

Северный край. Иллюстрированный альбом Архангельской губернии: посвящается бывшему архангельскому губернатору Ивану Васильевичу Сосновскому. СПб.: Т-во Р. Голике и А. Вильборн, 1914. 8 с., 77 л.

Ушаков И. Ф. Избранные произведения: историко-краеведческие исследования: в 3 т. Т. 2: Кольский Север в досоветское время. Мурманск: Кн. изд-во, 1998. 368 с.

Харузин Н. Н. Русские лопари. (Очерки прошлого и современного быта). М.: Т-во Скоропечатни А. А. Левенсон, 1890. 472 с.

Чарнолуцкий В. В. Материалы по быту лопарей: Опыт определения кочевого состояния лопарей Восточной части Кольского полуострова. Л.: Издание Государственного Русского Географического Общества, 1930. 176 с.

Hansen Lars Ivar, Olsen Bjørnar. Hunters in Transition. An Outline of Early Sámi History. Leiden & Boston: Brill, 2014. 402 p.

Сведения об авторах

Иванова Медя Владимировна

доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра гуманитарных проблем Баренц региона ФИЦ КНЦ РАН

Шабалина Ольга Вячеславовна

кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Центра гуманитарных проблем Баренц региона ФИЦ КНЦ РАН

Ivanova Medeya V.

Dr. Sci. (Economics), Leading Research Fellow of the Barents Centre of the Humanities, FRC KSC RAS

Shabalina Olga V.

PhD (History), Leading Research Fellow of the Barents Centre of the Humanities, FRC KSC RAS

DOI: 10.25702/KSC.2307-5252.2019.10.2.53-67

УДК 930.253(98)

О. В. Змеева

СТРАЖНИКИ МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТНОШЕНИЙ И ФОРМИРОВАНИЕ ЭТНОСОЦИАЛЬНОГО ПОРЯДКА (1915–1916 гг.)⁷

Аннотация

Рассматривается система организации социального порядка в районе строительства Мурманской железной дороги (1915–1916 гг.). Магистраль, построенная в Первую мировую войну, осуществляла транспортировку грузов на условиях временной эксплуатации. Спонтанно организованные этнические и локальные общности рабочих

⁷ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-09-00392 «Население Кольского полуострова между двумя мировыми войнами: миграция, мобильность, идентичность».

требовали усиленного внимания со стороны управляющих и контролирующих служб. Выявлено, что установленная руководством регламентированная система правил, предназначенная для сотрудников охранной службы, с одной стороны, и проблемы повседневного взаимодействия работников и нарушения стражниками основ координации, с другой стороны, привели к установлению на объекте социального порядка, дестабилизирующего социальную систему.

Ключевые слова:

Мурманская железная дорога, охрана, горцы, кавказцы, Инструкция стражникам, нормативное регулирование, социальный порядок, временная социальная общность.

Olga V. Zmeyeva
GUARDS OF MURMAN RAILWAY: REGULATION
OF RELATIONS AND FORMATION OF ETHNOSOCIAL ORDER (1915–1916)

Abstract

The article is devoted to consideration the system of organization of social order in the area of construction of the Murmansk railway (1915–1916). The railway, which was built in the situation of the First world war, carried out the transportation of goods on the basis temporary service. Ethnic and local communities were organized spontaneously. They required increased attention from the management and supervisory authority. Management has established a system of rules for the security service. There were problems with the day-to-day interaction of workers and the guards' violation of the basics of coordination. Both of these facts led to the establishment of a social order on the railway, which destabilized the social system.

Keywords:

Murmansk railway, guards, highlanders, Caucasians, instructions to guards, legal regulation, social order, temporary social community of people.

Введение

Участие России в Первой мировой войне вынудило правительство реализовать один из планов сооружения нового военного порта на побережье Кольского залива и подведения к нему железнодорожной линии. Обстоятельства войны, блокировка западных и южных морских путей, недостаточная транспортная обеспеченность страны и практически полное отсутствие железнодорожного сообщения с портами Белого и Баренцева морей определили перспективы «захолустного» Мурмана. Край, к которому царское правительство относилось с «пренебрежением» [Паустовский, 1985: 352], с началом Первой мировой войны стал местом последней крупнейшей императорской стройки (о значении магистрали для Европейского Севера России, Карелии и Кольского п-ова см.: [Дубровская, Кораблев, 2017: 116–117]).

За подготовительный период, с 1871 по 1912 гг., многие предложенные варианты возведения железной дороги были отвергнуты. В результате предпочтение было отдано проекту, соединяющему столицу империи с берегом Кольского залива через Лодейное поле, Свирь, Петрозаводск, Сороку, Кемь, Канда拉克шу, Колу (о разнообразии проектов см.: [Голубев, 2011: 47–64, Дубровская, Кораблев, 2017: 82–92]). Этот вариант учитывал, во-первых, национальные интересы, отрицая, например, ведение линии по территории Великого княжества Финляндского, во-вторых, военно-стратегические факторы, обеспечивая короткий и относительно безопасный путь и, наконец, социально-экономические потребности районов, территории которых связывала железная дорога.

«Первая лопата земли была взята в начале июня 1915 года» [Мурманская..., 1916: 23]. Скорость строительства железной дороги стала важнейшим результирующим фактором, так что на качество постройки, по сути, не обращали внимания. В частности, строительство на участке Петрозаводск — Сорока было завершено 17 декабря 1915 г., а открытие сквозного движения состоялось 3 ноября 1916 г. [Голубев, 2011: 134–135; Дубровская, Кораблев, 2017: 111–113]. Главным для руководства страны и Управления работ по постройке Мурманской железной дороги (далее — Управление) была реализация цели — обеспечить связь центра России с незамерзающим океаническим портом, имеющим равно и военное, и торговое назначение.

На протяжении XIX столетия дебаты о железнодорожном освоении России отражали динамику представлений о территории страны сначала как о политическом, затем — экономическом и далее — культурном и промышленном пространствах [Шенк, 2016: 42–154]. Скорость строительства Великого северного пути — в среднем по 52,5 км в месяц [Федоров, 2009: 160], проблемы стабильного функционирования и загруженности маршрута, связывающего Петроград и порты Баренцева моря, отодвинули дискуссии о пространственном регулировании на послевоенное время, оставив лишь военно-стратегическую рефлексию. Система государственного взаимодействия центра с северной окраиной работала в первую очередь на военные потребности. Результатом была построенная в кратчайшие сроки железнодорожная линия, которая обеспечивала транспортировку людей и грузов лишь на условиях временной эксплуатации. Сооружение дороги как временной было в данных обстоятельствах вынужденной мерой, готовые участки линии не были закончены, о чем непременно докладывалось Николаю II. В сообщении Императору об объединении участков пути Кола — Кандалакша министр путей сообщения А. Ф. Трепов писал: «Все усилия строителей напряженно направлены к дальнейшей работе по укреплению временных сооружений и обращению их в постоянные» [ГОКУ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 13. Л. 202 об.].

Временный характер стройки, «незавершенность» объектов, к которым регулярно возвращались участники строительства, укрепляя, поправляя, переделывая, повлияли на формирование «коллектива» строителей дороги. Он состоял из нескольких локально-территориальных, этнических и профессиональных общностей и часто действовал как совокупность временных социальных групп.

Организация этносоциального порядка

Современники описывали район строительства как пространство бездорожья, «безлюдного края с массой болот» и нетронутым труднопроходимым лесом. Отдаленность и малонаселенность территории позволили рассматривать ее как местность, движение по которой осуществлялось строго установленным путем. Строительство осуществлялось линейно, с юга на север, с одной стороны, и с севера на юг — с другой. Отклонения от этого вектора считались маловероятными, так как условия, с которыми столкнулись прибывшие на стройку рабочие, не были для них привлекательны даже в летний период. Более того, при заключении договора у работника «отбирался паспорт, который он не имел права требовать до истечения срока найма» [цит. по: Дубровская, Кораблев, 2017: 104].

Для того чтобы выполнить обязательства по завершению объекта, Управлению необходимо было исключить диверсии и всевозможные срывы работ. Мобилизация рабочей силы в необжитое пространство представляла проблему, которая частично решалась за счет отсутствия отбора рабочих, частично — путем привлечения военнопленных. Принимали тех, кто изъявил желание участвовать в строительстве, и тех, кого удалось завербовать. Однако 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» [Мурманская..., 1916: 64]. Дестабилизировать запланированный порядок могли разные группы — как этнические, так и социальные. Так, подполковник Беринг в рапорте от 4 июля 1916 г., адресованном заведующему жандармским надзором Петроградского жандармского полицейского управления железных дорог на участке Сорока — Кандалакша, сообщал: «Стражники здесь необходимы не только для охраны пленных, но и для охраны касс, артельщиков, мостов, конторы участков и дистанций, старших начальствующих лиц дороги, так как среди рабочего элемента, привезенного из Сибири, имеются ссыльно-поселенные и так называемая сибирская «шпана», способная на все» [НАРК. Ф 320. Оп 3. Д. 45/362. Л. 62–62 об.]. Условием функционирования новой социальной системы стало «осуществление контроля за процессами размещения и интеграции одними и теми же или тесно взаимосвязанными ролями и наделение достаточной властью и престижем самих этих ролей и механизмов, регулирующих распределение власти и престижа» [Парсонс, 2000: 197].

Увеличение числа иностранных подданных⁸, беженцев, а также случаев побега военнопленных и вольнонаемных рабочих, этнических и религиозных конфликтов привели к необходимости координации действий всех участников строительства. Руководство приняло простое решение — увеличить численность охраны. И столкнулось с уже известной проблемой — отсутствием подходящих людей, из которых формировалась полицейская стража. Еще до начала земляных работ на Мурманской железной дороге, 30 мая 1915 г., олонецкий губернатор М. Зубовский в телеграмме помощнику начальника Управления по постройке железнодорожной линии Петрозаводск — Кемь сообщал, что «вообще не оказалось желающих поступить на службу, так как в настоящее время самый плохой чернорабочий получает за свой труд значительно больше полицейского урядника» [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 4/25. Л. 4]. Сложности в комплектовании охраны на всех участках и в течение всего времени строительства были обычным

⁸ Наиболее крупные группы иностранных рабочих: военнопленные австро-венгерского и немецкого подданства, китайцы, канадцы. Сведения о работавших на линии военнопленных различны. В официальном отчете о строительстве Мурманской железной дороги речь идет о приблизительной цифре — до 25 тыс. чел. к 1 сентября 1916 г. [Мурманская..., 1916: 69]. По подсчетам А. А. Голубева — около 35 тыс. чел. на 1 февраля 1917 г. [Голубев, 2011: 119]. Р. Нахтигаль приводит данные о наибольшей концентрации военнопленных на линии к осени 1916 г. — 40 тыс. чел. [Нахтигаль, 2011: 119]. В «Справке к докладу Счетного Отдела от 13-го января 1917 г.», со ссылкой на сведения, полученные от Жандармского Управления, приведена конкретная цифра — 24 635 военнопленных [НАРК Ф.320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 156], китайцев — около 10 тыс. чел., канадцев — около 500 чел. [Мурманская..., 1916: 69–70].

явлением. Железнодорожная охрана формировалась из числа вольнонаемных или завербованных, на работу принимались старые рекруты, уволенные из полков по болезни, инвалиды-участники войны и т. д. Реальные функции охраны людей и объектов на местах несли представители нижних чинов — стражники.

Стража в дореволюционной России — орган охраны [Большая советская энциклопедия, ЭР]. Стражником в Российской империи XIX–XX вв. считался низший полицейский чин — в специальных видах стражи (таможенной, пограничной, сельской, земской) или служащий — «в сельской местности» [Большой энциклопедический словарь, ЭР]. Стражник — это «один из служителей стражи» [Даль, 1994, 4: 564]. Синонимы: «страж, сторож, караульщик, безотлучный насмотрщик, блюститель, надзиратель, часовой» [Там же].

Охрана Мурманской железной дороги включала этнически разнообразные команды стражников, среди которых были русские, лезгины, черкесы, чеченцы, ингуши, киргизы. К январю 1917 г., по данным, полученным от Жандармского Управления, на железнодорожной линии находилось 3220 стражников [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 156]. Расчет сотрудников, необходимых для службы в охране, в 1915 г. производился, «считая 1 человека стражи на 30 военнопленных» [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 4/28. Л. 16–16 об.; Агамирзоев, 2008: 22]. Позднее правила расчета изменились. В «Справке к докладу Счетного Отдела от 13-го января 1917 г.» мы обнаруживаем другой принцип: 1 стражник на 10 военнопленных, плюс 1 тыс. стражников, необходимых на линии «согласно постановления Особого Комитета, для охраны касс, сопровождения артельщиков» [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 156].

Охрана делилась на команды и распределялась по участкам пути. У команды стражников была определенная иерархия: взводный, старший стражник, дежурный по команде, стражники. Они имели военное подчинение и несли военно-полицейскую службу, для отражения вооруженного нападения могли использовать как холодное, так и огнестрельное оружие.

Управление, приняв решение об увеличении численности охраны и формируя ее «из кавказских народностей», создавало таким образом «терпимые условия» сосуществования разных этнических групп, а именно подданных Российской империи, китайских граждан, военнопленных австро-венгерского и германского подданств.

Формируя «армию» рабочих, в которой к производственным отношениям добавилось смешение «языков, привычек и требований» разных «народностей» мира, руководство пыталось упорядочить систему взаимодействия в этом искусственно созданном обществе [Мурманская..., 1916: 71]. Одним из способов регулирования социальных отношений стала разработка новых и опора на уже существующие нормативно-правовые документы, которые регламентируют взаимодействия отдельных групп. К содержанию одного такого документа, который устанавливал способы взаимодействия начальствующих лиц и подчиненных: начальников, охранников, рабочих железнодорожной линии, — мы и обратимся.

Регулирование социальных отношений

Стражники, выполнявшие функции охраны людей и объектов, должны были действовать в соответствии с нормативным документом. Он был разработан специально для группы лиц, которым предписано нести службу на участках и дистанциях военно-стратегического объекта — Мурманской железной дороги.

Определяющее права и регламентирующее действия охраны руководство имело название: «Инструкция стражникам, находящимся на постройке Мурманской железной дороги» [НАРК Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 180–190 об., то же: Ф. 320. Оп. 3. Д. 7/43. Л. 14–24] (далее — Инструкция).

Структура документа

Инструкция состояла из пяти частей, каждая из которых, в свою очередь, структурирована и разбита на более мелкие, пронумерованные фрагменты. Основными элементами нормативного документа являлись:

- общие обязанности стражников;
- о дисциплине;
- общие обязанности стражников при охране постов и военнопленных;
- об употреблении в дело оружия;
- о дисциплинарных взысканиях, налагаемых на стражников.

В Инструкции определены: функции человека, выполняющего обязанности стражника: 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, и 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.

О статусе, правилах вступления в должность, военной службе

И в названии, и в тексте самого документа используется понятие «стражник», которое означает принадлежность к социальному статусу, не предполагая иных, обыденных, значений. Стражник — это название должности, включенной в систему воинских чинов. В Инструкции использовался и синоним — «часовой». Значимость действий часового усиливалась, по сравнению со «стражником», за счет несения службы «на посту с винтовкой». Функции часового были связаны с охраной объекта, который здесь конкретизирован: это место, или пост. Часовому предписано не оставлять свой пост до тех пор, пока он «не будет сменен или снят, хотя бы жизни его угрожала опасность» [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 185].

Определяющим и необходимым условием для вступления в должность являлось добровольное желание претендента исполнять обязанности стражника. С одной стороны, у человека была возможность выбора деятельности, он оставался наемным рабочим, вступающим в должность «по собственному желанию», за ним закреплялись оговоренные служебные обязательства, он получал ежемесячное жалование за выполненную работу и мог оставить службу, написав заявление (или рапорт) об увольнении. С другой стороны, служба стражником именно на строительстве Мурманской железной дороги позволяла работникам охраны считать себя участниками военных действий. Такой идентификации способствовало приравнение службы стражником на Мурманской железной дороге к «действительной службе в войсках» [НАРК Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 180]. Более того, поступающий на работу в охрану человек должен был дать «перед Богом» присягу о службе Государю и родине о защите их интересов. Публичное

социальное действие, в основе которого обещание «Богу, Государю и Родине» сохранять верность, соблюдать определенные обязанности, укрепляло намерение стражников поступить на военную службу. В отсутствие местной рабочей силы привлечение к строительству дороги военнопленных различного этнического происхождения привнесло в тыловую деятельность смысл военных действий⁹.

Приступая к исполнению обязанностей стражник должен был ориентироваться на Устав гарнизонной службы. Инструкция отсылает читателя к отдельным пунктам Устава, регламентирующим внешний вид, порядок действий выходящего на пост, систему караулов. Стражнику предписано быть «чисто и по форме одетым», при выходе на пост «надеть поясной ремень с патронными сумками, свистком, осмотреть и зарядить винтовку и поставить затвор на предохранительный взвод» [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 184].

Подчинение стражника вышестоящему представлено в документе в виде перечня должностей и возможных способов взаимодействия. Вертикаль власти для нижнего полицейского чина: старший стражник, жандармский унтер-офицер, «в районе которого стражник несет службу»; начальники: приставы отделений, дистанций, участков, движения, служб Тяги и Пути, отделения и самого Жандармского Управления; помощники начальника работ и, собственно, начальник работ [Там же: Л. 181].

Безусловное подчинение стражника чинам жандармской полиции имело функциональную направленность и определяло полицейско-строевые отношения. Инструкция обязывала его исполнять все их «указания». Исполнив распоряжение, стражник должен был доложить о выполнении «своему старшему» [Там же: Л. 180 об.].

Состав команды стражников

Группа стражников не была однородной, внутри нее существовала иерархия. У каждой команды был непосредственный начальник — заведующий командой. Один из стражников назначался старшим, он так и назывался — старший стражник, в его обязанности входило наблюдение «за правильным несением службы», чистотой и порядком в помещении для стражников. «Старший» становился помощником заведующего командой, ему подчинялся караул у мостов. В каждой группе, кроме старшего, назначался дежурный по команде, функции которого заключались в соблюдении порядка, сохранении «приличного» поведения команды в казарме. Общие задачи для непосредственных начальников команды стражников в Инструкции затем детализируются. Разработанная система исполнения ролей, закрепленная на бумаге: назначение стражников на посты — задача старшего по команде, разведение их на места службы — дело разводящего, — не функционировала должным образом в ситуациях реального распределения обязанностей. Стражник, исполняющий роль «старшего», в каждом конкретном случае мог способствовать дестабилизации запланированной Инструкцией иерархической системы охраны.

⁹ Привлечение военнопленных на строительство линии Петрозаводск — Сорока началось в 1915 г. Первая группа военнопленных — 8100 человек (славяне, чехи, русины, словаки). К концу лета на Мурманскую линию было отправлено еще 2100 военнопленных [Мурманская..., 1916: 65]. Всего военнопленных к 1 сентября 1916 г. насчитывалось около 25 тысяч человек (в 1916 г. пленные набирались преимущественно из немцев и мадьяр) [Там же: 69].

«Начальников» у стражника оставалось много. В логике составителей документа есть непоследовательность. Функции, которые в тексте Инструкции вначале четко распределены между старшим, дежурным и разводящим, на следующих страницах делегированы тем лицам, которые тоже имели право назначить стражника «на пост или на службу». Таковыми являлись местный жандармский унтер-офицер, заведующий командой, пристав участка, начальник жандармского отделения и Управления, «которых стражник обязан знать в лицо» [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 186].

Качества сотрудника охраны, бытовой и военный этикет

Общие требования, предъявляемые к выполнению функциональных обязанностей стражника, составители Инструкции дополнили необходимым, по их мнению, набором личных и деловых качеств человека. Данная информация приводится в документе с целью облегчения «всех тягот службы». Стражнику следует быть вежливым, дисциплинированным, добросовестным, аккуратным, стойким и терпеливым, а когда складываются обстоятельства, обязывающие его «с оружием в руках защищать ГОСУДАРЯ и Родину», ему необходимо быть храбрым. Находясь на посту или на службе, следует «стоять бодро».

Успешности исполнения обязанностей способствовало строгое следование установленному военному и бытовому этикету. Так, при взаимодействии с частным лицом, которое могло обратиться к с вопросом, стражник должен, «вступая в разговор, приветствовать это лицо, приложив руку к головному убору или сняв убор». В случае появления в помещении людей, которые окажутся старше, ему предписано вставать, «без их разрешения стражник не имеет права садиться, а при разговоре не должен перебивать лиц, говорящих с ним» [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 183 об.]. Действия в казарме, кроме соблюдения «приличного» поведения, обязывали стражников «быть без шапок, не сквернословить, не нарушать покоя отдыхающих, не плевать на пол, не курить в тех комнатах, где стоят кровати» [Там же: Л. 182 об.].

Поскольку служба стражника приравнивалась к военной, отдельный пункт инструкции посвящен «употреблению в дело оружия». Оружие, боевые припасы, снаряжение и обмундирование ему предписано «особенно оберегать». Если существует возможность избежать применения оружия, стражнику необходимо это сделать. Способами действия в этих случаях являются призыв на помощь и увещание. Стражник мог использовать оружие только в определенных ситуациях: при отражении вооруженного нападения, при покушении на безопасность железнодорожного движения (нападении на поезд и других объектов, порче рельсового пути, похищении имущества), в случае побега военнопленных или «при открытом с их стороны возмущении», при попытке бегства задержанного злоумышленника [НАРК Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 189].

В случае применения оружия стражник должен доложить начальству об этом факте, а начальник, в свою очередь, обязан приступить к расследованию. Если выяснится, что стражник использовал оружие в ситуации, которая позволяла прибегнуть к другим действиям, он подвергался уголовной ответственности [Там же: Л. 189 об.].

Функциональные обязанности стражника: надзор за военнопленными

Функциями стражника являлись охрана объектов, расположенных вдоль железной дороги и принадлежащих Управлению, наблюдение за военнопленными и рабочими. Его обязанности — «охрана сооружений дороги, как-то: мостов, складов, касс и т. п., наблюдение за правильностью исполнения военнопленными распоряжений технической администрации дорог и успешностью работ их на участках, наблюдение за порядком среди них, предупреждение и пресечение побегов, а также сопровождение пленных на работы» [Там же: Л. 185].

Рабочее время сотрудников охраны железной дороги зависело от времени года и распределялось равномерно в течение суток. На посту часовые несли службу караульным порядком и сменялись три раза в сутки, в зимнее время, «при морозах», продолжительность службы на постах сокращалась [Там же: Л. 184]. Решение об оставлении поста стражник принимал в том случае, если «его временный уход не угрожает охраняемому посту и когда он своим приходом может оказать помощь посту или лицу, которому угрожает опасность от злоумышленников» [Там же: Л. 185–185 об.].

В документе приведены способы обращения охранников с военнопленными. Особым условием взаимодействия с военнопленными считалась гуманность. Аргументация благодушного отношения к пленным основывалась на том, что сегодняшние пленные — это не бывшие участники военных действий, а действующие (пусть и не в местах ведения боя) и законные «защитники своего Отечества». Граждане воюющих с Российской империей государств были привлечены для земельных и плотничных работ, чтобы избежать «бездеятельного проживания пленных в концентрационных лагерях» [Мурманская..., 1916: 65]. Поскольку военнопленные выполняли работы на объекте, который, по сути, представлял собою государственный заказ, их не имели права привлекать на частные работы. В функции охраны входил «ближайший надзор» за военнопленными на рабочем месте и в местах отдыха с обязательным контролем их деятельности. В частности, они не должны были «позволять играть в карты, пить спиртные напитки и производить беспорядки» [НАРК Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 184 об.]. Стражнику не следовало каким-либо способом воздействовать на военнопленного, даже в случае обнаружения или нежелания последнего работать. В подобных ситуациях ему стоило доложить о нарушениях ближайшему начальнику.

Что касается потенциальных социальных взаимодействий стражника и окружающих, выделялся его ближайший круг, то есть тех, кому можно доверять, и тех, с кем необходимо быть осторожным. К первым относились представители службы охраны, которым рекомендовалось поддерживать между собою «товарищеские отношения», избегать конфликтов, «недоразумения разрешать миролюбиво» [Там же: Л. 182 об.]. Ко второй группе относились люди, называемые «посторонними», которые могли оказаться «злонамеренными» личностями. Задача стражника — не попасть под их влияние [Там же: Л. 182]. Чтобы избежать подобного, ему не следовало приглашать в казарму посторонних, а если его «будут подговаривать или предлагать что-либо противозаконное, должен задержать и сдать своему непосредственному начальнику» [Там же].

***Функциональные обязанности стражника:
наблюдение за «объектами»***

Действия стражников регламентировались также в ситуациях наблюдения за «объектами дороги», самыми важными из которых являлись поезда, мосты, водокачки и кассы. Стоящий на посту охранник имел возможность отойти «от указанного места в обе стороны не далее 20 шагов для наблюдения за прилегающей местностью» [Там же: Л. 186 об.]. Были запрещены любые другие действия: «спать, есть, пить, курить, петь, разговаривать или принимать что-либо от посторонних лиц, отправлять естественную надобность и выпускать из рук оружие, а тем более отдавать его кому бы то ни было, за исключением ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА» [НАРК Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 185 об.–186].

Охраняющие мост люди особое внимание должны были уделять проходящим по нему транспортным средствам, предотвращая возможные несчастные случаи. Так, часовой обязан не допустить пожар, «заботливо туша оставшиеся непотухшими по проходе поезда искры» [Там же: Л. 187]. Все его действия направлены на предотвращение злодеяний потенциальных правонарушителей. Наблюдая за проходящим поездом, он обязан следить за предметами, выброшенными из состава на полотно моста. Найденный предмет стражнику предписано «представить старшему в караул» [Там же].

На земельных участках, прилегающих к железнодорожному пути, устанавливалась «полоса отчуждения», в пределах которой часовой не должен был допускать «никаких сборищ, стрельбы, разведения костров, ловли рыбы, прогулов и каких бы то ни было работ, земляных или подземных без письменного на то разрешения местного Начальника Пути» [Там же: Л. 187 об.].

Наблюдение за мостом и путевым проводом имеет такое значение, что оговариваются детали любого движения вокруг объекта, которое стражнику необходимо остановить. Перемещения людей на баржах, плотках и лодках, приближение или причаливание их к берегу «ближе 100 шагов с обеих сторон моста» не допустимы. Более того, продвижение людей под мостом по реке или по льду разрешалось только в случае, если оно осуществлялось без остановки и без оставления чего-либо в обозначенном районе [Там же: Л. 187].

Пристальному наблюдению со стороны стражников подвергались «водоподъемные здания», к которым было запрещено подпускать кого-либо на расстояние ближе 50 шагов, «за исключением машинистов». Машинистам, артельным старостам и железнодорожным мастерам делегированы полномочия наблюдать за рабочими в указанном пространстве «для исправления какой-либо порчи водокачек» [Там же: Л. 188].

Еще один особо охраняемый объект — кассы. Кассу необходимо охранять от нападения злоумышленников, «стоя во время выдачи денег внутри комнаты, а по закрытии снаружи у дверей» [Там же]. Доступ к кассе был открыт только казначею и его помощникам.

Отпуск, дисциплинарные взыскания, увольнение

В нормативном документе определены не только обязательства стражника на службе, но и способы проведения им свободного времени. Понятие свободного времени, судя по Инструкции, весьма условно, так как стражник, даже отдыхая, продолжает исполнять обязанности. Ему предписано «быть должным во всякую

минуту, в случае надобности, явиться на службу, а потому совершенно свободным он может себя считать только получив разрешение на отлучку из казармы» [НАРК Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 181–181 об.].

Стражник имел возможность получить отпуск после 6 месяцев службы. При желании уволиться ему было необходимо «подать докладную записку заведывающему командой через своего ближайшего начальника, приурочивая таковую к наступающему 1 и 15 числу каждого месяца» [Там же: Л. 183].

Охранники подвергались дисциплинарным взысканиям за несоблюдение правил караульной службы и правил, установленных начальством, за неодобряемое поведение. В случаях, когда дисциплинарные меры не возымели действия, стражника увольняли. «Замечания, выговоры и аресты объявляются начальником Жандармского Управления, Отделений и Заведывающим командой, а увольнение от службы осуществляется приказом по дороге по сообщению Начальника Жандармского Управления» [НАРК Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 190]. Если же действия охранника имеют «важные последствия», «повлекут за собою убытки казны», «выяснится злой умысел или преступная небрежность», предписывалось отдать его под суд.

Дисциплинарные взыскания для нижних чинов охранной стражи — это устные или письменные замечания, выговоры, арест не более 15 суток, увольнение [Там же: Л. 189 об.–190]. Обязательному увольнению подлежали стражники за следующие проступки:

1. За нетрезвость при исполнении службы и появление в нетрезвом виде в казарме или на улице в форменной одежде.
2. За самовольную отлучку из казарм.
3. За воровство.
4. За неисполнение приказаний своего начальства и дерзкое отношение к нему.
5. За нарушение особых обязанностей караульной службы, т. е. таких обязанностей, ради которых учрежден караул» [Там же: Л. 190].

Взыскания на стражников накладывали «ближайшие» руководители, а главы участков дистанций сообщали о провинившихся Начальнику отделения, который и принимал решение о дальнейшей судьбе сотрудника — наложить взыскание или ходатайствовать об увольнении виновного перед Начальником Жандармского Управления.

Стражники Мурманской железной дороги: установление социального порядка

Многочисленные упоминания о службе в охране представителей Кавказа и Средней Азии связаны с нарушениями практически каждого пункта Инструкции. Набор в стражники черкесов, ингушей, чеченцев, лезгин, киргизов и др. на первый взгляд казался необдуманным решением Управления. Аргументация выглядела просто: русские не хотели работать стражниками, поэтому комплектация службы охраны осуществлялась мотивированными «кавказцами». Т. И. Трошина считает, что для охраняемых целей на север были отправлены «горские части, предположительно из Владикавказа» [Трошина, 2014: 160]. В документах, описывающих взаимодействия охраны с окружающими людьми, часто используются обобщения этнического характера. О стражниках говорят как о группе кавказцев или кавказских горцев/инородцев. Перечисленные в документах ситуации включают этнические стереотипы, характерные для этой категории стражников. Они «невероятно ленивы»,

«нечистоплотны», «малоразвиты», «неграмотны», «по-русски не говорят», «не пользуются авторитетом».

Стражников не хватало, и вербовка на службу осуществлялась регулярно. Потребность в большем количестве охранников возрастала в связи с увеличением числа рабочих практически на всех участках пути: «Ожидается прибытие еще 3000 пленных и 2000 китайцев. Если это так, то просимых мною телеграммой за № 385-м от 21-го июля сего года 300 стражников мало и необходимо добавить по крайней мере еще 200 человек» [НАРК. Ф. 320. Оп 3. Д. 45/362. Л. 62–62 об.].

Спонтанно организованная структура, включавшая вольнонаемных и военнопленных, начальников и охранников, местных и приезжих, постоянно привлекала внимание руководства. Проблемы возникали не только с климатической, но с социально-культурной адаптацией участников строительства. Совместное проживание представителей различных этнических групп нередко приводило к конфликтам: чехи не желали жить вместе с немцами, финны держались обособленно, китайцы не хотели жить и работать вместе с мусульманами, а русские и мусульмане — с китайцами [Мурманская..., 1916: 67–70]. Конечно, стражники не являлись исключением и сами оказывались в проблемных ситуациях. Отношения обострялись как внутри групп охраны, так и во взаимодействиях стражников с другими работниками.

Конфликтные ситуации возникали по различным поводам между этническими группами, вольнонаемными и военнопленными. В качестве основного препятствия для обеспечения успешного социального взаимодействия руководство признало коммуникативную проблему. Языковой барьер оставался непреодолимым для тех этнических групп, которые не пользовались в общении русским или немецким языком. Не понимающими языки руководство называло венгров и «кавказцев» [Там же]. Если учесть тот факт, что большая часть охраны была сформирована из горских народностей, которые плохо понимали русский язык и практически не говорили на нем, то случаи массовых нарушений Инструкции, составленной на русском языке, не вызывают удивления. Коммуникационные проблемы являлись основным препятствием для инструктирования и обучения сотрудников охраны.

Языковые трудности Управление не могло разрешить. Привлечение переводчиков при составлении документов и для обеспечения повседневного общения, использование этнического принципа распределения рабочих на участках и в помещениях не имели должного результата и часто приводили к анклавизации работников.

Наибольшие усилия руководство направляло на удовлетворение базовых потребностей этнических групп. К базовым относилась, в частности, 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 кофе [Мурманская..., 1916: 67, 70]. Дополнительные трудности создавали религиозные убеждения отдельных групп и соответствующие ритуалы. Естественно, Управление обращало внимание на отклонения, которые могли нарушить весь процесс. Участниками подобных ситуаций снова являлись сотрудники охраны. Самые известные сюжеты — это отказы мусульман употреблять в пищу мясо коров, «убитых на обыкновенной бойне», и использовать телеги для перевозки мяса, разделанного «по своему способу», которые ранее использовались для перевозки продуктов русскими рабочими [Там же: 72], а также соблюдение мусульманами обязательного летнего поста. На Крайнем Севере в период

полярного дня, когда солнце не заходит за горизонт, соблюдающие Рамазан «оказываются в трагическом положении». Фактически «магометане» в Заполярье вынуждены были голодать круглосуточно. Голодовка из-за незаходящего солнца была устранена путем перевода последователей мусульманской веры в те районы, где оно «закрывалось на некоторое время лесами или горами» [Там же].

Трудности, связанные с обеспечением условий совместного проживания, с доставкой продовольствия, как правило, преодолевались. Для решения продовольственной проблемы привлекали аборигенное население. С саамами заключали договоры о доставке оленины к месту строительства [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 140/1089].

Казалось бы, руководство пользовалось любой возможностью обеспечить достойные условия труда рабочим, пыталось разрешить отдельные конфликты, удовлетворить бытовые потребности этнических групп. Помогать в этом начальству должны были сотрудники охраны, которые по Инструкции обязаны быть «храбрыми», «вежливыми», «добросовестными», «аккуратными». Однако в действительности часто складывались ситуации, которые поддерживали и усиливали конфликтогенность социальной среды, их участниками становились «горцы».

Общение стражников с местным населением, военнопленными, вольнонаемными и начальниками оставалось поверхностным. Межэтнические отношения опирались на статусы отдельных этнических групп. При этом представители охраны одновременно находились в положении подчиненных и начальников. В качестве нижних чинов они подчинялись всем вышестоящим начальникам воинских чинов, а в качестве группы стражников занимали позиции старших во взаимодействиях с военнопленными и вольнонаемными рабочими.

Охрана пленных немцев, венгров и австрийцев в представлении стражников-горцев не предполагала вербального взаимодействия. Стражники не признавали «европейского языка», а также иного способа воздействия на охраняемый объект, кроме силы [Мурманская..., 1916: 71]. Ее символом стала нагайка: «Черкесы-же и жандармы в некоторых пунктах не признают другой меры наказания, ... чем вызывают озлобление со стороны пленных, особенно сильны были жалобы на побои [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д.117/914. Л. 191]. Мотивация стражников оказывалась вполне понятной. С одной стороны, Управление требовало от подчиненных соблюдения порядка и сглаживания конфликтов, с другой — стражники использовали универсальный язык силы по отношению к военнопленным. Это позволяло им балансировать в условиях принятых ими должностных обязанностей и вместе с тем расширять свои полномочия. Эффективное использование «этнического предмета», особого ударного оружия, употребление которого, кстати, не предусмотрено Инструкцией, а значит, и не грозило наказанием, позволяло стражникам-горцам формировать властные отношения среди участников строительства и устанавливать социальный порядок во временном сообществе по своему усмотрению.

Отношения между стражниками и рабочими развивались по типу неуставных армейских отношений. Трансформация осуществлялась естественным образом, и усиливалась она благодаря привлечению родственно-этнических связей. «Я Ингуш и могу представить на эту службу сколько Вам потребуется своих единокровцев ингушей, — писал Министру путей сообщения уроженец села Плиево Назрановского округа Терской области Темир Султан Бацаевич Плиев. — При сем прилагаю удостоверение моего Начальства о том, что я раньше служил охранником и исполнял свои обязанности аккуратно и добросовестно» [НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 68/531. Л. 33].

На регулирование статусных отношений влиял этнический фактор. Незнание языка позволило стражникам нарушать инструкции, создавать отклонения в социальной системе. В результате стражники смогли избежать предписанных им конкретных действий, считая себя свободными от исполнения прямых обязанностей. «Как и в других типах систем действия, невозможно, чтобы осуществляемые акторами выборы были случайными и в то же время образовывали хорошо организованную и функционирующую социальную систему» [Парсонс, 2000: 197]. Систематическое нарушение сотрудниками охраны, т. е. представителями надзорного органа, основ координации и без того малоэффективного временного сообщества способствовало ослаблению интеграции социальной системы.

Такое поведение трактовалось начальниками как проявление «полного своеволия» и нарушение консенсуального принципа функциональности сообщества. Многочисленные жалобы на поведение стражников, несоблюдение ими должностных инструкций, правил коллективного проживания вынуждали начальников участков использовать административный ресурс. Практическая его реализация заключалась в прошениях и требованиях: а) этнического перераспределения (заменить стражников-кавказцев на русских или хотя бы русскоязычных); б) территориального перемещения подчиненных (выселить за пределы проведения работ соответствующего участка); в) полного отстранения стражника от службы, т. е. увольнения. Социальная система, таким образом, противостояла дисфункциям, нарушающим ее устойчивость, пыталась сохранить баланс, используя стабилизирующую функцию социальных норм: «Регулирование всех этих процессов распределения и выполнения функций, благодаря которому система или подсистема продолжает действовать достаточно интегрированно, невозможно без некоторой системы, определяющей роли и санкции за конформность или отклоняющиеся действия» [Парсонс, 2000: 197].

В условиях военного положения стражникам необходимо было нести ответственность за охрану стратегического объекта. Кавказцы, инородцы «из горных аулов», нарушали запланированный Управлением социальный порядок и устанавливали свой, базирующийся на традиционных этнических правилах.

Список сокращений

ГОКУ ГАМО — Государственный архив Мурманской обл.
НАРК — Национальный архив Республики Карелия

Список источников

ГОКУ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 13.
НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 4/25.
НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 4/28.
НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 7/43.
НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 45/362. Л. 62–62 об.
НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 68/531. Л. 33.
НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 117/914. Л. 191.
НАРК. Ф. 320. Оп. 3. Д. 140/1089.

Список литературы

Агамирзоев К. М. Путь на Север: исторический очерк. Петрозаводск: Скандинавия, 2008. 156 с.

Большая советская энциклопедия. URL: <https://bse.slovaronline.com/44712-STRAZHA>.

Большой энциклопедический словарь. URL: <https://bigenc.ru/vocabulary>.

Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка: в 4 т. Т. 4. М.: Прогресс, Универс, 1994. 864 с.

Дубровская Е. Ю., Кораблев Н. А. Карелия в годы Первой мировой войны: 1914–1918. СПб.: Нестор-История, 2017. 432 с.

Голубев А. А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917 гг.). СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2011. 205 с.

Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурманск описанием ее района. Пг.: Издание Управления по постройке Мурманской железной дороги, 1916. 204 с.

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

Парсонс Т. О структуре социального действия. М.: Академический Проект, 2000. 880 с.

Паустовский К. Г. Мурманск // Мурман — край российский / сост. В. Сорокажердьев. М.: Современник, 1985. С. 352–359.

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.) / отв. ред. акад. Г. Г. Матишов. Ростов н/Д: Изд-во ЮНЦ РАН, 2014. С. 160–164.

Федоров П. В. Северный вектор в российской истории: центр и Кольское Заполярье в XVI–XX вв. Мурманск: Изд-во МГПУ, 2009. 388 с.

Шенк Ф. Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М.: Новое литературное обозрение, 2016. 584 с.

Сведения об авторе

Змеева Ольга Васильевна

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра гуманитарных проблем Баренц региона ФИЦ КНЦ РАН

Zmeyeva Olga V.

PhD (History), Senior Research Fellow of the Barents Centre of the Humanities, FRC KSC RAS

DOI: 10.25702/KSC.2307-5252.2019.10.2.67-77
УДК 316.4.051(470.11)

К. К. Логинов

МОРСКИЕ СУДА ЗАПАДНОГО ПОМОРЬЯ (ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX — НАЧАЛА XX ВВ.)

Аннотация

Статья восполняет лауну в систематических знаниях о морских судах крестьянской постройки в западном Поморье, постепенно образовавшуюся со времени публикации в 1859 г. классической монографии П. А. Богославского «О купеческом