

УДК 314.746

doi 10.17072/2219-3111-2019-1-114-128

ШЛЮЗЫ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНОЙ МИГРАЦИИ КАК МЕСТА МОДЕРНОСТИ

Ф. Б. Шенк

Базельский университет, Швейцария, 4003, Базель, Площадь Святого Петра, 1

Концептуально обосновывается понятие «шлюзы транснациональной миграции» как особый тип социально-пространственной конфигурации, возникший в конце XIX – начале XX в. Первые их исторические формы появились одновременно в разных географических точках разных стран в ходе массовых миграционных процессов первой волны глобализации. Эти «места модерности» возникали в результате бурного развития транспортной и медийной инфраструктуры, медиализации различных сторон жизни человека и социума, триумфа экспертной рациональности в государственном управлении и других трендов того времени. Детально анализируются два примера миграционных «хабов», появившихся вдоль линий интенсивных миграций: регистрационный пункт Эллис Айленд для трансатлантических мигрантов в Нью Йорке и переселенческий пункт в Челябинске для крестьян, стремившихся переселиться за Урал. Эллис Айленд воплощал собой государственную потребность в контроле, управлении и учете. С другой стороны, деятельность многих экспертных групп в различных службах этого центра способствовала генерации и знаний о социуме и аккумуляции статистического материала. Эллис Айленд вошел в память и ментальные карты миллионов жителей США как место интенсивного личного опыта и эмоций. Переселенческий пункт в Челябинске также служил местом сбора личной информации и статистических сведений, играл важную роль в миграционных процессах в поздней Российской империи. Однако в современной культурной памяти жителей России он почти не представлен, не музеефицирован, в символической политике не используется. Рассматриваются и другие характеристики, позволяющие различать два «шлюза транснациональной мобильности». Однако в центре внимания исследователя находятся 15 идеально-типических характеристик, общих для любого социального пространства такого рода. В завершающей части статьи ставятся вопросы о дальнейших разработках в рамках представленной концепции.

Ключевые слова: массовые миграции, лагерь временного пребывания, трансконтинентальные миграционные процессы, места модерности, челябинский переселенческий пункт, Эллис Айленд.

В 2015 г. Европа столкнулась с наплывом беженцев, какого не знала со времен Второй мировой войны. Почти во всех странах Западной и Центральной Европы так называемый «беженский кризис» вызвал политические дебаты об ответе на этот общественный вызов. В Германии, которая в 2015 году приняла около миллиона людей, ищущих убежища, политические споры неделями были сосредоточены на вопросе, как можно «контролировать» или «сдерживать» этот «поток» мигрантов. Дискуссия, в ходе которой часто использовались природные метафоры «поток», «волна», «прорыв плотины» и др., вертелась помимо прочего вокруг вопроса о том, не следует ли размещать прибывающих в Германию беженцев в «учреждения первичного приема» (*Erstaufnahmeeinrichtungen*) или «беженские центры» (*Flüchtlingszentren*). За различной терминологией скрывались разные концепции обращения с беженцами сразу после пересечения границы. Кто должен их регистрировать? Как следует собирать и хранить персональные данные (отпечатки пальцев, снимки и т.д.)? Как долго люди должны находиться в сборных пунктах? Где должны создаваться соответствующие центры приема – концентрироваться прямо на границе или распределяться по всей стране? Одновременно во многих местах моментально начали организовываться лагеря временного размещения, в которых прибывающие беженцы регистрировались, а также обеспечивались едой, одеждой и медицинской или психологической помощью. Для сотен тысяч мигрантов эти приемники, вскоре начавшие работать по определенной схеме, стали долгожданной «воротами в Европу».

В этой статье и концептуальном наброске я хотел бы обратить внимание на рождение и историю современных лагерей сбора и временного пребывания для беженцев и мигрантов, которые се-

годня – и не только в Германии – играют центральную роль в менеджменте и обеспечении миллионов людей, которые по разным причинам покинули родину. Мой главный тезис состоит в том, что современный лагерь для приема, обеспечения и регистрации мигрантов и беженцев не является плодом XXI в. Он был изобретен в эпоху первой глобализации конца XIX в., примерно одновременно в различных точках мира. В этой связи город Челябинск, в котором наш юбиляр Игорь Нарский создал Центр культурно-исторических исследований при Южно-Уральском государственном университете, играет ключевую роль.

Согласно моему утверждению, ближе к концу XIX в. во многих уголках планеты возник новый тип социально-пространственной конфигурации, который можно описать как современный «узловой пункт», «шарнир» или «шлюз» трансконтинентальных миграционных процессов (по-английски *«hubsofglobalmigration»*). Он имел ряд социально-пространственных особенностей. Подобно другим «местам модерности», таким как вокзал, фабрика или кинотеатр (о концепции «места модерности» см. [*Geisthövel, Knoch, 2005*]; о трудностях перевода с немецкого «die Moderne» см. пояснение к ст. Х.У. Гумбрехта «Современный, Современность» [*Зарецкий, Левинсон, Ширле, 2014, с. 241*]), возникновение современного приемного и распределительного лагеря для мигрантов в конце XIX в. было связано со специфическим историческим развитием, нововведениями и инновациями. Наряду с интенсификацией массовых межконтинентальных миграционных движений здесь в первую очередь следует назвать развитие современной инфраструктуры (железная дорога, телеграф, пароход), дифференциацию наук, возникновение транснациональных сетей экспертных культур, растущее значение медицинского знания и статистики для государственной деятельности и веры в рациональное управление общественными процессами со стороны государственных и негосударственных акторов [*Osterhammel, 2010*].

Несомненно, в конце XIX – начале XX в. Россия занимает на карте глобальных миграционных процессов и режимов важное место. В «эпоху (массовой) миграции» отсюда не только стартовали миллионы польских, еврейских, немецких, балтийских и армянских мигрантов, чтобы найти в Америке новую родину. Наряду с этим царская империя сама была ареной мощного межконтинентального переселенческого процесса русских, украинских и белорусских колонистов, которые хотели начать новую жизнь по ту сторону Урала – в Сибири, степных районах или на Дальнем Востоке. Миллионы эмигрантов из Российской империи проходили через пограничные контрольные пункты и приемные лагеря в Германии и США. Одновременно сотни тысяч местных жителей столкнулись в пропускных лагерях зауральской миграции со сходными социально-пространственными структурами в собственной стране. Таким образом, Россия стала важным полем эксперимента по управлению массовой (внутренней) миграцией. Имперское правительство не только должно было решать, каким группам населения оно разрешит выезд, а каким запретит переход границы [*Лоп, 2017; Rogger, 1973, № 1, р. 32; Berrol, 1994, р. 8; Wertheimer, 1987, р. 15*]. Одновременно нужно было найти ответ на вопрос о том, как направить «дикую» крестьянскую миграцию, наблюдавшуюся в последние десятилетия, в разумное и «полезное» для всеобщего блага русло [*Sunderland, 2006; Шенк, 2016, с. 330 и след.*]. В решении этого вопроса так называемые переселенческие пункты, например, Челябинский, играли важную роль.

Цель моей статьи – описать в общих чертах современный временный приемный лагерь для иммигрантов и переселенцев, возникший в позднем XIX в. во многих пунктах вдоль путей глобальных миграций, в качестве идеально-типического «места модерности» со специфическими характеристиками. Для этого я сначала очерчу трансатлантическую и зауральскую миграцию как варианты глобальных переселенческих движений в позднем XIX и раннем XX в. Во второй части статьи будут описаны американский «инспекционный центр» в Эллис Айленде (Нью-Йорк) и «переселенческий пункт» в Челябинске – в качестве примеров многочисленных современных пропускных и контрольных пунктов и приемных лагерей для мигрантов. В-третьих, на основе сравнения обоих примеров будет создан каталог идеально-типических характеристик миграционного лагеря в качестве «места модерности», а также будут проанализированы различия этих объектов исследования. На четвертом этапе я перечислю вопросы для будущих исследований. В своих рассуждениях я хотел бы обозначить поле сравнительно-исторических исследований глобального миграционного управления в конце XIX – начале XX в.¹

*Трансатлантическая и зауральская миграции как варианты глобальных
переселенческих движений в конце XIX – начале XX в.*

В истории миграции определенные миграционные процессы часто рассматриваются изолированно друг от друга, хотя они протекали одновременно и демонстрируют интересное структурное сходство. Это касается и изучения трансатлантической и зауральской переселенческой миграции в конце XIX – начале XX в. Не затрагивая очевидных различий между этими двумя миграционными движениями (например, относительно национальности и вероисповедания мигрантов или факторов «push» и «pull»), стоит посмотреть на них как на разновидности *общего* миграционного процесса в эпоху первой глобализации (относительно критики размытого аналитического концепта «миграции» см. [Conrad, 2016, p. 190–193]). Оба миграционных процесса не только протекали одновременно [Hoerder, 1996, p. 34; 2002]. Они имеют интересные структурные аналогии и были взаимосвязанными явлениями. Зауральская и трансатлантическая миграции позднего XIX и раннего XX в. происходили на фоне эпохи первой глобализации, или роста «средств всемирного сообщения» (*Weltverkehr*) (1880 – 1920) (о понятии "Weltverkehr" см. [Geistbeck, 1895; Krajewski, 2006; Two-rek]). В это время резко возрос спрос развивавшейся капиталистической экономики на сырье и рабочую силу, телеграфный кабель, железные дороги и пароходы ускорили перемещение информации, людей и товаров между частями света, а распространение массовой прессы способствовало ускоренному соединению в головах современников различных местностей и континентов.

В исследовательской литературе по североамериканской истории миграций годы с 1870 по 1924 называются «эпохой (массовой) миграции» (*age of mass migration*). Миллионы эмигрантов отправлялись в те годы в Новый Свет. В истории Эллис Айленда важную роль прежде всего играли так называемые «новые иммигранты» – те примерно 23,5 млн. переселенцев из Южной и Восточной Европы, что прибыли в США между 1880 и 1924 гг. Среди них около 3 млн. составляли евреи, в основном из Российской империи. Массовый приток иммигрантов пришелся на годы между 1898 и 1924 (18 млн. человек) [Lüthi, 2009, p. 14; Hillstrom, 2009, p. 26.].

Примерно в те же годы заметно возросли цифры по зауральской миграции в России. В период с 1861 по 1885 г. в Сибирь, степной регион и на Дальний Восток прибыли около 300 тыс. переселенцев. К 1896 г. в данные регионы переселилась еще 61 тыс. человек. С открытием первого участка Великого сибирского пути возросла и трансуральская миграция. Ежегодно из европейской части России в азиатскую переселялось около 134 тыс. человек, а между 1906 и 1914 гг. их количество возросло до 220 тыс. человек ежегодно. В общей сложности между 1861 и 1914 гг. примерно 3,8 млн. людей обрело в Сибири новую родину [Goryushkin, 1991, p. 140]². В 1880-е гг. правительство окончательно убедилось в том, что внутрисибирское переселенческое движение нельзя запретить, но его можно регулировать³. В размышлениях правительства об управлении миграционными потоками центральное место занимала железная дорога [Шенк, 2016, с. 332 и след]. С ее помощью население (в специальных поездах для колонистов) следовало, насколько это было возможно, доставлять прямо в те места, где еще была свободная земля. С помощью удешевленных билетов для переселенцев был создан стимул для использования современных средств транспорта, находящихся под государственным контролем. На узловых станциях железнодорожной сети миграционные потоки могли контролироваться, регистрироваться, снабжаться продуктами питания, горячей водой и информацией.

«Ретрансляционные станции» трансатлантической и зауральской миграций

Важным сходством трансатлантической и зауральской миграций в эпоху первой глобализации было их следование по маршрутам современной транспортной инфраструктуры, т.е. железной дороги и пароходства. Во многочисленных узловых пунктах интенсивно растущего «всемирного передвижения» с 1880-х гг. стали возникать специальные учреждения, которые должны были служить управлению, контролю, охране и обеспечению растущего числа (трансконтинентальных) мигрантов. Пропускные лагеря создавались на границах империи (например, в Мысловице/Mysłowice [Janik-Freis, 2017, S. 171–189]) и там, где пересадка с поезда на пароход (или наоборот) приводила к скоплению больших людских масс (например, в Гамбурге, Бремене, Неаполе, Нью-Йорке или Сан-Франциско) или где встречались железнодорожные линии с различной пропускной способностью (например, Берлин – Рулебен, Челябинск). Возникновению этих контрольных и снабженческих лагерей воздействовали как государственные, так и негосударственные акторы. В дальнейшем мы

обратимся к двум примерам переселенческих пунктов – в Эллис Айленде и Челябинске – и рассмотрим их характерные черты с точки зрения «мест модерности» в эпоху первой глобализации.

Эллис Айленд

В случае Эллис Айленда мы, вероятно, имеем дело с одним из самых известных «*hubs of global migration*» или шлюзов трансконтинентальной миграции (далее – ШТМ). В качестве внешнего пограничного пункта и крупного пункта приёма иммигрантов в США был создан контрольный пункт в 1882 г. близ набережной Нью-Йорка, в зоне видимости статуи Свободы. Будучи одним из семи «*inspection centers*», он должен был помочь правительству контролировать и регламентировать переселение в США. До середины XIX в. в США не было никакого контроля за иммиграцией⁴. Но с начала 1880-х гг. в США были приняты многочисленные иммиграционные законы (например, в 1882 г. *Chinese Exclusion Act*), которые должны были ограничить приток определенных групп мигрантов и эффективно, обоснованно с научной точки зрения регулировать иммиграцию. Эллис Айленд стал воплощением новой государственной потребности в контроле, управлении и статистическом учете переселенцев в США. Для миллионов людей Эллис Айленд стал «воротами в Новый мир», а для работавших здесь чиновников, врачей и ученых – местом медицинского наблюдения, статистической регистрации и научного изучения миграционного процесса.

Пограничная станция сознательно была создана на островной группе. Тем самым контакт между иммигрантами и местным населением откладывался до момента медицинского и официального освидетельствования приезжих. До большого пожара в 1897 г. Эллис Айленд был скоплением около сорока деревянных бараков, в которых были размещены контрольные пункты, служебные кабинеты, спальни, кухни, больница, электростанция и проч. [Bayor, 2014, p. 32]. С 1900 г. над островами возвышалось похожее на крепость историзированное здание с угловыми башнями и крышей из стекла и металла над огромным залом. Архитектурный комплекс вмещал рабочие кабинеты, столовые и залы ожидания, прачечные, железнодорожные кассы, продуктовые магазины и т.д. Импозантная архитектура служила не только функциональным целям. Люстры и глобусы на потолке залов, большие окна, балконная галерея и электроосвещение указывали на то, что хозяева строений рассматривали Эллис Айленд как репрезентативное место. Здание должно было отражать «власть и профессиональность» [Hoskins, Maddern, 2011, p. 156]. Многочисленные иммигранты были до глубины души потрясены огромным приемным залом [Bayor, 2014, p. 1].

Эллис Айленд был важнейший «*inspection center*» США, 70% иммигрантов в Соединенные Штаты в годы существования этого контрольного пункта было пропущено через него [Lüthi, 2009, p. 26]. С 1892 по 1954 г. около 12 млн. человек (прежде всего из Европы) прошло через Эллис Айленд, в годы наибольшей активности их количество составляло до 5 тыс. человек в день [Hillstrom, 2009, p. 47]⁵. В начале XX в. на острове работали около 550 служащих, из них от 18 до 25 врачей (*medical officers*) Службы общественного здравоохранения США (*United States Public Health Service* – далее USPHS), а также миграционные служащие, переводчики и прочий персонал. Эллис Айленд прежде всего служил контролю и официальному учету иммиграции в США. Все переселенцы, достигшие острова, проходили стандартизированную процедуру с медицинским освидетельствованием и официальным опросом, которая, как правило, длилась до пяти часов. В соответствующие анкеты сотрудники инспекции (*inspection officers*) вносили сведения о возрасте, поле, семейном положении, профессии, судимостях и наличествующих финансовых средствах переселенцев. Кроме того, они должны были сообщать, есть ли у них родственники в США и есть ли у них долги. Основой для сбора персональных данных служили пассажирские списки, которые должны были передавать учреждениям Эллис Айленда судоходные компании. Эти списки стали наиболее важными документами всего иммиграционного процесса [Hillstrom, 2009, p. 34]⁶.

Особый страх вызывало у приезжих медицинское освидетельствование врачами USPHS. Последних быстро осматривали прибывших и выделяли тех, кто предполагался носителем заразной болезни или у кого был «физический недостаток». Отмеченные должны были более детально обследоваться. При официальном опросе и врачебном обследовании прежде всего преследовалась цель отделить «нежелательных» иммигрантов от общей массы и разрешить доступ в «Новый Свет» только тем, кто был работоспособен, не привез заразных болезней в страну и на первый взгляд не нуждался в срочной помощи. В конечном счете речь шла при таком отборе о повышении рабочей производительности и сокращение предполагаемых социальных и благотворительных расходов американского общества. То, что число выбракованных никогда не составляло более 2–3% прие-

хавших, не в последнюю очередь было связано с тем, что на пристанях европейских портов перед отъездом уже проводилось освидетельствование. Это происходило не столько из филантропических соображений, сколько из экономического расчета, поскольку пароходные кампании были ответственны за обратную перевозку тех пассажиров, которым во въезде в «Новый Свет» на Эллис Айленде было отказано.

История Эллис Айленда позволяет увидеть также интересные подвижки в политическом дискурсе США о «желательных» и «нежелательных» иммигрантах. В то время как раньше отказ во въезде обосновывался ссылкой на опасное политическое убеждение (например, анархизм) или «недостаточную нравственность» претендента или претендентки, с конца XIX в. наблюдается очевидная медиализация процесса иммиграции [Lüthi, 2009, p. 11; Fairchild, 2003]. Это смещение отражает повышение авторитета медицины в качестве главной науки в миграционном процессе. В общественном дискурсе «народное тело» все больше стало определяться в медицинских понятиях. Обученный медицинский персонал должен был по возможности наиболее эффективно защищать «народное тело» от больных людей или людей с «физическими недостатками» [Lüthi, 2009]. Дискурс об иммиграции в нарастающей степени определялся современными концептами здоровья, болезни, а также расы и класса. Развитое на Эллис Айленд ускоренное тестирование здоровья, в свою очередь, оказывало обратное влияние на развитие медицины. Для других экспертных групп – а также, конечно, и для государственных служб – были важны собиравшиеся на Эллис Айленде информация и статистические данные о динамике переселения в США. В таких местах были заложены основы того, как государство осуществляет систематический сбор огромного количества личных данных на своих государственных границах. Пропускные лагеря для мигрантов, возникшие в конце XIX в. во многих узловых пунктах «средств всемирного сообщения», помимо прочего были мощными генераторами и аккумуляторами знания и статистического материала.

Не в последнюю очередь Эллис Айленд вошел в память и ментальные карты миллионов людей как место интенсивного личного опыта и эмоций (о понятии «ментальные карты» см. [Шенк, 2001, с. 42–61]). Для большинства иммигрантов остров стал «воротами в Новый Свет», местом, которое воплощало собой надежды и обещания «страны безграничных возможностей». Те, для кого ворота Эллис Айленда оказались закрытыми и кто с разочарованием вынужден был пересекать Атлантику в обратном направлении, вспоминали об этом месте как об «острове слез» [Vajtauer, 1931]. У многих остались неприятные ощущения от медицинского обследования, проводившегося медицинскими сотрудниками американской службы здравоохранения (USPHS), когда эмигранты воспринимались как «вторгающиеся тела» («invading bodies»), как человеческий материал, который быстро тестировался на физические качества и недостатки [Lüthi, 2009]. Надежды, страхи, моменты радости и человеческие трагедии, которые миллионы раз переживались на Эллис Айленде, нашли отражение в бесчисленных воспоминаниях мигрантов (см. например [Perec, Bober, 1997], а также проект «устной истории» фонда *The Statue of Liberty – Ellis Island Foundation, Inc.*). Этот гигантский многоязыковый корпус текстов содержит источниковый материал для дифференцированной истории опыта, эмоций и памяти одной из важнейших трансляционных станций глобального перемещения.

Как и другие современные пропускные лагеря для мигрантов, Эллис Айленд зависел от динамики и циклов глобального миграционного процесса. Во время Первой мировой войны, когда трансатлантическая миграция сократилась, Эллис Айленд был перепрофилирован для военных целей [Bayer, 2014, p. 37]. Учреждение было закрыто лишь в 1954 г., когда переселенцы в США постепенно перешли с водного на воздушное сообщение [Hillstrom, 2009, p. 56]. С 1990 г. историческое здание на Эллис Айленде используется под Музей иммиграции. В качестве места памяти оно заняло видное место в исторической культуре США [Hoskins, Maddern, 2011, p. 151–165]. Многие американцы воспринимают сегодня Эллис Айленд как «золотые ворота», через которые шло формирование мультикультурной Америки („golden door, where multicultural America was formed“) [Ibid., p. 152; Perec, Bober, 1997]. Это не в последнюю очередь связано с тем, что тема миграции занимает важное место в историческом мастер-нарративе американской нации. Иначе невозможно объяснить, почему именитые американские политики в недавнем прошлом регулярно избирали Эллис Айленд в качестве важной символической сцены для программных выступлений о будущем американской нации, о иммиграции, о внешней политике и национальном наследии [Ibid.].

Челябинский переселенческий пункт

Почти одновременно с созданием инспекционного центра Эллис Айленд в российском городе Челябинске, на восточной границе Европы, был основан пропускной лагерь для крестьянских колонистов из западных и центральных губерний царской империи, искавших новую родину в Сибири, степных районах и на Дальнем Востоке [Челябинский переселенческий..., 1910; Смирнов и др.; Смирнова, 2000, N 1, 47–53, Степанова, 2004, с. 51–59]. Подобно Эллис Айленду, воспринимаемому переселенцами в Америку как «ворота в Новый Свет», Челябинск и созданный в нем переселенческий пункт превратились для сотен тысяч крестьян в «ворота в Сибирь» [Сумкин, 1908, с. 11; Челябинский переселенческий..., 1910, с. 7]⁷. Возникновение пропускного пункта для русских переселенцев было тесно связано с историей Транссибирской железной дороги (Великого сибирского пути) [Шенк, 2016, 87 и след., 333 и след.]. В Челябинске встречались многие железнодорожные линии, прежде всего линия Самара–Златоуст на западе и Западносибирская железная дорога на востоке. Исследователи спорят о том, когда именно возник Челябинский переселенческий пункт. Первые деревянные бараки для крестьянских переселенцев, которые здесь ожидали продолжения поездки в Сибирь, были построены вблизи челябинского железнодорожного вокзала, видимо, в 1893 г. [Челябинский переселенческий..., 1910, с. 1]. После открытия Западносибирской железной дороги и железнодорожной линии в Екатеринбург в 1896 г. пропускной лагерь стремительно разросся на территории в 11 га (10 десятин).

Инициатива строительства Челябинского переселенческого пункта исходила от местного государственного управления. Однако и «частная благотворительность широко пришла на помощь переселенческой администрации» [Там же, с. 2]. Причиной активности властей и возникновения пропускного лагеря именно в Челябинске состояла прежде всего в различие пропускной способности встречавшихся здесь железнодорожных линий. Поскольку только что построенная Западносибирская железная дорога была не в состоянии сразу же принять всех колонистов, прибывавших в Челябинск с запада, многие переселенцы вынуждены были в ожидании дальнейшей поездки разбивать лагерь на вокзале и вдоль железнодорожных путей. Чтобы избежать распространения заболеваний, власти вмешались и создавали врачебно-питательный пункт, который в лучшие времена мог принять до 30 тыс. человек. Так же, как и основание Комитета Сибирской железной дороги в 1982 г. или Переселенческого управления в 1896 г., создание Челябинского пропускного лагеря для переселенцев отражает стремление царской бюрократии как можно более эффективно управлять растущим («диким») передвижением русских крестьян, регламентировать и контролировать его.

Чтобы предотвратить прямой контакт ожидающих колонистов с местным населением, в 1898 г. был построен специальный подъездной путь к переселенческому пункту. Десятью годами позже лагерь располагал собственным маленьким «вокзалом» с четырьмя путями и двумя перронами. Постепенно переселенческий пункт превратился в «город в городе» с более чем сотней зданий и сооружений. В лагере располагались бюро переселенческого управления, жилые бараки для колонистов, столовые, больница, аптека, прачечные, бани, здание для дезинфекции одежды, конюшни, церковь и начальная школа⁸. Челябинский переселенческий пункт обслуживал около 94% всего переселенческого движения в Сибирь [Челябинский переселенческий..., 1910, с. 5]. За 1894–1909 гг. через Челябинский переселенческий пункт прошло более 4,4 млн. человек, в том числе около 800 тыс. возвращавшихся в Европейскую Россию [Там же, с. 5].

К первоочередным задачам пропускного лагеря принадлежали размещение и обеспечение крестьян-колонистов медицинской помощью и при необходимости продуктами питания. Столовые в лагере могли обеспечить питание до 3 тыс. человек [Степанова, 2004, с. 54]. В отличие от Эллис Айленда здесь не происходило отделение здоровых (и «полезных») от больных (и «нежелательных») мигрантов. Но и в Челябинске все колонисты проходили медицинское освидетельствование, и их одежда и теплушки, в которых они ехали, дезинфицировались [Смирнова, 2000, с. 50]. Тем самым должны были своевременно выявляться инфекционные болезни и предотвращаться распространение эпидемий⁹. Регистрация каждой семьи колонистов чиновниками переселенческого управления также был обязательной составной частью процедуры, которой подвергался здесь каждый переселенец [Там же, с. 49]. В период кульминации развития в пропускном лагере работали до 150 человек персонала, в том числе служащие переселенческого управления, два врача, аптекарь, двенадцать фельдшеров, сестры милосердия, завхозы, рабочие, бухгалтеры, статистики, писцы, техники, чертежники и охрана [Там же, с. 49].

Как и на контрольном пункте в Эллис Айленде, пропускной лагерь в Челябинске служил местом сбора личных данных о крестьянских переселенцах. Служащие, регистраторы и писцы помимо прочего интересовались сведениями и месте рождения и цели движения переселенцев (о регистрации колонистов в Челябинске см. [Справочная книжка..., 1907, с. 79–80; Справочная книжка..., 1909, с. 82]). В круг задач находившегося в Челябинске «заведующего передвижением переселенцев Западного района» входил сбор соответствующего статистического материала в регистрационных пунктах Сызрани и Иркутска и направление их в Санкт-Петербург, в Переселенческое управление и Министерство путей сообщения. Другие учреждения, например, губернаторское управление в Полтаве и Харькове, также обращались к коллегам в Челябинске с просьбой предоставить информацию о соответствующих миграционных передвижениях. Не в последнюю очередь собранным в Челябинске статистическим материалом интересовались и исследователи миграции [Смирнова, 2000, с. 49].

В Челябинском переселенческом пункте не только должны были собираться статистические данные для государственных учреждений. В этом «игольном ушке» сибирской миграции следовало также распространять «нужную» (государственную) информацию среди крестьянских колонистов. Накануне Первой мировой войны в Челябинске было учреждено справочное бюро, которое могло информировать колонистов об условиях жизни в пункте назначения¹⁰. Особый интерес представлял вопрос о том, в каких областях остались свободные земли, а в каких – нет [Степанова, 2004, с. 55]. С помощью соответствующей информации власти хотели предотвратить возможность неудачных переселений и возвращения разочарованных переселенцев из Сибири. Активно использовались начальная школа и молельня пропускного лагеря. Здесь ежедневно читались религиозные, морально-поучительные и исторические тексты. В воскресенье в молельне проводились церковные службы [Смирнова, 2000, с. 51]. Правда, планы по созданию музея, который должен был предоставлять информацию о флоре, фауне, почвах, климате и сельскохозяйственных возможностях целевых регионов, не сбылись из-за начавшейся Первой мировой войны [Там же, с. 50].

Как и впечатляющее новое строение Эллис Айленда, Челябинский переселенческий пункт имел, с точки зрения соответствующих властей, репрезентативные функции и служил образцом. Переселенческая выставка 1912 г. в Санкт-Петербурге с гордостью демонстрировала модели домов переселенческого пункта [Степанова, 2004, с. 54]. А основанное в 1914 г. справочное бюро для колонистов служило примером для похожих учреждений в Сызрани и Пензе. Современники, подобно краеведу Ф.И. Горбунову, славил челябинский лагерь в качестве «культурного угла» на окраине «ожноуральского Чикаго» [Смирнова, 2000, с. 48; Горбунов, 1996, вып. 1, с. 214]¹¹. Посетители лагеря отмечали здесь порядок, чистоту и современные стандарты (с 1912 г. лагерь был присоединен к электропитанию и общественному водообеспечению).

Как и его нью-йоркский «старший брат», Челябинский переселенческий пункт во время войны был перепрофилирован под военные цели. Во время Русско-японской войны в лагере было построено несколько каменных зданий, и он использовался в качестве места переброски войск и лазарета [Челябинский переселенческий пункт, 1910, с. 7]. Это повторилось и во время Первой мировой войны [Смирнова, 2000, с. 51]. Свой закат переселенческий пункт пережил в конце 1920-х гг., когда политика коллективизации и первый пятилетний план открыли совершенно новую страницу аграрной истории Советской России.

В отличие от Эллис Айленда, который сегодня является одним из наиболее посещаемых музеев США, в Челябинске немного напоминает о большом пропускном лагере для крестьян-мигрантов. Лишь название двух улиц («Переселенческий пункт» и «Переселенческая») указывает на историю этого места, которое в остальном предоставлено самому себе. Примерно двадцать лет назад историк Смирнова указала на то, что история Челябинского переселенческого пункта еще недостаточно хорошо изучена [Там же, с. 47]. Если отвлечься от некоторого количества небольших статей, а также публикаций в Интернете, то это утверждение до сих пор актуально. Насколько мне известно, еще не существует монографии, в которой систематически рассматривала бы сохранившиеся воспоминания и письма крестьянских переселенцев или работников пропускного лагеря (см., например [Сумкин, 1908]). Документы государственного Переселенческого управления в Историческом государственном архиве Санкт-Петербурга, по моим сведениям, также еще не систематически изучались с точки зрения истории Челябинского переселенческого пункта.

Попытка типологии: шлюзы трансконтинентальной миграции как «места модерности»

Оба представленных здесь места, инспекционный центр Эллис Айленда и Челябинский переселенческий пункт, по моему мнению, позволительно интерпретировать как примеры нового типа конфигурации социального пространства, возникшего в последние десятилетия XIX в. в различных транспортных узлах трансконтинентальных путей сообщения. Эти шлюзы трансконтинентальной миграции («hubs of global migration») отличаются общим набором характеристик и могут быть описаны как сеть пунктов, в которых трансконтинентальные миграционные движения миллионов людей координировались, контролировались, статистически изучались и обеспечивались в эпоху массовой миграции. В качестве других примеров таких специфических «мест модерности» следует назвать 1) «инспекционный центр» Эйнджел Айленд около Сан Франциско [Hoskins, 2007, p. 437–455], 2) вокзал для эмигрантов Рулебен (близ Берлина), 3) пограничные миграционные пункты на границе Российской, Немецкой и Габсбургской империй (как, например, Мысловице/Mysłowice) [Brinkmann, 2010, p.47–83], 4) бараки для переселенцев в гамбургском порту, а с 1901 г. залы для переселенцев в районе Гамбург – Веддель (Ballin-Stadt) (о Гамбурге см. [Hillstrom, 2009, p. 34; Horder, 1992, p. 102 и след.; Brinkmann, 2017, S. 339–350]). Другие менее известные примеры в дальнейшем должны быть выявлены.

Попытка (идеально) типологического описания шлюзов (трансконтинентальной) миграции как специфических «мест модерности» базируется на рассуждении о том, что «пространство» не является естественной, внеисторической категорией и что история не развивается в «пространстве» как на сцене или в изначально данном, «нейтральном» контейнере. Пространство как категория, значимая для исторических процессов, скорее должно рассматриваться как «социальное пространство», то есть пространство, освоенное, воспринятое, созданное, структурированное и обжитое людьми. Социальные пространства в той же мере находятся под влиянием действий и восприятий людей, в какой люди подвергаются воздействию структур социальных пространств. При этом социальные пространства всегда привязаны к конкретным местам, в которых материальная структура и культурно кодированные правила поведения существенно влияют на действие и восприятие находящихся в этих местах людей. Поэтому при анализе и описании «мест модерности» как специфических социопространственных конфигураций имеют значение как материальные факторы, так и характер и функции действующих здесь людей, распределение власти, пространственные социальные практики и типы поведения и, наконец, форм восприятия и репрезентации пространств в дискурсах, воспоминаниях и художественных артефактах (о таком методическом подходе см. [Шенк, 2016, 14 и след.]).

Следующий список характеристик может представить лишь идеально-типичное описание в первом приближении ШТМ в качестве «мест модерности»:

1) ШТМ возникают в последние два десятилетия XIX в. и выполняют свою функцию не более чем до середины XX в. (совпадая по времени с эпохой (массовой) миграции).

2) ШТМ возникают на государственных границах, в узловых и переходных пунктах современных транспортных сетей, преимущественно в портах и железнодорожных узлах. Привязка к современной инфраструктуре имеет ключевое значение. Специфическое расположение обеспечивает «канализацию» мигрантов сквозь соответствующие «контрольные шлюзы». Избежать ШТМ для мигрантов затруднительно.

3) В качестве мест менеджмента, контроля, надзора, статистического учета и обслуживания большого количества (трансконтинентальных) мигрантов ШТМ маркировали невралгические пункты на глобальной транспортной сети в век всемирного передвижения.

4) Их возникновение связано с возросшей потребностью современного государства обезопасить свои границы («территоризация») и контролировать трансконтинентальные и миграционные процессы [Charles, 2016]. ШТМ – это «системы власти, которые обеспечивают развитие государственного вмешательства и администрирования с помощью специфических практик, техники и форм знания» [Lüthi, 2009, p. 12].

5) ШТМ создаются государственными или частными организациями и часто являются аренами тесного сотрудничества государственных и негосударственных акторов (например, железнодорожные и паромные компании) или международных организаций (Красный Крест и др.).

6) ШТМ отличаются островным характером. Они или окружены водой, или находятся вдали (и пространственно отграниченны) от поселения местных жителей.

7) К базовому арсеналу ШТМ принадлежат жилые бараки, умывальни, кухни и столовые, больница, регистратура и управленческие конторы. К «дополнительным опциям» относятся коношны, культовые здания, школа, магазины и пр.

8) В ШТМ выходцы из непривилегированных слоев сталкиваются с многочисленными репрезентациями государственной власти и людьми с высшим образованием (медики, статистики и др.). В контексте межгосударственной миграции встречаются представители разных национальностей, языков и конфессий. Поэтому ШТМ – места разнообразных культурных контактов.

9) В ШТМ работают чаще всего в тесном сотрудничестве с властями врачи и медперсонал, которые обследуют мигрантов на предмет наличия «болезней» и состояния «здоровья». Центральной задачей медиков является сдерживание болезней и эпидемий.

10) ШТМ – аккумуляторы и генераторы знания и обширного статистического материала о миграционных процессах. Собранные чиновниками и статистиками сведения предоставляются в распоряжение государственных властей и науки.

11) ШТМ – это места репрезентации, нацеленные (также) на специфическое внешнее воздействие. Государственные и негосударственные акторы (например, пароходства) используют их как инструменты репрезентации современности, рациональности, эффективности и власти.

12) Опыт пребывания в ШТМ (включая медицинское освидетельствование, опрос, надежды и страхи, чувственные впечатления и т.д.) запечатлелся в ментальных картах миллионов мигрантов. Прохождение сквозь ШТМ – ключевой опыт трансконтинентальной миграции в позднем XIX и раннем XX в.

13) Определенные ШТМ служат примером для подражания. Очевидно, инициаторы и практики этих мест находятся в процессе взаимного (и частично интернационального) наблюдения.

14) Во время войн ШТМ часто перепрофилируются и используются для военных целей (в том числе в качестве лазаретов).

15) Оставшиеся сооружения ШТМ поныне напоминают о сетях осевых пунктов глобальной миграции в эпоху первой глобализации.

Все пятнадцать пунктов очерченного каталога критериев позволительно, по моему мнению, применить к обоим представленным здесь примерам – к инспекционному центру Эллис Айленд и Челябинскому переселенческому пункту. Однако, несмотря на обилие структурных сходств этих мест, необходимо указать на ряд различий:

1) В то время как контрольный пункт на Эллис Айленде был осознанно создан государственными службами, чтобы поставить под контроль иммиграцию в США, власти Челябинска реагировали на кризисную ситуацию, возникшую в результате «затора», созданного на этом важном железнодорожном узле крестьянами-колонистами.

2) Важной задачей контрольного пункта на Эллис Айленде была охрана внешних границ США, а также выявление и возвращение «нежелательных» иммигрантов. Челябинский переселенческий пункт, напротив, в первую очередь имел задачу обеспечения крестьянских колонистов медицинской помощью и продовольствием.

3) Особенно бросается в глаза различное обращение с историей и материальными остатками обоих ШТМ в России и США. В то время как в Челябинске архитектурное наследие переселенческого пункта предан запустению, импозантные здания приема иммигрантов на Эллис Айленде служат сегодня в качестве современного и активно посещаемого музея миграции. Если в случае Челябинского переселенческого пункта мы имеем дело с «местом исчезающей Европы» [Raabe, Sznajderman, 2006], то Эллис Айленд занимает и в сегодняшней Америке видное место на ментальной карте людей¹². Относительно исторической исследовательской литературы об обоих пунктах также заметны большие различия. Обращаясь к тезису В. Ключевского о том, что «история России – это история страны, которая колонизируется», можно задаться вопросом, почему ключевые места переселения в Российской империи не занимают видного места на карте российских мест памяти (lieux de mémoire).

Основные вопросы для будущих исследований

Систематическое исследование приемных и пропускных лагерей трансконтинентальной миграции в эпоху первой глобализации находится в самом начале. В заключение я хотел бы коротко

очертить вопросы, которые представляются мне наиболее плодотворными и многообещающими в работах, нацеленных на сравнение и историю отношений:

1. Каковы были основания для создания всевозможных ШТМ? Какие институты (государственные и негосударственные акторы, международные организации) влияли на их создание? Какие задачи должны были взять на себя те или иные ШТМ? Как они были организованы с точки зрения пространства и работы? Как они финансировались? Как комплектовался их персонал? Сколько мигрантов «обрабатывалось» там? Каков в среднем был срок пребывания? Что происходило с собранными здесь сведениями, или статистическим материалом?

2. Как можно включить ШТМ исторически (диахронно) в генеалогию современного лагеря для значительного числа людей? На какие образцы ориентировались основатели ШТМ? Как можно описать генеалогические отношения с другими типами современного лагеря (лагеря для военнопленных, карантинного пункта, концентрационного лагеря [Greiner, Kramer, 2013])?

3. Как повлияли на современный ШТМ параллельные изменения в областях статистики (населения), медицинского знания, дискурса о гигиене, инфраструктуры, организации фабрики¹³ и логистики?

4. Как воспринимали друг друга и влияли друг на друга основатели и практики ШТМ? Имелся ли глобальный дискурс экспертов о возможно более эффективной организации приемных и пропускных лагерей для мигрантов? Заметны ли в этой сфере взаимные учебные процессы и формы интернационального трансфера знаний?

Насколько сильно ШТМ были включены в глобальные контакты, можно предположить на примере истории Эллис Айленда и Челябинского переселенческого пункта: в 1981 г. руководитель (*first immigration commissioner*) Эллис Айленд Джон Б. Вебер (1842–1926) ездил с делегацией из пяти человек в Россию, чтобы на месте понять причины массовой еврейской иммиграции в США. Свои наблюдения Вебер описал в обширном отчете, который он публично представил по возвращении в США и позже напечатал в своей автобиографии. Отчет рисовал мрачную картину политической системы в России и жизни евреев в стране (см. об этом [Bayor, 2014, p. 9] и особенно [Weber, 1924, p. 112–128]. Соответствующая глава базируется на докладе «Россия в 1891», который Вебер сделал после своего возвращения в Нью-Йорк. См. также [Weber, 1893]). Из истории Челябинского переселенческого пункта известно, что в 1913 г. с сотрудниками пункта связывался генеральный консул США с просьбой о предоставлении информации о миграционных процессах [Степанова, 2004, с. 55].

5. Как пребывание в ШТМ воспринималось мигрантами? Как соответствующие переживания перерабатывались в письмах, дневниках и/или воспоминаниях? Какие впечатления (чувства, запахи, ощущение времени, восприятие пространства и т.д.) особенно подчеркивались в этих источниках? Что можно сказать о различии опыта пребывания в этих местах у мужчин и женщин? Какие техники разработали мигранты, чтобы вырваться из данных властных и надзирающих структур или чтобы избежать их?

6. Каково сегодня место истории ШТМ в культуре памяти соответствующей страны? Где сохранение архитектурного наследия является предметом сознательной заботы, а где – нет? Каковы причины этого в том или ином случае?

7. По поводу терминологии: в каких понятиях / метафорах лучше всего описывать ШТМ (шлюз, реле, турникет, ворота, лагерь, игольное ушко, координационная точка, gateway и т.д.)?

Перевод с немецкого
И.В. Нарского и С. Сиротининой

Примечания

¹Первую версию этого текста я представил в сентябре 2016 г. в рамках международной конференции «Перекрестки трансконтинентальной и транснациональной миграции в Российской империи/СССР середины XIX–XX вв.», проходившую в Южно-Уральском государственном университете. Я благодарю участников конференции за ценные замечания и критические комментарии.

²В исследовательской литературе иногда приводятся более высокие цифры. Так, согласно Мелвиллу, в период между 1861 и 1914 гг. в регионы к востоку от Урала переселилось 6,5 млн. крестьян, из них около 5 млн. прибыли сюда между 1897 и 1914 гг. Только в период между 1907 и 1909 гг. обусловленный миграцией рост населения в этом регионе составил более 2 млн. человек (см. [Melville, 1992, p. 1066]). По указаниям Маркса,

число русских, украинских и белорусских крестьян, переселившихся в Сибирь между 1891 и 1914 гг., составило примерно 5 млн. человек (см. [Marks, 1991, p. 155]).

³ В 1889 г. был принят подробный миграционный закон, в 1892 году основан Комитет Сибирской железной дороги, и в 1896 г. создано Переселенческое управление

⁴ Созданный в 1855 г. иммиграционный пункт – *immigration landingstation* – в Касл-Гардене, в районе Манхэттен, служил мигрантам скорее убежищем, чем контрольным пунктом. Через него прошли около 8 млн. человек 9 (см. [Hillstrom, 2009, p. 44]).

⁵ Кульминацией стал 1907 год, когда в Эллис Айленд прибыли 3818 судов с одним миллионом человек на борту (см. [Bayor, 2015, p.27, 39]).

⁶ Правда, в Эллис Айленде проходили контроль только пассажиры 3 и 4 классов. Контроль пассажиров первого и второго классов производился еще на палубе парохода [Bayor, 2014, p. 28; Hillstrom, p. 49].

⁷ До строительства железных дорог в азиатской части Российской империи «воротами в Сибирь» для многих была Тюмень. Отсюда в Челябинский переселенческий пункт в 1890-х гг. даже перевозились жилищные бараки для проезжающих колонистов.

⁸ Пространство лагеря разделялось на три отсека: 1) переселенческий двор, 2) больничный двор и 3) хозяйственная часть со столовыми [Степанова, 2004, с. 54].

⁹ В переселенческом пункте располагалась современно оснащенная больница, которая была организована по образцу Боткинской больницы в Санкт-Петербурге и обладала собственным рентгеновским аппаратом. В 1910 г. здесь прошли лечение 12 тыс. стационарных и 224 тыс. амбулаторных больных.

¹⁰ С 1914 г. в переселенческом пункте находилась также лавка журнала «Сельский вестник», в которой продавалась рекомендуемая литература.

¹¹ С 1912 по 1928 год Ф.И. Горбунов работал счетоводом, бухгалтером на Челябинском переселенческом пункте. URL: <http://www.miass.info/slovari/article.php?article=478> (дата обращения: 01.03.2018).

¹² Другие ШТМ по большей части забыты: например, вокзал для покидающих страну на станции Рулебен в Берлине. Об этом см., например [Nordhausen, 1895, p. 140–142; Hengsbach, 1974, p. 420–429].

¹³ На параллели рабочей организации Эллис Айленда и современных фабрик (и скотобоев) того времени указывает, например, Байор: «Ellis Island appeared as a giant mass production factory pouring immigrants into America, a conveyer belt moving masses from boat to barge to inspection.»(2) «it was an industrial processing similar to the manufacture of goods in America's new mechanical factories.» [Bayor, 2014, p. 38].

Библиографический список

Горбунов Ф. И. «Культурный уголок Челябы» (Ф. И. Горбунов о Челябинском переселенческом пункте) // Челябинск неизвестный: краевед. сб. Челябинск, 1996. Вып. 1. С. 214.

Гумбрехт Х.У. Современный, Современность // Словарь основных исторических понятий / под ред. Ю. Зарецкого, К. Левинсона, И. Ширле. М.: НЛЮ, 2014. Т. 1. С. 241.

Лор Э. Российское гражданство: от империи к Советскому Союзу, М.: НЛЮ, 2017. 450 с.

Смирнов С. С., Смирнова В. Е. Переселенческий пункт в Челябинске // Энциклопедия Челябинск, URL: <http://www.book-chel.ru/ind.php?what=card&id=2135> (дата обращения: 25.02.2019).

Смирнова В. Е. Челябинский переселенческий пункт (конец XIX века – 1920-е годы) // Вестник Челябинского университета. 2000. N 1. С. 47–53.

Справочная книжка для ходяков и переселенцев на 1909 год с путевой картой Азиатской России / Переселенческое управление. СПб.: Б.и., 1909. С. 82.

Справочная книжка о переселении за Урал в 1906 год. Сведения необходимые каждому хозяину, задумавшему переселение в Сибирь, и каждому ходяку / Переселенческое управление. СПб.: Б.и., 1907. С. 79–80.

Степанова Л. П. Роль железной дороги в развитии социальной сферы Челябинского железнодорожного узла в свете переселенческой политики России конца XIX – начала XX века // Роль частного предпринимательства в развитии железных дорог России: Матер. конф. М.: Б.и., 2004. С. 51–59.

Сумкин М. В Сибирь за землю: Из Калужской губернии в Семипалатинскую область: Записки ходяка. М.: Б.и., 1908. 74 с.

Челябинский переселенческий пункт / Переселенческое управление главного управления землеустройства и земледелия. СПб.: Б.и., 1910.

Шенк Ф. Б. Ментальные карты: конструирование географического пространства в Европе от эпохи Просвещения до наших дней: Обзор литературы // Новое литературное обозрение. 2001. № 52. С. 42–61.

- Шенк Ф. Б.* Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог, М.: НЛЮ, 2016. 576 с.
- Bayor R. H.* Encountering Ellis Island. How European Immigrants Entered America. Baltimore: John Hopkins University Press, 2014. 180 p.
- Berrol S.* East Side / East End. Eastern European Jews in London and New York, 1870–1920. London, 1994. P. 1–12.
- Brinkmann T.* Why Paul Nathan Attacked Albert Ballin: The Transatlantic Mass Migration and the Privatization of Prussia's Eastern Border Inspection, 1886–1914 // *Central European History*. 2010. N 43. P. 47–83.
- Brinkmann T.* Ellis Island an der Elbe? Die Entstehung der Hamburger Auswandererhallen und die osteuropäische Massenmigration in die Vereinigten Staaten 1880-1914 // *Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790/ R. Hammel-Kiesow, H. Herold und C. Schnurmann (Hg.)*, Trier, 2017. S. 339–350.
- Conrad S.* What is Global History? Princeton: Princeton University Press, 2016. 312 p.
- Fairchild A. L.* Science at Borders. Immigrant Medical Inspection and the Shaping of the Modern Industrial Labor Force. Baltimore, 2003. 385 S.
- Geistbeck M.* Der Weltverkehr. Telegraphie und Post, Eisenbahnen und Schifffahrt in ihrer Entwicklung dargestellt. Freiburg im Breisgau, 1895. 558 S.
- Geisthövel A.; Knoch H.* (Hg.) Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts, Frankfurt/M, 2005. 373 S.
- Goryushkin L. M.* Migration, Settlement and the Rural Economy of Siberia, 1861–1914 // *The History of Siberia. From Russian Conquest to Revolution / A. Wood (Hg.)*. London, 1991. P. 140–157.
- Greiner B., Kramer A.* (Hg.) Die Welt der Lager. Zur «Erfolgsgeschichte» einer Institution, Hamburg: Hamburger Edition, 2013. 359 S.
- Hengsbach A.* Station der «Europamüden». Die Geschichte des Auswandererbahnhofs Ruhleben // *Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins*. Bd. 70. 1974. S. 420–429.
- Hillstrom K.* The Dream of America: Immigration 1870–1920. Detroit: Omnigraphics, 2009. 209 p.
- Hoerder D.* Cultures in Contact. World Migrations in the Second Millennium. Durham, NC 2002. 209 S.
- Hoerder D., Knauf D.* (Hg.) Aufbruch in die Fremde. Europäische Auswanderung nach Übersee. Bremen (Edition Temmen), 1992. 208 S.
- Hoerder D.* Migration in the Atlantic Economies: Regional European Origins and Worldwide Expansion // *European Migrants. Global and Local Perspectives / Leslie Page Moch (Hg.)*. Boston, 1996. P. 21–51.
- Hoskins G., Maddern J. F.* Immigration Stations. The Regulation and Commemoration of Mobility at Angel Island, San Francisco and Ellis Island, New York //: *Geographies of Mobilities. Practices, Spaces, Subjects*, T. Cresswell, P. Merriman (Hg.). Farnham: Ashgate, 2011. P. 151–165.
- Janik-Freis E.* Die Grenzstadt Myslowitz im Kontext der Massenmigration aus Ostmitteleuropa um 1900 // *Galizien in Bewegung. Wahrnehmungen, Begegnungen, Verflechtungen / M. Baran-Szoltys, N. Gude, E. S. Janik-Freis (Hg.)*. Wien, 2017. S. 171–189.
- Krajewski M.* Restlosigkeit. Weltprojekte um 1900. Frankfurt a/M., 2006. 365 S.
- Lüthi B.* Invading Bodies. Medizin und Immigration in den USA 1880–1920. Frankfurt; NY: Campus, 2009. 393 S.
- Maier Ch. S.* Once Within Borders. Territories of Power, Wealth and Belonging Since 1500. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2016. 416 p.
- Marks S. G.* Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. Ithaca, 1991. 140 p.
- Melville R.* Bevölkerungsentwicklung und demographischer Strukturwandel bis zum Ersten Weltkrieg // *Gottfried Schramm (Hg.) Handbuch der Geschichte Russlands*. Stuttgart, 1992. Bd. 3/2. P. 1010–1066.
- Nordhausen R.* Der Auswanderer-Bahnhof in Ruhleben // *Die Gartenlaube*. 1895. Heft 9. URL: https://de.wikisource.org/wiki/Der_Auswanderer-Bahnhof_in_Ruhleben (дата обращения: 25.02.2018).

Osterhammel J. Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, München, 2010. 1568 S.

Perec G., Bober. Geschichten von Ellis Island. Oder wie man Amerikaner macht. Berlin: Wagenbach, 1997. 160 S.

Raabe K., Sznajderman M. (Hg.) Last & Lost. Ein Atlas des verschwindenden Europas. Frankfurt, 2006. 336 S.

Rogger H. Tsarist Policy on Jewish Emigration // Soviet-Jewish Affairs. 1973. Vol. 3. № 1. P. 26–36.

Sunderland W. Taming the Wild Field. Colonization and Empire on the Russian Steppe, Ithaca: Cornell University Press, 2006.

The Statue of Liberty – Ellis Island Foundation, Inc. URL: <https://libertyellisfoundation.org/oral-histories> (дата обращения: 01.03.2019).

Tworek H. Der Weltverkehr und die Ausbreitung des Kapitalismus um 1900 // Themenportal Europäische Geschichte. URL: <http://www.europa.clio-online.de/2015/Article=737> (дата обращения: 25.02.2018).

Weber J. B. La situation des Juifs en Russie: rapport adressé au gouvernement des États-Unis. N.P. Paris, 1893. 146 P.

Weber J. B. Autobiography. Buffalo, New York: J.W. Clement Co, 1924. URL: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=wu.89077001584;view=1up;seq=9> (дата обращения: 01.03.2019).

Wertheimer J. Unwelcome Strangers. East European Jews in Imperial Germany. New York, 1987. 288 p.

Дата поступления рукописи в редакцию 18.10.2018

TRANSCONTINENTAL MIGRATION GATEWAYS AS PLACES OF MODERNITY

F. B. Shenk

University of Basel, St. Peter's Square, 1, 4003, Basel, Switzerland

The paper is devoted to the concept of “gateways of transcontinental migration” as elements of a special type of socio-spatial configuration that emerged in the late 19th - early 20th centuries. Their first historical forms appeared simultaneously in different geographic points during the mass migration processes of the first wave of globalization. Those “places of modernity” arose as a result of the rapid development of transport and media infrastructure, the medicalization of various aspects of human life and society, the triumph of expert rationality in public administration, etc. The author analyzes in detail two examples of migration “hubs” that have arisen along the lines of intensive migration: the Ellis Island registration point for transatlantic migrants in New York and the resettlement center in Chelyabinsk for peasants who were trying to move beyond the Urals. Ellis Island embodied the state's need for control, management, and accounting. At the same time, the activities of many expert groups in the various services of this center contributed to the generation of knowledge about society and to the accumulation of statistical material. Ellis Island is remembered in mental maps of millions of US residents as a place of intense personal experience and emotions. The resettlement center in Chelyabinsk also served as a collection point for personal information and statistical data and played an important role in the migration processes in the late imperial Russia. However, in modern cultural memory of the inhabitants of Russia, it is almost unrepresented, non-museified and not used in symbolic politics. The author considers other characteristics that distinguish the two “transcontinental mobility gateways” though the focus is on 15 ideally-typical characteristics common to any social space of the kind. The final part of the article raises questions about further development of the research within the framework of the presented concept.

Keywords: mass migrations, temporary camp, transcontinental migration processes, places of modernity, Chelyabinsk resettlement station, Ellis Island.

References

Bayor, R.H. (2014), *Encountering Ellis Island. How European Immigrants Entered America*, John Hopkins University Press, Baltimore, USA, 180 p.

Berrol, S. (1994), *East Side / East End. Eastern European Jews in London and New York, 1870–1920*, Praeger, Westport, Conn., USA, 159 p.

Brinkmann, T. (2010), “Why Paul Nathan Attacked Albert Ballin: The Transatlantic Mass Migration and the Privatization of Prussia's Eastern Border Inspection, 1886–1914”, *Central European History*, № 43, pp. 47–83.

- Brinkmann, T. (2017), "Ellis Island an der Elbe? Die Entstehung der Hamburger Auswandererhallen und die osteuropäische Massenmigration in die Vereinigten Staaten 1880-1914", in Rolf Hammel-Kiesow, Heiko Herold und Claudia Schnurmann (Hg.), *Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790*, Porta Alba Verlag, Trier, Deutschland, S. 339–350.
- Chelyabinskiy pereselencheskiy punkt* [Chelyabinsk resettlement point] (1910), Pereselencheskoe upravlenie glavnogo upravleniya zemleustroystva i zemledeliya, St. Petersburg, Russia.
- Conrad, S. (2016), *What is Global History?*, Princeton University Press, Princeton, USA, 312 p.
- Fairchild, A.L. (2003), *Science at Borders. Immigrant Medical Inspection and the Shaping of the Modern Industrial Labor Force*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, USA, 2003, 385 p.
- Geistbeck, M. (1895), *Der Weltverkehr. Telegraphie und Post, Eisenbahnen und Schifffahrt in ihrer Entwicklung dargestellt*, Herder, Freiburg im Breisgau, Deutschland, 494 S.
- Geisthövel, A. & H. Knoch (Hg.) (2005), *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Campus, Frankfurt am Main, Deutschland, 373 S.
- Goryushkin, L.M. (1991), "Migration, Settlement and the Rural Economy of Siberia, 1861–1914", in Wood, A. (ed.), *The History of Siberia. From Russian Conquest to Revolution*, Routledge, London, pp. 140–157.
- Greiner, B. & A. Kramer (Hg.) (2013), *Die Welt der Lager. Zur "Erfolgsgeschichte" einer Institution*, Hamburger Edition, Hamburg, Deutschland, 359 S.
- Gumbrecht, H.U. (2014) "Modern, Modernity", in Zaretskiy, Yu., Levinson, K. & Schierle I. (eds.), *Slovar' osnovnykh istoricheskikh ponyatiy* [Dictionary of basic historical concepts], NLO, Moscow, Russia, p. 241.
- Hengsbach, A. (1974), „Station der "Europamüden". Die Geschichte des Auswandererbahnhofs Ruhleben“, *Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins*, Bd. 70, S. 420-429.
- Hillstrom, K. (2009), *The Dream of America: Immigration 1870-1920*, Omnigraphics, Detroit, USA, 209 p.
- Hoerder, D. (1996), "Migration in the Atlantic Economies: Regional European Origins and Worldwide Expansion", in Moch L.P. (eds.), *European Migrants. Global and Local Perspectives*, Northeastern Univ. Press, Boston, USA, pp. 21-51.
- Hoerder, D. (2002), *Cultures in Contact. World Migrations in the Second Millennium*, Duke University Press, Durham, UK, 779 p.
- Hoerder, D. & D. Knauf (Hg.) (1992), *Aufbruch in die Fremde. Europäische Auswanderung nach Übersee*, Edition Temmen, Bremen, Deutschland, 208 S.
- Hoskins, G. & J.F. Maddern (2011), "Immigration Stations. The Regulation and Commemoration of Mobility at Angel Island, San Francisco and Ellis Island, New York", in Cresswell, T. & P.Merriman (eds.), *Geographies of Mobilities. Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate, Farnham, UK, pp. 151–165.
- Janik-Freis, E. (2017), "Die Grenzstadt Myslowitz im Kontext der Massenmigration aus Ostmitteleuropa um 1900“, in Baran-Szoltys, M., Gude, N. & Janik-Freis, E. (Hg.), *Galizien in Bewegung. Wahrnehmungen, Begegnungen, Verflechtungen*, V & R unipress, Vienna University, Wien, Österreich, S. 171–189.
- Krajewski, M. (2006), *Restlosigkeit. Weltprojekte um 1900*, Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main, Deutschland, 365 S.
- Lohr, Eric. (2017), *Russian citizenship: from empire to the Soviet Union*, Harvard University Press, Cambridge Mass. USA, 278 p.
- Lüthi, B. (2009), *Invading Bodies. Medizin und Immigration in den USA 1880-1920*, Campus, Frankfurt, Deutschland, 393 S.
- Marks, S.G. (1991), *Road to Power. The Trans-Siberian Railway and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917*, Cornell University Press, Ithaca, USA, 240 p.
- Maier, Ch. (2016), *Once Within Borders. Territories of Power, Wealth and Belonging Since 1500*, Harvard University Press, Cambridge, MA, USA, 416 p.
- Melville, R. (1992), „Bevölkerungsentwicklung und demographischer Strukturwandel bis zum Ersten Weltkrieg“, in *Handbuch der Geschichte Russlands*, Bd. 3/2, hg. von Gottfried Schramm, Hiersemann, Stuttgart, Deutschland, pp. 1010–1066.
- Nordhausen, R. (1895), "Der Auswanderer-Bahnhof in Ruhleben", *Die Gartenlaube*, Heft 9, available at: https://de.wikisource.org/wiki/Der_Auswanderer-Bahnhof_in_Ruhleben (accessed: 25.02.2018).
- Osterhammel, J. (2010), *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, C.H. Beck, München, Deutschland, 1568 S.
- Perec, G. & Bober (1997), *Geschichten von Ellis Island. Oder wie man Amerikaner macht*, Wagenbach, Berlin, Deutschland, 160 S.
- Raabe, K. & Sznajderman, M. (Hg.) (2006), *Last & Lost. Ein Atlas des verschwindenden Europas*, Suhrkamp, Frankfurt, Deutschland, 336 S.
- Rogger, H. (1973), "Tsarist Policy on Jewish Emigration", *Soviet-Jewish Affairs*, Vol. 3, № 1, pp. 26–36.
- Schenk, F.B. (2001), "Mental maps: the construction of geographical space in Europe from the Enlightenment to the present day. Literature review", *Novoe Literaturnoe Obozrenie*, № 52, pp. 42–61.

- Schenk, F.B. (2016), *Poezd v sovremennost'. Mobil'nost' i sotsial'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznyh dorog* [Train to modernity. Mobility and social space of Russia in the railway age], NLO, Moscow, Russia, 576 p.
- Smirnov, S.S. & Smirnova, V.E., "Resettlement center in Chelyabinsk", in *Entsiklopediya Chelyabinsk* [Encyclopedia Chelyabinsk], available at: <http://www.book-chel.ru/ind.php?what=card&id=2135> (accessed: 25.02.2019).
- Smirnova, V.E. (2000), "Chelyabinsk resettlement center (late 20th century – 1920s)", *Vestnik Chelyabinskogo universiteta*, № 1, pp. 47–53.
- Spravochnaya knizhka dlya hodokov i pereselentsev na 1909 god s putevoy kartoy Aziatskoy Rossii* [Reference book for scouts and immigrants for the year 1909 with a roadmap of Asian Russia] (1909), Pereselencheskoe upravlenie, St. Petersburg, Russia.
- Spravochnaya knizhka o pereselenii za Ural v 1906 god. Svedeniya neobhodimye kazhdomu hozyainu, zadumavshemu pereselenie v Sibir', i kazhdomu hodoku* [Reference book on the resettlement of the Urals in 1906. Information necessary for every owner, who decided to move to Siberia, and for each scout] (1907), Pereselencheskoe upravlenie, St. Petersburg, Russia.
- Stepanova, L.P. (2004), "The role of the railway in the development of the social sphere of the Chelyabinsk railway junction in the light of the migration policy of Russia in the late XIX - early XX century", in *Rol' chastnogo predprinimatel'stva v razvitii zheleznyh dorog Rossii: Materialy konferentsii* [The role of private entrepreneurship in the development of Russian railways: Conference proceedings], Moscow, Russia, pp. 51–59.
- Sumkin, M. (1908), *V Sibir' za zemleyu: Iz Kaluzhskoy gubernii v Semipalatinskuyu oblast'. Zapiski hodoka* [To Siberia for the land: From the Kaluga province to the Semipalatinsk region. Walker's notes], Moscow, Russia, 74 p.
- Sunderland, W. (2006), *Taming the Wild Field. Colonization and Empire on the Russian Steppe*, Cornell University Press, Ithaca, USA, 239 p.
- The Statue of Liberty - Ellis Island Foundation, Inc.*, available at: <https://libertyellisfoundation.org/oral-histories> (accessed: 01.03.2019).
- Tworek, H., "Der Weltverkehr und die Ausbreitung des Kapitalismus um 1900", in *Themenportal Europäische Geschichte*, available at: <http://www.europa.clio-online.de/2015/Article=737> (accessed: 25.02.2018).
- Weber, J.B. (1893), *La situation des Juifs en Russie : rapport adressé au gouvernement des États-Unis, o.O.*
- Weber, J.B. (1924) *Autobiography*, J.W. Clement Co, Buffalo, N.Y., USA, available at: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=wu.89077001584;view=1up;seq=9> (accessed: 01.03.2019).
- Wertheimer, J. (1987), *Unwelcome Strangers. East European Jews in Imperial Germany*, Oxford University Press, New York, USA, 288 p.