

МИГРАЦИИ В СССР: ЭТНОКУЛЬТУРНЫЕ АСПЕКТЫ

УДК 94(470.22)

Е. Ю. Дубровская

Межэтнические и межкультурные взаимодействия в 1917 году глазами строителей Мурманской магистрали¹

Дубровская Елена Юрьевна, Институт языка, литературы и истории Карельского научного центра Российской академии наук (Петрозаводск), сектор истории, старший научный сотрудник, кандидат исторических наук; ldubrovskaya@inbox.ru

Материалы периодической печати 1917 г., относящиеся ко времени сооружения Мурманской магистрали, свидетельствуют о том, что ее строители не могли не заметить и не почувствовать поликультурный настрой региона, где им довелось оказаться вместе с тысячами трудовых мигрантов и военнопленными. На фоне статей, авторы которых не имели непосредственного отношения к сооружению магистрали, выделяются путевые заметки и воспоминания инженеров и железнодорожных служащих. Исследованы впервые вводимые в научный оборот публикации издававшейся в Петрозаводске газеты «Мурманский путь». «Очерки мурманского быта» иллюстрируют организацию повседневности военного времени в рамках таких структур, как труд и досуг строителей железной дороги в чрезвычайных обстоятельствах «военного лихолетья» в арктической зоне. «Заметки «От Кеми до Мурманска: письма туриста»» вышли в форме путевых очерков железнодорожника, который выступил под псевдонимом и поделился впечатлениями от поездки по арктическим территориям через станции и разъезды только что сооруженной

линии. Он стал одним из первых «экскурсантов» в с. Ловозеро, отметившим особенности традиционной жизни саамского и ижемского населения Кольского Севера. Однако контакты железнодорожников с коренным населением не всегда были столь дружественны. Под влиянием фактора революционного и военного времени они носили вынужденный характер и часто приводили к обострению отношений, как и взаимодействие с рабочими и служащими, прибывшими на строительство магистрали из Америки или Китая.

Ключевые слова: Мурманская железная дорога, 1917, «Мурманский путь», межэтнические и межкультурные взаимодействия.

В эпоху социально-политических трансформаций на Севере России начала XX столетия Первая мировая война и Революция 1917 г. в России сказались на организации общественной жизни населения территорий, прилегающих к Мурманской магистрали. На фоне революционных потрясений строителям дорог особенно запомнились усиливающиеся в то время социальные и национальные противоречия участников событий. Геополитическое значение Кольского Севера и Российской Карелии, возросшее в годы мировой войны и обусловленное сооружением Мурманской железной дороги, потребовало формирования новых ценностных ориентиров в мировоззрении людей, занятых на строительстве магистрали в 1915–1917 гг.²

Материалы периодической печати, относящейся к раннесоветскому времени, свидетельствуют о том, что строители не могли не заметить и не почувствовать поликультурность региона, в котором им довелось оказаться вместе с тысячами трудовых мигрантов и военнопленными. Обращают на себя внимание публикации в газете «Мурманский путь». С сентября 1917 по март 1918 г. она издавалась в Петрозаводске, центре Олонецкой губ., Главным дорожным комитетом Союза служащих и рабочих Мурманской железной дороги.

В ноябре 1917 г. в нескольких номерах газеты печатались «Очерки Мурманского быта»³, носившие публицистический характер. Их автор, писавший под псевдонимом «А. де-Л.», был железнодорожным служащим 3-го участка 3-й дистанции пути (ст. Энгозеро). Благодаря этим публикациям можно узнать о межэтнических и межкультурных взаимодействиях строительных рабочих и служащих магистрали, об их восприятии культурного пространства Севера.

Традиционная промысловая деятельность коренного саамского населения края воспринималась трудовыми мигрантами как своего рода повинность в пользу появившихся здесь государственных институций: «Лопари находятся на учете у железной дороги и, согласно контракту, по определенной цене обязаны весь улов сдавать

в кладовые дистанции». На практике же это выполнялось плохо: «Рыба продается по дорогой цене в частные руки, а в кладовые попадает лишь малая толика улова», – сокрушался один из авторов⁴.

Говоря о Кандалакше как о центре лопарской торговли, автор путевых заметок «От Кеми до Мурманска» перечисляет, вероятно, не впервые увиденный им ассортимент товаров, в основном поставившихся сюда коми-ижемцами. Он сравнивает баснословные цены с теми, что были прежде. По словам путешественника, «весь этот товар привозится сюда из окружающих приморских деревень», в особенности из Ловозера, название которого, вероятно, воспринятое на слух, приводится в заметках как «Ла-озеро». Ловозеро он именуется «большой деревней, расположенной на берегу Северного Ледовитого океана» и обещает читателю в дальнейшем «особо» рассказать о ней. Среди привезенных в Кандалакшу товаров внимание путешествующих по Мурманской магистрали, безусловно, должны были привлечь шкурки тюленей, нерпы, белок, куниц, горностаев⁵. Описание путешествия в Ловозеро относится к поездке из Ягельного Бора в ноябре 1916 г., занявшей несколько дней и не уступавшей сегодняшнему экстремальному туризму.

Из «Писем туриста» читатель узнавал, что «в Ла-озере» живут «ижемцы, переходная народность от лопарей к самоедам». Вне зависимости от степени соответствия этнографических представлений строителя Мурманской магистрали современным этнологическим знаниям⁶, нельзя не оценить его искренний интерес к социально-культурной среде того края, где он вынужденно оказался. «Издrevле ижимцы торговали с Кандалакшей и Соловецким монастырем», они «занимаются рыбной ловлей, но главным образом, звероловством, и у себя обделывают шкуры, шьют ковры, пимы, шапки из оленьих шкур и нерпы». Не ускользнул от внимания путешественника и уровень благосостояния местного неземледельческого населения: «Ижимцы – крайне зажиточные крестьяне, у некоторых стада по две тысячи оленей»⁷.

Однако контакты железнодорожников с коренным населением Севера России, находясь под влиянием фактора военного времени, не всегда были столь дружественны. Взаимодействия с рабочими и служащими, прибывшими на строительство магистрали из других стран, носили вынужденный характер и также часто приводили к обострению отношений. «Построечник», проехавший «туристом» от Кеми до Мурманска, на страницах газеты «Мурманский путь» описывает курьезное происшествие с американскими монтерами, работавшими на десяти участках стройки в качестве инструкторов по обслуживанию двух десятков экскаваторов, доставленных из Америки. По его словам, договор с американцами, получавшими жало-

вание в 200 долларов, что в 1917 г. соответствовало 1200 руб., «был заключен еще задолго до войны, признаков которой не чувствовалось совершенно в политической атмосфере». Согласно контракту, иностранцы должны были находиться «на полном иждивении дороги и получать продукты натурой». Автору публикации пришлось перевести с английского «этот подлый договор, заключенный американской экскаваторной фирмой «Magion», который в составе предоставляемых продуктов предусматривал «шоколад, варенье-желе, консервированные фрукты, сигары, табак, овощи, яйца и прочие деликатесы». В то же время строители дороги вынуждены были довольствоваться «знаменитой продовольственной нормой», «и то на самые необходимые продукты, яиц, свежего масла, не говоря уже о консервах и варенье, в помине нет»⁸. Не получив оговоренного в контракте, «американец предъявляет ультиматум начальнику участка: или давайте мармелад или забастовка», на что тот «в вежливой форме объясняет: дай Бог, чтобы черного хлеба хватало, а вы тут о шоколаде трактуете». Не удовлетворенный таким ответом, монтер-инструктор «идет на фактический контроль в кладовую», где с трудом пытается объяснить, чего он хочет. «Узнав, что он требует шоколад чуть ли не с ликером, целый поток бесцеремонных жестов сыплется на него: «Ах ты, буржуй музейный, чего захотел, в комитет его, бойкотировать евонную машину!»». Американец, «инстинктивно догадываясь, что его ругают, засучивает рукава и готовится к боксу»⁹. Как видим, настроения интолерантности, характерные сегодня для населения северных территорий¹⁰, давали себя знать уже в революционные месяцы 1917 г., усиливая формирующуюся социальную «антибуржуйскую» идентичность строителей Мурманской магистрали.

Весной–осенью 1917 г. этому контингенту рабочих не удалось избежать потрясений, вызванных социальными катаклизмами переломного времени. Исследования московского историка В. П. Булдакова показали, что в этот период повсеместное распространение получило недоверие российского общества ко всем «чужим». В конце мая этническую окраску получил вопрос о «разгрузке» Петрограда. В частности, на заседании рабочей секции Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов шла речь о необходимости вывезти из столицы до 80% работающих на фабриках военнообязанных, военнопленных, сократить применение «женского, детского и желтого труда». В связи с постановлением о «расторжении всех контрактов, привязывающих к Петрограду желтых рабочих» и об обеспечении им выезда из города предполагалось «изъять из обращения» 100 тысяч китайцев¹¹.

Стоит ли удивляться, что такое решение способствовало криминализации китайского миграционного потока, когда «изъятые из обращения» и находившиеся во взаимодействии как с местным населением, так и с земляками-рабочими, по-прежнему занятыми на строительстве магистрали, они негативно влияли на социальную обстановку и вносили в нее элементы той социально-культурной среды, выходцами которой являлись. Этническая преступность не обошла и Мурманскую железную дорогу. О подобных чрезвычайных происшествиях газета «Мурманский путь» писала осенью 1917 г.; публикации свидетельствуют о «культурном шоке»¹², который испытали русские очевидцы трагических событий, и проявляли сарказм по отношению к китайским строителям.

¹ Исследование выполнено при частичной поддержке ТП 9 «Технологическое обеспечение социальной стабильности полиэтнических сообществ на Северо-Востоке России» НОЦ «Север – территория устойчивого развития».

² Голубев А. А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917). СПб.: СПбГУ путей сообщения, 2011; Дубровская Е. Ю. Пространство сооружения магистрали: строители Мурманской железной дороги и население прилегающих территорий в годы Первой мировой войны//Население Кольского полуострова между двумя мировыми войнами: взгляд историков и антропологов. М.: Наука, 2022; Змеева О. В. Система взаимодействий в полиэтническом сообществе строителей Мурманской железной дороги//Труды Кольского научного центра РАН. Гуманитарные исследования. 2/2022 (13). Вып. 22. С. 62–75; Нахтигаль Р. Мурманская железная дорога (1915–1919): военная необходимость и экономические соображения. СПб.: Нестор-История, 2011; Трошина Т. И. Великая война и Северный край: Европейский Север России в годы Первой мировой войны. Архангельск: ИД САФУ, 2014.

³ А де-Л. Очерки Мурманского быта//Мурманский путь. 1917. 5–8 нояб.

⁴ Построечник. От Кеми до Мурманска (Письма туриста)//Мурманский путь. 1917. 2 нояб.

⁵ Там же. 1 нояб.

⁶ Чувьоров А. А. Кольские коми-ижемцы: импульсы и маркеры конструирования этнической идентичности//Северо-Запад: этноконфессиональная история и историко-культурный ландшафт: Седьмые Междунар. Шегреновские чтения. СПб.: Изд. дом «Инкери», 2018. С. 59–69.

⁷ Построечник. От Кеми до Мурманска (Письма туриста)//Мурманский путь. 1917. 2 нояб.

⁸ Там же. 29 окт.

⁹ Там же.

¹⁰ Шабаев Ю. П. Народы Европейского Севера России: положение, специфика, идентичности. URL: <http://naukarus.com/narody-evropeyskogo-severa-rossii-polozhenie-spetsifika-identichnosti>

¹¹ Булдаков В. П. Хаос и этнос. Этнические конфликты в России, 1917–1918 гг.: условия возникновения, хроника, комментарий, анализ. М.: Новый хронограф, 2010. С. 262.

¹² Лапурко В. Вымогатель//Мурманский путь. 1917. 27 окт.; Хунгузы//Там же.

UDC 94(470.22)

E. Y. Dubrovskaya

Interethnic and Intercultural Interactions
of 1917 as It Is Seen by the Builders
of the Murmansk Railway

Dubrovskaya Elena Yurievna, The Institute of Language, Literature and History of the Karelian Research Center of the RAS (Petrozavodsk), the Sector of History, senior researcher; ldubrovskaya@inbox.ru

Materials of the periodical press published in 1917 and relating to the time of construction of the Murmansk railway indicate that its builders indicate the multicultural environment in the region, where they had appeared along with thousands of labor migrants and prisoners of war. Against the background of articles whose authors were not directly related to the construction of the highway the track notes and memories had been written by the engineers and railway employees are distinguished by this article author. The newspaper “Murmansk Railway” articles and notes had been published in Petrozavodsk are investigated in this article for the first time. “Essays on Murmansk Life” characterize the everyday life of wartime within the framework of such structures as the labor and leisure of builders of the railway in the emergency of the “military evil time” in the Arctic zone. Notes “From Kem to Murmansk (Tourist Letters)” written in the form of travel essays by a railroad office-worker, who signed the pseudonym and shared his impressions of a trip to the Arctic territories through stations and junctions of the newly built line, became one of the first “excursionists” to the village of Lovozero, noting the features of the traditional life of the Kola North the Saami and the Izhemians. However, the contacts of railway workers with the indigenous population of the North of Russia were not always so friendly. Under the influence of the revolution and wartime factor they were forced in nature and often led to an aggravation of relations, as well as interactions with workers and employees who arrived to build the railway from America or China.

Keywords: the Murmansk railway, 1917, newspaper “Murmansky put”, interethnic and intercultural interactions.