

ОЛЬГА ВАСИЛЬЕВНА ЗМЕЕВА

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник
Центр гуманитарных проблем Баренц региона – филиал
Федерального государственного бюджетного учреждения
науки Федеральный исследовательский центр «Кольский
научный центр Российской академии наук» (Апатиты,
Российская Федерация)
zmeyeva@rambler.ru

МУРМАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: УСТАНОВЛЕНИЕ И ТРАНСФОРМАЦИЯ СОЦИАЛЬНОГО ПОРЯДКА*

Рассматривается система формирования полиэтнической социальной структуры в период строительства Мурманской железной дороги. Ключевой является проблема столкновения официально установленных норм социального порядка с традиционными этническими нормами в специфических условиях образования общности. Организованная формальная структура – Управление по постройке Мурманской железной дороги – выполняла функции координации и управления разными этническими и социальными группами. Использование правил, установленных в нормативно-правовых документах, позволило организовать нормативный порядок, соблюдение которого оказалось проблематичным на отдельных участках строительства. Отсутствие транспортной инфраструктуры лишило руководство возможности осуществлять координирующую и контролирующую функции, что привело к трансформации социального порядка участниками строительства. В результате социальный порядок обеспечивался не столько при помощи функционального распределения обязанностей и полномочий на основании соответствующих норм, сколько благодаря правилам, заданным этническими традициями.

Ключевые слова: Мурманская железная дорога, этнические общности, социальная система, социальный порядок, контроль
Для цитирования: Змеева О. В. Мурманская железная дорога: установление и трансформация социального порядка // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2019. № 6 (183). С. 107–113. DOI: 10.15393/uchz.art.2019.379

ВВЕДЕНИЕ

Поставив перед собой цель рассмотреть характер межэтнических коммуникаций в процессе строительства Мурманской железной дороги, мы обратились к вопросам о том, как в целом регулировались отношения между различными группами участников строительства, как создавалась и функционировала структура этих отношений и какую роль в них играл этнический фактор.

Исследователи, занимающиеся историей строительства Мурманской железной дороги, неоднократно обращались к проблеме обеспечения линии рабочей силой и к способам разрешения различного рода конфликтов. Исторические и историко-краеведческие работы, посвященные истории сооружения дороги, отвечают на различные вопросы, касающиеся мобилизации рабочей силы в условиях Первой мировой войны¹ [3], [4], [6], [7], [10], [18], [20]. Изучению межэтнических взаимодействий способствуют исследования, объектом которых являются конкретные группы рабочих: военнопленные [1], [12], [13], [26], [27], китайцы [19], [24], [25], «горцы» [21]. Процесс создания новых общностей в ходе строительства дороги отчасти проясняется благодаря данным об использовании квалифицированных рабочих и привлечении их в качестве постоянного населения [2], [5], [22].

Одним из важнейших произведений, посвященных строительству пути к Северному Ледовитому океану, остается книга «Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района»². Эта работа сотрудников Управления по постройке Мурманской железной дороги по существу является официальным отчетом об этапах сооружения крупнейшего объекта. Документ представляет один из первых опубликованных источников, в котором подробно описаны успехи и провалы, связанные с выполнением стратегической задачи соединения столицы и заполярной окраины Империи. Он и сейчас остается отправной точкой любого исследования по истории дороги. Историческая значимость этого документа неоспорима, но его информационный потенциал в отношении социальных аспектов строительства: специфики найма рабочей силы, взаимодействия этнических и социальных групп, насыщенности и разнообразия способов коммуникации, – еще далеко не исчерпан. В книге «Мурманская железная дорога...» первичной систематизации подвергнуты этнические и социальные группы, которые были привлечены на строительство, приведены сведения о повседневных практиках рабочих, обстоятельствах

и условиях найма рабочей силы, конфликтных ситуациях и способах их разрешения.

ФОРМИРОВАНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ

Создание Строительного управления Мурманской железной дороги (Управления по постройке Мурманской железной дороги) во главе с начальником работ В. В. Горячковским состоялось в декабре 1914 года [4: 103]. Оно было создано с целью организации общего руководства процессов строительства северной (Сорока – Мурманское побережье) и южной (Петрозаводск – Сорока) частей железнодорожной линии.

Организация процесса сооружения дороги оказалась невозможной без решения Управлением так называемого рабочего вопроса. Дополнительные проблемы при наборе рабочей силы были связаны с последствиями мобилизации, природно-климатическими и географическими условиями, с отсутствием транспортных сетей. Особую категорию проблем составили этносоциальные.

Мобилизация в действующую армию

Вступление России в Первую мировую войну привело к массовой мобилизации населения в действующую армию. Высокая явка призывников, например, в Петрозаводском уезде явилась результатом не только организационных мероприятий, но также массовых волнений и подъема патриотических настроений. Таким образом, Карелия стала одним из регионов, который в результате призывов 1914–1917 годов пополнил действующую армию половиной («всего трудоспособного мужского населения (28 тыс. человек)» [9: 30]. Олонецкая и Архангельская губернии считались малонаселенными, и после военных призывов жители этих территорий не могли обеспечить потребности Строительного управления в рабочей силе.

Всего в Александровском уезде Архангельской губернии к 1 января 1914 года насчитывалось 14,3 тысячи человек³, а в Петрозаводском уезде Олонецкой губернии – 103,0 тысячи человек (в Петрозаводске – 16,4 тысячи человек)⁴. Кроме постоянного населения на сезонные работы приезжали рабочие из других уездов. Так, в становища Мурманского побережья «на рыбные промыслы приходили ежегодно около 3000 человек поморов – главным образом из Кемского и Онежского уездов Архангельской губернии»⁵. Тем не менее многотысячное население, проживавшее на территории сооружения дороги (в 1914 году – 179,6 тысячи человек (подсчитано по [4: 177])), оказалось неспособно обеспечить стройку рабочей силой.

Задача привлечь в короткий срок десятки тысяч человек была выполнена, систематический набор в 1915 году (с января по сентябрь) обеспечил район строительства 30 тыс. наемных работ-

ников. К концу строительного сезона 1915 года на прокладке линии Петрозаводск – Мурман было сосредоточено около 60 000 рабочих [7: 106]. Конечным результатом политики Управления стало количественное превосходство нанятых и привлеченных рабочих над численностью местного населения.

Природно-климатические и географические условия

Особыми препятствиями для найма рабочих являлись природные условия и география района строительства. Строительство проходило в северо-западных губерниях России, частично – за Северным полярным кругом.

Путь рабочего к месту строительства от места найма составлял в среднем 15–17 дней [7: 103]. Преодолевший трудный и непривычный путь – «пароходное плавание, сопряженное с штормами», рабочий оказывался на линии «усталый, с угнетенной психикой»⁶. Низкие температуры, холод и сырость, непроходимые болота становились мотивами бегства рабочих со стройки. Такие условия приводили к заболеваниям пневмонией, дизентерией, цингой, к травмам – переломам, ушибам, ожогам, обморожениям. Территория стройки фактически не являлась жилым пространством, за исключением исторических центров – Петрозаводска, Сороки, Кеми, Кандалакши, Колы. На многих участках не было населенных и медицинских пунктов, дорога строилась среди лесов и болот.

Отсутствие транспортных сетей

Мурманская железная дорога возводилась вдали от существующих и действующих транспортных линий. Ближайшими станциями были Сердоболь, Улеаборг, Званка. Движение рабочих и грузов к месту строительства зависело от начала навигации. В этом случае рабочие, добравшись до Петрограда или Архангельска, далее передвигались на пароходах:

«Из Петрограда – по реке Неве, Ладожскому озеру или каналам, реке Свири в Онежское озеро, а из Архангельска – по Белому морю, а при следовании на Мурман – и по Ледовитому океану»⁷.

При отсутствии навигации рабочим, нанятым на Петрозаводск-Сорокскую линию, приходилось добираться до места следующим путем: «... До станции Званка, Северных железных дорог, и далее пешком по Олонецкому тракту через Петрозаводск»⁸. Такое передвижение рабочих требовало от Управления дополнительной организации временных стоянок с предоставлением продовольствия, ночлега, а при необходимости и медицинской помощи.

Традиционные представления и занятия русских крестьян не соответствовали альтернативным сухопутным способам перемещения. Кроме того, у переселявшихся отсутствовал опыт

передвижения по малозаселенным, приморским и окраинным территориям. Все это усиливало страхи. Часть рабочих транспортировалась через территорию Швеции и Норвегии с последующим морским переездом из Норвегии к северным берегам России. Техническое достижение общества модерна – пароходы, которые преодолевали значительные морские пространства, доставляя рабочих к месту строительства, – в сознании сельских жителей средней России ассоциировалось с неизбежной смертью в пасти ужасного животного⁹.

Этносоциальные проблемы

Привлечение огромной массы рабочих на участки строительства Мурманской железной дороги осуществлялось в несколько этапов.

Первый этап – попытка привлечь на работы местное население. Эта тактика оказалась не результативной, поскольку местное население не могло выполнить установленный объем работ. Более того, часть старожильческого и аборигенного населения была традиционно занята на сезонных работах. Поморы отправлялись на промыслы в становища на побережья Баренцева и Белого морей [8: 445–459], а саамы в летнее время перемещались вслед за своими оленями [8: 389]. В короткий летний период аборигенное и старожильческое население районов строительства, кроме тех, кто уже были мобилизованы в армию, занималось традиционными видами деятельности.

Второй этап – добровольный найм. Вербовка рабочей силы началась в начале 1915 года на территории средней части России и в Поволжье. Именно там, в Казанской, Калужской, Нижегородской, Пензенской, Самарской, Симбирской и Смоленской губерниях, нанимали крестьян, которые «исстари занимались отхожими строительными работами» [7: 103]. Срок стандартного договора для рабочего в среднем составлял 6,5 месяца. Работнику предоставлялись

«бесплатное помещение, освещение, отопление, медицинская помощь и, при отработке им срока, на счет казны принималась стоимость проезда к месту работы»¹⁰.

Систематический найм рабочих не прекращался на протяжении всего периода строительства: «Последнее большое пополнение рядов строителей поступило на дорогу весной 1917 г.» [2: 199]. Однако наемные рабочие, по сути, оказывались в зависимом положении. При заключении договора у работника «отбирался паспорт, который он не имел права требовать до истечения срока найма» [7: 104]. И даже в этих условиях сохранить рабочую силу на месте не всегда получалось. К такому развитию ситуации руководство не было готово: «Громадное большинство людей, несмотря на усиленное предложение оставаться на линии, уезжало на родину»¹¹.

Безработица стала важнейшей причиной появления на имперской стройке жителей соседних территорий. Вербовка рабочих осуществлялась в Великом княжестве Финляндском, где «было много рабочих рук, вследствие затишья в промышленности и отсутствия воинских наборов»¹². Всего было нанято около 5 500 человек, «имевших опыт разработки скальных и валунных грунтов» [7: 105]. Были также заключены договоры с маньчжурскими рабочими-землекопами [25: 36].

Третий этап – привлечение военнопленных. В Российской империи оказалось недостаточно наемной рабочей силы для постройки дороги в сжатые сроки, поэтому в районе строительства появились группы иностранных рабочих, как вольнонаемных, так и военнопленных. Самыми крупными группами иностранцев были военнопленные австро-венгерского и немецкого подданства, китайцы, канадцы. Китайцев – около 10 000 человек, канадцев – около 500 человек¹³. Сведения о работавших на линии военнопленных различны. В официальном отчете о строительстве Мурманской железной дороги речь идет о приблизительной цифре – до 25 000 человек к 1 сентября 1916 года¹⁴. По подсчетам А. А. Голубева, число военнопленных составило около 35 000 человек к 1 февраля 1917 года [4: 119]. Р. Нахтигаль приводит данные о наибольшей концентрации военнопленных на линии к осени 1916 года – 40 000 человек [12: 119].

Четвертый этап – увеличение численности охраны. Охрана Мурманской железной дороги включала этнически разнообразные команды стражников, среди которых были русские, лезгины, черкесы, чеченцы, ингуши, киргизы. К январю 1917 года, по данным Жандармского управления, на железнодорожной линии находилось 3220 стражников¹⁵. Расчет сотрудников, необходимых для службы в охране, в 1915 году производился, «считая 1 человека стражи на 30 военнопленных»¹⁶ [1: 22]. Позднее правила расчета изменились: 1 стражник на 10 военнопленных, плюс одна тысяча стражников, необходимых на линии «согласно постановления Особого Комитета, для охраны касс, сопровождения артельщиков»¹⁷.

СОЦИАЛЬНЫЙ ПОРЯДОК: КООРДИНАЦИЯ И КОНТРОЛЬ

Усилиями Управления строительством и различных ведомств, занимавшихся привлечением рабочих на сооружение линии, была создана особая этносоциальная структура. «Это был специфический, неоднородный контингент, многие с трудом адаптировались к работе в условиях севера» [4: 119]. Сформировав «армию» рабочих, в которой к производственным отношениям добавилось смешение «языков, привычек и требований» разных «народностей»¹⁸ мира, руководство

попыталось упорядочить систему взаимодействия в этом искусственно созданном обществе. То есть Управлению необходимо было организовать и установить порядок для созданной им в районе строительства железнодорожной линии этносоциальной структуры.

Группировка рабочих происходила по двум основным критериям: а) по способу привлечения рабочих (добровольно нанятые рабочие, военнопленные, мобилизованные военные группы); б) по гражданской принадлежности рабочих (подданные Российской империи, иностранные граждане). Второй критерий представляется существенным. Рабочие, нанятые в регионах Российской империи, не подразделялись на этнические группы, они все причислялись к «русским». Факт принадлежности к российскому гражданству и объединение отдельных этнических групп в одну группу «русских» стали ключевыми условиями для установления социального порядка в полиэтнической среде рабочих, на этой основе происходило разделение на «своих» и «чужих» во вновь созданном обществе. «Русские» и иностранные граждане объединялись по принципу наличия/отсутствия гражданства. Промежуточное положение в этой системе занимали группы, которые в Российской империи традиционно назывались «инородцами», «туземцами». Таковыми стали, например, уроженцы Северного Кавказа. С одной стороны, они оставались представителями Империи, участниками знаменитой «Дикой» конной дивизии – достойными защитниками Государя в Первой мировой войне [11], [14], [17]. С другой стороны, они по-прежнему составляли особую категорию инородцев – «горцев», «кавказцев».

Строительное управление сумело создать сложную социальную структуру, выделив решение «рабочего вопроса» в отдельную задачу, несмотря на многочисленные потери участников строительства, которые происходили в результате несчастных случаев, болезней, бегства, оставления рабочего места.

Сформированную на строительстве Мурманской железной дороги социальную структуру можно рассматривать как социальную систему – в соответствии с концепцией общей системы действия Т. Парсонса [15], [16], [29]. Социальная система выполняет преимущественно интегративную функцию, которая в самом простом варианте «состоит в координации составляющих ее элементов, прежде всего человеческих индивидов» [16: 15], [28]. Разнообразные этнические группы были объединены единой задачей строительства железной дороги, связывающей столицу Империи и Мурманское побережье, обеспечивающей прямой выход в воды Северного Ледовитого океана.

«Русские, финны, татары, армяне, черкесы, дагестанцы, чехи, венгры, немцы, китайцы – были собраны для

одной цели и требовали особого напряжения организующей воли для согласования их действий...»¹⁹.

На огромной территории была создана временная общность рабочих всех категорий квалификации, участвовавших в реализации масштабного государственного проекта. Общество участников строительства было создано искусственно. Оно имело временный характер и, скорее всего, было бы расформировано или распалось естественным образом по завершении работ на этих участках. Однако естественному развитию событий помешали Гражданская война и интервенция.

Главное, что рассматриваемая социальная система изначально формировалась как полиэтническая общность. Рабочие имели определенный статус, который, по всей видимости, был также ориентирован на этническую специализацию: китайцы были хорошими землекопами, финны имели опыт работы со скальными объектами, «кавказцы» успешно выполняли функции охраны. Система имела четкую иерархию, для отдельных частей которой были разработаны свои правила и нормы, определяющие способы взаимодействия с другими участниками строительства. Основными нормативными документами, которыми пользовались участники строительства, были «Положение о военнопленных» (1914 г.)²⁰, «Устав гарнизонной службы», а также отдельные правительственные акты и официальные материалы²¹, инструкции и договоры, разработанные специально для участников строительства Мурманской железной дороги, в частности «Инструкция стражникам, находящимся на постройке Мурманской железной дороги»²². В целом нормативный аспект социального порядка в период строительства Мурманской железной дороги был хорошо разработан и обеспечен системой правовых документов.

Управление строительством пыталось сохранять порядок на линии, несмотря на существовавшие протесты, оставление рабочих мест, этнические и религиозные противоречия. Поддержанием порядка занимались представители службы охраны. Нормативные документы регламентировали взаимодействия отдельных групп – участников строительства. Так, в «Инструкции стражникам...» были определены функции человека, выполняющего обязанности представителя охраны: установлен перечень лиц, с которыми ему предстояло взаимодействовать; обозначена иерархия, в структуру которой включена должность. Кроме того, в документе представлен набор потенциальных социальных взаимодействий сотрудника охраны с другими участниками строительства, руководящим составом, а также прочими лицами, с которыми стражнику, возможно, предстояло контактировать. Любые его коммуникации, поступки и действия могли иметь негативные последствия

в целом для органа охраны и всего Управления. Поэтому в Инструкции действия стражника имели разрешающий, предупреждающий, предписывающий, запрещающий и/или ограничивающий характер.

Действующие субъекты – участники строительства – оказались в условиях, когда необходимость принятия нормативных обязательств совпадала с процессом климатической и социальной адаптации. Такое положение вызвано тем, что сооружение «Мурманки» являлось строительством военно-стратегического объекта. Скорость возведения объекта, в среднем по 52,5 километра в месяц [23: 160], непродолжительный контракт наемных рабочих, многочисленные проблемы, связанные с отсутствием бытовой и транспортной инфраструктуры, требовали от рабочих скорейшей адаптации.

Координацию и контроль установленного легитимного порядка на местах выполняли начальники участков и дистанций, а также представители службы охраны. Функция начальника заключалась в наблюдении, контроле и надлежщем исполнении основных пунктов тех или иных документов на доверенной ему территории. Представители охраны, руководствуясь нормативно-правовыми документами, должны были непосредственно обеспечивать установленный режим работы и не допускать разрушения порядка участниками строительства. Их обязанности включали исполнение установленных норм и правил, регламентирующих отношения между различными группами, контроль за выполнением рабочими своих функций, в отдельных случаях – разрешение конфликтных ситуаций. Это означало, что начальники участков и охрана фактически сами должны были обеспечить нормативный и социальный порядок.

В реальности воспроизводился традиционный культурный образец, к которому привыкли те или иные этнические группы, который, кстати, поддерживался Строительным управлением. Наибольшие усилия руководство направляло на удовлетворение базовых потребностей этнических групп. В частности, существовала необходимость своевременного снабжения рабочих привычными для них предметами обихода и продуктами. Так, китайцев обеспечивали «чашками и палочками для еды, особой обувью (кожаные башмаки и суконные туфли), теплой одеждой и проч.», а финнов – маслом и кофе²³. Таким образом, Строительное управление выполняло функцию координации и, пытаясь разрешить отдельные проблемы (например, возникающие этнические или религиозные конфликты), организовывало «гармонию» социальной жизни,

то есть поддерживало социальный, согласно Т. Парсонсу, порядок.

Вместе с тем исполнение разработанных правил не всегда могло быть реализовано. Начальник одного из участков линии Сорока – Кандакша жаловался: «...При отсутствии способов передвижения, я решительно не имею возможности объезжать район отделения»²⁴. Начальники участков, территории которых оказывались в заболоченной местности, на незаселенной территории, в существующих условиях оставались immobile даже при наличии средств передвижения. На больших территориях не было возможности контролировать то, что фиксировалось в нормативных документах. Природно-климатические условия и отсутствие транспортных путей – два фактора, которые изначально создавали дополнительные трудности в привлечении рабочей силы, остались постоянно действующими. Они замкнули цикл и не позволили контролирующим структурам созданной социальной системы стать полноценными агентами этой системы, должным образом исполнять функции. Таким образом, сформированная социальная система оказалась в ловушке – люди строили транспортную сеть для государства и общества, при этом оставаясь без путей сообщения на участках. Полиэтническая структура сформировалась, а социальное пространство, в котором она должна была функционировать, не было обеспечено инфраструктурой, прежде всего транспортной.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, на участках строительства железной дороги социальный порядок обеспечивался не только при помощи функционального распределения обязанностей и полномочий на основании соответствующих норм, но и благодаря правилам, установленным этническими традициями. Поскольку функционально доминирующей на местах группой стали прикрепленные к дистанциям представители службы охраны, в частности стражники, то именно они поддерживали функционирование социальной системы по этносоциальному принципу распределения власти.

В условиях, когда установленная Строительным управлением и нормативной системой структура не имела возможности координации и контроля, социальный порядок трансформировался. Надежда на помощников, представителей военной-полицейской службы, не оправдалась. Несмотря на официально определенную иерархию, в ситуации, неподконтрольной вышестоящим начальникам, представители охраны игнорировали социальный порядок, установленный для полиэтнической общности рабочих.

* Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-09-00392 «Население Кольского полуострова между двумя мировыми войнами: миграции, мобильность, идентичность».

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Арьева Е. К. История сооружения Мурманской (Кировской) железной дороги: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Петрозаводск, 1955. 14 с.

- ² Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района. Пг.: Издание Управления по постройке Мурманской железной дороги, 1916. 204 с.
- ³ Статистический ежегодник России 1914 г. (Год одиннадцатый). Пг.: Типография Штаба Петроградского военного округа, 1915. С. 33.
- ⁴ Там же. С. 40.
- ⁵ Иорданский Ю. П. Район Мурманской железной дороги // Производительные силы района Мурманской железной дороги. Петрозаводск, 1923. С. 64.
- ⁶ Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман... С. 65.
- ⁷ Там же. С. 62.
- ⁸ Там же.
- ⁹ Там же. С. 68.
- ¹⁰ Там же. С. 61.
- ¹¹ Там же. С. 64.
- ¹² Там же. С. 61.
- ¹³ Там же. С. 69–70.
- ¹⁴ Там же. С. 69.
- ¹⁵ Национальный архив Республики Карелия (НАРК). Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 156.
- ¹⁶ Там же. Д. 4/28. Л. 16–16об.
- ¹⁷ Там же. Д. 45/362. Л. 156.
- ¹⁸ Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман... С. 71.
- ¹⁹ Там же. С. 72.
- ²⁰ Положение о военнопленных. Пг., 1914. 9 с.
- ²¹ Список документов см.: Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман... С. 185–190.
- ²² Национальный архив Республики Карелия (НАРК). Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 180–190об.; Д. 7/43. Л. 14–24.
- ²³ Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман... С. 67, 70.
- ²⁴ Национальный архив Республики Карелия (НАРК). Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 62об.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Агамирзоев К. М. Путь на Север: исторический очерк. Петрозаводск: Скандинавия, 2008. 156 с.
2. Балагуров Я. А. Рабочие Мурманской железной дороги в 1915 – начале 1917 года (К истории формирования постоянных рабочих кадров) // 50 лет Советской Карелии. Петрозаводск, 1970. С. 198–213.
3. Голубев А. А. Магистраль к океану: к 100-летию железнодорожного транспорта Карелии. СПб.: ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2015. 82 с.
4. Голубев А. А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917 гг.). СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2011. 205 с.
5. Гринер Д. А. Из истории Мурмана и Мурманской (Кировской) железной дороги // Летопись Севера. М., 1949. Вып. 1. С. 175–188.
6. Гришин В., Кучаев В. Город у Медвежьей Горы: книга о Медвежьегорске, о районе и не только: 75 лет. СПб.: Изд-во Сергея Ходова; Медвежьегорск: Железнодорожный музей, 2013. 446 с.
7. Дубровская Е. Ю., Кораблев Н. А. Карелия в годы Первой мировой войны: 1914–1918. СПб.: Нестор-История, 2017. 432 с.
8. Кольский Север: Энциклопедические очерки / Сост. и общ. ред. А. С. Лоханов. Мурманск: Доброхот, 2012. 504 с.
9. Кораблев Н. А., Дубровская Е. Ю. Влияние Первой мировой войны на социально-экономическую жизнь населения Карелии // Труды Карельского научного центра РАН. 2015. № 8. С. 28–38.
10. Кошкина С. В. Сорока – Беломорск, 1419–1938: Краеведческие записки, летопись. Петрозаводск, 2013. 399 с.
11. Майсигов Д. С., Мурзабеков Г. А. Чеченский полк «Дикой дивизии». Назрань: Пилигрим, 2009. 234 с.
12. Нахтигаль Р. Мурманская железная дорога (1915–1919 гг.): военная необходимость и экономические соображения: СПб.: Нестор-История, 2011. 320 с.
13. Новикова И. Н. «Россия – страна контрастов, и нигде это свойство не проявляется так ясно, как в плену...» // Военно-исторический журнал. 2006. № 2. С. 55–58.
14. Опришко О. Л. Кавказская конная дивизия, 1914–1917: Возвращение из забвения. Нальчик: Эльбрус, 1999. 461 с.
15. Парсонс Т. О структуре социального действия. М.: Академический Проект, 2000. 880 с.
16. Парсонс Т. Система современных обществ / Пер. с англ. Л. А. Седова и А. Д. Ковалева; Под ред. М. С. Ковалева. М.: Аспект Пресс, 1998. 270 с.
17. Сообцокова Н. И. Неустрашимая и легендарная Кавказская мусульманская конная дивизия. Первая мировая война, 1914–1917 гг. Майкоп: Полиграф-ЮГ, 2018. 426 с.
18. Станция Беломорск. Годы. События. Люди. Петрозаводск: Барбашина Е. А., 2015. 463 с.
19. Трошина Т. И. «Желтый труд» на Европейском севере. Привлечение китайских рабочих на строительство Мурманской железной дороги и порта // Мурманск в истории Российской государственности: Сб. докладов междунар. науч.-практ. конф. Екатеринбург: Сократ, 2016. С. 156–161.
20. Трошина Т. И. Великая война и Северный край: Европейский Север России в годы Первой мировой войны. Архангельск, 2014. 347 с.
21. Трошина Т. И. Горцы на Европейском Севере России в годы «длинной войны» 1914–1920 гг. // Казаки и горцы в годы Первой мировой войны: Материалы Всерос. науч. конф. с междунар. участием (Ростов-на-Дону, 18–19 сентября 2014 г.). Ростов н/Д: Изд-во ЮНЦ РАН, 2014. С. 160–164.
22. Ушаков И. Ф. Кольская земля: Очерки истории Мурманской области в дооктябрьский период. Мурманск: Мурманское кн. изд-во, 1972. 672 с.
23. Фёдоров П. В. Северный вектор в российской истории: центр и Кольское Заполярье в XVI–XX вв. Мурманск: МГПУ, 2009. 388 с.
24. Ходяков М. В., Чжао Ч. Трудовая миграция китайцев в Россию в годы Первой мировой войны // Новейшая история России. 2017. № 1. С. 7–30.
25. Ярмолич Ф. К. Китайская диаспора на Кольском Севере в 20-е годы XX века: демографические характеристики // Живущие на Севере: вызов экстремальной среде. Мурманск, 2005. С. 36–39.
26. Nachtigal R. Kriegsgefangenschaft an der Ostfront 1914 bis 1918. Literaturbericht zu einem neuen Forschungsfeld. Frankfurt/Main, 2005. P. 109–114.
27. Nachtigal R. Privilegiensystem und Zwangs-rekrutierung: Russische Nationalitätenpolitik gegenüber Kriegsgefangenen aus Österreich-Ungarn // Kriegsgefangene im Europa des Ersten Weltkrieges (Jochen Oltmer, Ed.). Paderborn, 2005. P. 167–193.

28. Parsons T. Social systems and subsystems: Interaction // *International Encyclopedia of the Social Sciences*. N. Y.: Macmillan, 1968.
 29. Parsons T. Societies: Evolutionary and comparative perspectives. Englewood Cliffs N. Y.: Prentice-Hall, 1966.

Поступила в редакцию 26.03.2019

Olga V. Zmeeva, PhD in History, Barents Centre of the Humanities – Branch of the Federal Research Centre “Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences” (Apatity, Russian Federation)

MURMANSK RAILWAY: ORGANIZATION AND TRANSFORMATION OF SOCIAL ORDER*

The article deals with the system of formation of a multi-ethnic social structure during the construction of the Murmansk Railway. The main problem is the collision of the official norms of social order with traditional ethnic norms in the specific conditions of the formation of local society. The Department for the Construction of the Murmansk Railway is a formal structure, which was organized in 1914. This structure provided the coordination and management of different ethnic and social groups. Using the rules established in the legal documents helped to organize the normative order, which proved problematic to maintain at some of the construction sites. There was no transport infrastructure in the area. This deprived the management of the ability to carry out coordinating and controlling functions, which led to the transformation of the public order by the construction participants. Thus, social order was ensured through ethnic traditions rather than through the functional distribution of duties and powers on the basis of relevant norms.

Keywords: Murmansk Railway, ethnic communities, social system, social order, control

* The reported study was funded by the Russian Foundation for Basic Research as part of the research project No 18-09-00392 “The population of the Kola Peninsula between two world wars: migration, mobility, identity”.

Cite this article as: Zmeeva O. V. Murmansk Railway: organization and transformation of social order. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2019. No 6 (183). P. 107–113. DOI: 10.15393/uchz.art.2019.379

REFERENCES

1. Agamirzoev K. M. The way to the North: a historical essay. Petrozavodsk, 2008. 156 p. (In Russ.)
2. Balagurov Ya. A. The workers of the Murmansk Railway between 1915 and early 1917 (The history of permanent workforce formation). *50 let Sovetskoy Karelii*. Petrozavodsk, 1970. P. 198–213. (In Russ.)
3. Golubev A. A. Highway to the ocean: the centenary of the railway transport in Karelia. St. Petersburg, 2015. 82 p. (In Russ.)
4. Golubev A. A. Murmansk Railway. History of construction (1894–1917). St. Petersburg, 2011. 205 p. (In Russ.)
5. Griner D. A. The history of Murmansk and the Murmansk (Kirovsk) Railroad. *Letopis' Severa*. Moscow, 1949. Issue 1. P. 175–188. (In Russ.)
6. Grishin V., Kuchaev V. The town at the foot of the Bear Mountain: a book about Medvezhyegorsk, the area and other things: 75 years. St. Petersburg, 2013. 446 p. (In Russ.)
7. Dubrovskaja E. Yu., Korablev N. A. Karelia during the First World War: 1914–1918. St. Petersburg, 2017. 432 p. (In Russ.)
8. Kola North: Encyclopedic essays. (A. S. Lohanov, Ed.). Murmansk, 2012. 504 p. (In Russ.)
9. Korablev N. A., Dubrovskaja E. Yu. The impact of the First World War on the socio-economic life of the population of Karelia. *Trudy Karel'skogo nauchnogo tsentra RAN*. 2015. No 8. P. 28–38. (In Russ.)
10. Koshkina S. V. Soroka – Belomorsk, 1419–1938: Local history notes, chronicle. Petrozavodsk, 2013. 399 p. (In Russ.)
11. Maisigov D. S., Murzabekov G. A. The Chechen Regiment of the “Wild Division”. Nazran, 2009. 234 p. (In Russ.)
12. Nahtigal' R. Murmansk Railway (1915–1919): military necessity and economic considerations. St. Petersburg, 2011. 320 p. (In Russ.)
13. Novikova I. N. “Russia is a country of contrasts, and nowhere is this property manifested as clearly as in captivity...”. *Voenno-istoricheskii zhurnal*. 2006. No 2. P. 55–58. (In Russ.)
14. Opryshko O. L. The Caucasian Cavalry Division, 1914–1917: Return from oblivion. Nalchik, 1999. 461 p. (In Russ.)
15. Parsons T. The structure of social action. Moscow, 2000. 880 p. (In Russ.)
16. Parsons T. The system of modern societies. (L. A. Sedov, A. D. Kovalyov, Trans., M. S. Kovalyova, Ed.). Moscow, 2000. 270 p. (In Russ.)
17. Soobtsokova N. I. The fearless and legendary Caucasian Muslim Cavalry Division. The First World War, 1914–1917. Maikop, 2018. 426 p. (In Russ.)
18. Belomorsk Station. Years. Events. People. Petrozavodsk, 2015. 463 p. (In Russ.)
19. Troshina T. I. “Yellow labor” in the European North. Involvement of Chinese workers in the construction of the Murmansk railway and port. *Murmansk in the history of Russian statehood: Proceedings of the international scientific and practical conference*. Yekaterinburg, 2016. P. 156–161 (In Russ.)
20. Troshina T. I. The great war and the Northern region: the European North of Russia during the First World War. Arkhangelsk, 2014. 347 p. (In Russ.)
21. Troshina T. I. Mountaineers in the European North of Russia during the “long war” of 1914–1920. *The Cossacks and the highlanders during the First World War: Proceedings of international scientific conference held on September 18–19, 2014*. Rostov-on-Don, 2014. P. 160–164. (In Russ.)
22. Ushakov I. F. Kola land: essays on the history of the Murmansk region in the pre-October period. Murmansk, 1972. 672 p. (In Russ.)
23. Fyodorov P. V. The Northern vector in Russian history: the centre and the Kola polar region in XVI–XX centuries. Murmansk, 2009. 388 p. (In Russ.)
24. Hodyakov M. V., Chzhao Ch. Chinese labor migration to Russia during the First World War. *The Newest History of Russia*. 2017. No 1. P. 7–30. (In Russ.)
25. Yarmolich F. K. Chinese diaspora in the Kola North in the 1920s: demographic characteristics. *Living in the North: challenge against extreme environment*. Murmansk, 2005. P. 36–39. (In Russ.)
26. Nachtigal R. Kriegsgefangenschaft an der Ostfront 1914 bis 1918. Literaturbericht zu einem neuen Forschungsfeld. Frankfurt/Main, 2005. P. 109–114.
27. Nachtigal R. Privilegiensystem und Zwangs-rekrutierung: Russische Nationalitätenpolitik gegenüber Kriegsgefangenen aus Öster-reich-Ungarn. *Kriegsgefangene im Europa des Ersten Weltkrieges*. (Jochen Oltmer, Ed.). Paderborn, 2005. P. 167–193.
28. Parsons T. Social systems and subsystems: Interaction. *International Encyclopedia of the Social Sciences*. N. Y., Macmillan, 1968.
29. Parsons T. Societies: Evolutionary and comparative perspectives. Englewood Cliffs. N. Y., Prentice-Hall, 1966.

Received: 26 March, 2019