805. Op. 1. D. 8.
8. CGA SPB. F. R-2805. Op. 1. D. 9.
9. CGA SPB. F. R-2805 Op. 1. D.14.
10. CGA SPB. F. R-2805. Op. 1. D. 49.
11. CGA SPB. F. R-2805. Op. 1. D. 50.
12. CGA SPB. F. R-2805. Op. 1. D. 51.
13. CGA SPB. F. R-2805. Op. 1. D. 62.
14. CGA SPB. F. R-2805. Op. 1. D.99.
15. Beeuwkes H. *American Medical and Sanitary Relief in the Russian Famine, 1921–1923*. New York: American Relief Administration, 1926. 128 p.
16. Fisher H. *The Famine in Soviet Russia. 1919–1923. The Operations of the American Relief Administration*. New York, 1927. 609 p.
17. Patenaude B.M. *The Big Show in Bololand: The American Relief Expedition to Soviet Russia in the Famine of 1921*. Stanford: Stanford University Press, 2002. 817 p.
18. Surface F.M., Bland R.L. *American Food in the World War and Reconstruction Period: Operations of the Organizations under the Direction of Herbert Hoover, 1914 to 1924*. Stanford: Stanford University Press, 1931. 1034 p.
19. *Weissman B. M. Herbert Hoover and Famine Relief to Soviet Russia, 1921–1923*. Standford: Hoover Institution Press, 1974. 247 p.

ДАнные ОБ АВТОРАХ

Филиппова Мария Николаевна, независимый исследователь, бакалавр института истории СПбГУ (2019)
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация
maiiiia.ph @google.com

Романова Анна Николаевна, независимый исследователь, кандидат технических наук, выпускник ЛТИ им. Ленсовета (1987)

г. Санкт-Петербург, Российская Федерация
rutkaas@rambler.ru

DATA ABOUT THE AUTHORS

Philippova Maria Nikolaevna, Independent Researcher, Bachelor of History Institute of St. Petersburg State University (2019)
Saint Petersburg, Russian Federation
maiiia.ph@google.com

Romanova Anna Nikolaevna, Independent Researcher, Candidate of Technical Sciences, Graduate of *Leningrad Lensoviet Institute of Technology* (1987)
Saint Petersburg, Russian Federation
rutkaas@rambler.ru