

Kotler P., Haider D., Rein I. Marketing Places: Attracting Investment Industry and Tourism to Cities, States and Nations. N. Y.: The Free Press, 1993. 388 p.

Сведения об авторе

Бодрова Ольга Александровна

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

Bodrova Olga A.

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

DOI: 10.25702/KSC.2307-5252.2019.10.2.42-53

УДК 347.781:39(470.1/.2)"18/19"

М. В. Иванова, О. В. Шабалина

ИЗВОЗ И СОДЕРЖАНИЕ ПОЧТОВЫХ СТАНЦИЙ КАК ВИД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОРЕННОГО НАСЕЛЕНИЯ КОЛЬСКОГО ПОЛУОСТРОВА (СААМОВ) В XIX В.

Аннотация

Предпринята попытка представить появление дополнительных или сопутствующих видов экономической деятельности коренного населения региона — извоза (извозничества) и содержания почтовых станций в проблемном поле экономической истории как части формировавшихся адаптационных навыков саамов к изменяющейся среде в широком понимании. Выявлен и рассмотрен широкий круг высокоинформативных опубликованных и архивных источников XVIII–XIX вв., позволивших определить два этноэкономических фактора, повлиявших на складывание такой исторической ситуации в экономике Кольского п-ова, когда именно саамы (лопари) стали основным субъектом перевозок, а гужевой (олений) транспорт в комбинации с водным транспортом создал коммуникационное пространство развития всех сфер жизнедеятельности Кольского п-ова в XVIII–XIX вв. Формирование системы передвижения грузов и пассажиров неизбежно создавало множество прямых и обратных связей, отражавшихся на состоянии общественно-экономического развития региона в указанный период.

Ключевые слова:

саамы (лопари), Кольский Север, извоз (извозничество), почтовый Кольский тракт, почтовые станции Кольского уезда.

Medeya V. Ivanova, Olga V. Shabalina

CARRYING AND MAINTENANCE OF POST HOUSES AS A KIND OF ECONOMIC ACTIVITY OF THE INDIGENOUS POPULATION OF THE KOLA PENINSULA (SÁMI) IN THE 19-th CENTURY

Abstract

The article attempts to present the emergence of additional or co-occurring economic activities of the indigenous population of the region — carrying (carrier's trade) and maintenance of post houses — in the problematic area of economic history as part of the Sámi's fledgling adaptation to the changing environment in a broad sense. A rather wide range of highly informative published and archival sources of the 18th–

19th centuries was identified and considered, which allowed to identify two ethno-economic factors that influenced the development of such historical situation in the economy of the Kola Peninsula, when it was the Sámi (Lapps) who became the main subject of carrying, and the animal-drawn (deer) transport in combination with waterborne traffic created a communication space for the development of all spheres of life in the Kola Peninsula in the 18th–19th centuries. The formation of a system for carrying goods and passengers inevitably created many direct and back links that influenced the state of the socio-economic development of the region during this period.

Keywords:

Sámi (Lapps), Kola North, carrying (carrier's trade), Kola post road, post houses of the Kola district.

Кольский Север стал обживаться начиная с эпохи мезолита. Первыми сюда потянулись различные племена охотников и рыболовов. Они прибывали с территории Скандинавии, юга Европы и Северного Урала. Постепенно формировалось автохтонное население будущего культурного региона Лапландии — саами (лопари) и финны. Исторически территория Кольского п-ова считалась частью Лапландии — Русской (Российской) Лапландией. Являясь антропологически гетерогенными, саамы (лопари) в процессе обретения собственной культуры и идентичности вырабатывали приемы и традиции хозяйственной деятельности в условиях природно-ландшафтных особенностей в местах их поселения.

Изучение традиционных домохозяйств Кольского Севера осуществлялось преимущественно в дисциплинарных рамках этнографии и лаппонистики (лопаристики) и связано в основном с процессами формирования и функционирования, с культурной идентичностью, формами сохранения и адаптации историко-культурного наследия, проблемами и перспективами создания поликультурного регионального пространства [Киселев, Киселева, 1987; Куропятник, Куропятник, 1999; Лукьянченко, 1999; Гуцол и др., 2007; Бодрова, 2009; Пация, 2009; Кучинский, 2011; Разумова, 2013].

Немногочисленные исследования проблем экономического развития традиционных домохозяйств Кольского Севера в основном сводятся к анализу проблем трудоустройства на территориальных рынках труда [Виноградова, 2006]. Исследования в области этнического предпринимательства традиционных домохозяйств Кольского Севера фактически отсутствуют. Поэтому представляется оправданной попытка определить появление дополнительных или сопутствующих видов экономической деятельности коренного населения данного региона в проблемном поле экономической истории как части формировавшихся адаптационных навыков саамов к изменяющейся среде в широком понимании. Мы поддерживаем научное мнение, подвергающее критике распространенное априорное утверждение об однозначно разрушительном и ведущем к утрате культуры взаимодействия саамов с другими акторами социально-политических процессов в исторической ретроспективе на данной территории [Hansen, Olsen, 2014: 231; Куропятник, Куропятник, 2017]. Отрицая «дискурс виктимизации» аборигенного народа Кольского Севера, мы показываем на материале исторических источников выгодность для коренного населения появившихся в XVIII–XIX вв. экономических практик.

Различные общественно-политические интервенции в XVI–XIX вв. на территории Кольского п-ова потенцировали местных жителей адаптироваться к новым экономическим условиям. У коренного населения появилась возможность дополнительного заработка, не связанного с традиционным природопользованием:

обслуживание почтовых станций, извоз, сдача в аренду сенокосных угодий, охрана рыболовецких становищ на берегу Баренцева моря, заготовка дров. Развитие сопутствующих видов экономической деятельности складывалось под воздействием объективных и субъективных факторов и в результате позволяло получать дополнительный доход, покупать продукты питания и другие виды необходимых товаров.

Одним из наиболее доходных и востребованных направлений деятельности было «извозничество» [Харузин, 1890: 132]. Извозничество (извоз) получило развитие как нематериальный вид экономической деятельности и представляло собой услугу по перевозке грузов и людей по территории Кольского п-ова. Почему именно саамы (лопари) стали основным субъектом перевозок? Это обусловлено двумя основными факторами, которые можно определить как *этноэкономические*.

Во-первых, сказались особенности организации традиционного хозяйства, веками сложившиеся маршруты перекочевок между зимним и сезонным местом проживания, промыслово-собираТЕЛЬский образ жизни и наличие оленей. Саамская община представляла собой *распределенное домохозяйство (погост)*, которое объединяло места постоянного (зимнего) и временного (сезонного) проживания, а также маршруты перекочевок, родовые угодья, промысловые территории. Каждый погост имел четкую локацию с границами по естественным географическим ориентирам, таким как горы, озера, камни, реки [Львов, 1916: 64]. Необходимо отметить, что отдаленность летних становищ от зимних достигала десятки и сотни квадратных километров и саамы (лопари) ежегодно совершали переход на огромное расстояние без каких-либо дорог.

Во-вторых, сыграла свою роль «особая память» лопарей [Чарнолуский, 1930: 46], то есть исключительное знание местности и способность распознавать путь. Постоянное пребывание в тундре, на охоте, ежегодные объезды тундры для собирания своих стад выработали у саамов (лопарей) «особую память и привычку к своему краю, навык разбираться в тончайших очертаниях контуров лесов на горизонте и протяженности холмов в волнистом рельефе тундры», «по-видимому, и зрение их отличается способностью ясно видеть предметы в перспективе и воспроизводить их с помощью зрительной памяти с чрезвычайной точностью», — полагал В. В. Чарнолуский. Этнограф рассказывает о старике, который был слепым и «ездил в зимнее время в стадо», что указывает на развитие у лопарей «особого чутья местности». Лопари узнают дорогу с закрытыми глазами, по тем потряхиваниям на неровностях почвы, по которой они едут. «Несомненно, эту способность следует приписать ощущениям моторного ряда» [Чарнолуский, 1930: 46–48]. Кроме того, гораздо ранее, в источнике 1792 г., упоминаются способности лапландцев ориентироваться на местности с помощью определенных знаний-навыков: «...и если темно или дурная погода бывает, тогда смотрят по ветру, с какой стороны он дует, по которому и узнают они свою дорогу; когда же едут к югу и ветер дует с той стороны, то они прямо против него едут; если же бывает восточный ветер, тогда оставляют его в левой стороне, а если западный, то в правой. Они также узнают и по звездам свою дорогу; хотя и не имеют понятия об астрономии, но знают положения многих звезд и называют их разными именами» [Лем, 1792: 63]. По мнению В. П. Верещагина, лопари имеют «хорошее и довольно верное понятие о положении четырех стран света, и, по указаниям своих натуральных компасов, они спокойно могут кочевать по пустынным пространствам» [Верещагин, 1849: 63].

Фактически до строительства железной дороги на территории Кольского п-ова не было путей сообщения, кроме морских. «Дорога», или, точнее, «путь сообщения», в понимании лопарей находит специфическое дифференцированное отражение в четырех терминах: тропа; дорога между соседними селениями одного и того же наименования, след от которой заметен и летом; объезженная плотная зимняя дорога и свежая по первому снегу [Чарнолуский, 1930: 47].

В то же время, несмотря на изолированность от большой земли, Кольский п-ов в различные исторические периоды был в центре экономических интересов политиков, предпринимателей и других интересантов из различных стран. Спрос на услугу перевозки предъявляли служители церкви, чиновники, предприниматели, промышленники, колонисты, путешественники-исследователи. Усиление государственной власти на Кольском п-ове обусловило появление в начале XVIII в. государственной повинности — ямской гоньбы, то есть перевозки служилых людей и казенных грузов [Вигилев, 1979: 53]. Развитие торговли и промышленности, возникновение монополий, увеличивало спрос на перевозки со стороны предпринимателей [Иванова, Шабалина, 2017: 52]. По утверждению И. Ф. Ушакова, первоначально лопари разводили оленей почти исключительно для транспортных нужд. Продуктивное оленеводство стало развиваться у них лишь в XVIII в. [Ушаков, 1998: 34].

Описывая экономический быт лопарей, Н. Н. Харузин выделяет несколько различных занятий, которые позволяли лопарям получать небольшой дополнительный доход: извозничество, охрана рыболовецких станов, рубка леса и заготовка дров, выделка кожи, судостроение (экостровские лопари). С точки зрения доходности на первом месте, по его подсчетам, стояло извозничество: зимой — на оленях, летом — на лодке по «дорогам» и рекам, соединяющим погосты. По сведениям Н. Н. Харузина, «летом проезжих в Лапландию почти не бывает». Сообщение поддерживалось между населенными пунктами вдоль берега Белого моря и Северного океана проходящим пароходом. В глубь полуострова не было смысла передвигаться, так как погосты пусты (в силу особенностей организации традиционного хозяйства коренных жителей). Зимой все, кому нужно пройти в погосты, доезжали до Кандалакши, а оттуда уже совершали на оленях свои поездки внутрь страны либо через Колу, либо минуя ее. Весной, пока еще лежит снег, поморы передвигались от своих становищ на Белом море в глубь Лапландии, к своим становищам на Мурманском берегу. Поморы доходили до ст. Разноволоцкой, а затем лопари перевозили часть из них в Колу и дальше, а часть — прямо в становища, не заезжая в Колу. Несмотря на низкую плату, которая бралась за провоз, лопари в общей сложности получали довольно значительный доход от этого занятия. По данным Н. Н. Харузина: в 1883 г. — 3805 руб. 50 коп., в 1884 г. — 5800 руб., в 1885 г. — 5890 руб., в 1886 г. — 2298 руб. [Харузин, 1890: 132–133].

В 1849 г. были опубликованы «Очерки Архангельской губернии» авторства преподавателя истории и географии в различных училищах Архангельской губернии Василия Петровича Верещагина (1827–1851). Этот труд был высоко оценен современниками [Верещагин, 1851]. В. П. Верещагин на правах очевидца (а в случае с появлявшимися в XIX в. этнографическими описаниями культуры и быта лопарей (саамов) — это весомый аргумент в пользу достоверности наблюдений) описывает сборы лопаря в путь, его средства передвижения. Он констатирует, что собирался лопарь в путь очень споро, так как путешествовал всегда налегке, даже если отправлялся за сотни верст. Лопарь запрягал в сани

по одному оленю (рис. 1). Сани были очень похожи па половину маленькой лодки; они сшивались из тоненьких дощечек, прибитых к ребрам, как в лодках; под санями проходила во всю их длину широкая доска, как киль, и служила для того, чтобы сани «не слишком повертывались на снегу». Эти сани называются «керисом, или кережею и кережкою, по произношению Русских». Керис в длину был не более 2,5 аршина, в ширину — 1,5. «Для управления оленем служит одна только возжа, которая привязывается к рогам: перекидывая эту возжу на правый или на левый бок оленя, лопарь заставляет приученное к этому животное бежать или останавливаться. Для понуждения оленей не употребляется ни плети, ни палки; чтоб принудить оленя бежать быстрее, довольно будет прихлопнуть по боку его возжею, или прикрикнуть» [Верещагин, 1849: 59–61].

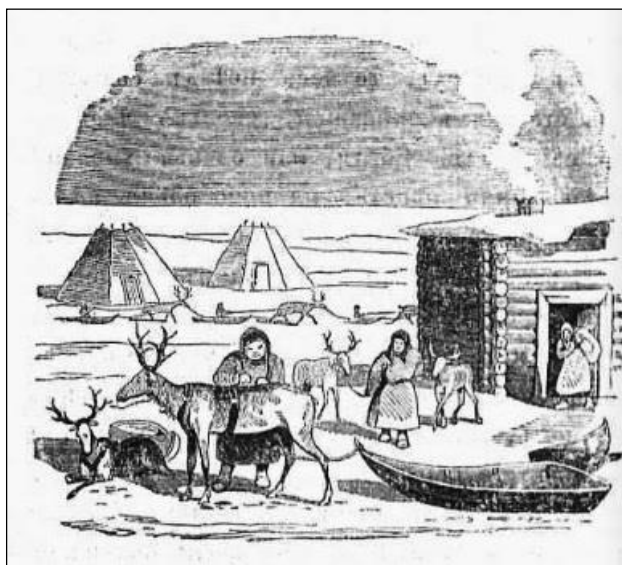


Рис. 1. Сборы лопаря в дорогу.
Из книги «Очерки Архангельской губернии [Верещагин, 1849: 60]

Закончив сборы, лопарь едет к заранее условленному месту, не разбирая пути, не задавая себе вопроса: какова будет дорога? И это очень естественно, по мнению В. П. Верещагина: «ибо в Лапландии нет, да и быть не может, постоянных дорог; для Лопаря там и дорога, где он едет. За него нечего опасаться, что он заблудится: родные пустыни ему так же хорошо знакомы, как для нас улицы своего города». Значительный снежный покров не являлся для оленя серьезным препятствием, так как он, «наделенный широкими копытами, не вязнет в снегу, а легкий керис, подмазанный еще смолою, неслышно скользит по снегу, и путешествующий Лопарь, свесив правую ногу на левый край кериса, заботится только, чтоб сохранить равновесие своего шаткого экипажа» [Верещагин, 1849: 61–62].

Весьма важно, что «кочевому Лопарю <...> не нужно запастись и брать с собою корм для оленя, какое бы дальнейшее путешествие не предстояло. Олень обладает чрезвычайно тонким обонянием. Как бы ни глубок был снег, он узнает, есть ли под ним мох; найдя такое место, он быстро раскидывает снег передними ногами, добирается до своей пищи и углубляется в снег так, что его почти не видно; вместо воды олень ест или, пожалуй, пьет снег» [Верещагин, 1849: 63].

Что касается ситуации с путями сообщения на Кольском п-ове в середине XIX в., а точнее в 1856 г., то достаточно полно она представлена в «Архангельском сборнике, или материалах для подробного описания Архангельской губернии, собранных из отдельных статей, помещенных в разное время в Архангельских губернских ведомостях» [Архангельский сборник, кн. 2, 1863]. Тот факт, что в описываемое время одним из наиболее затруднительных почтовых сообщений в губернии было сообщение с Колой, объяснялся «местными, почти непреодолимыми неудобствами, поставляемыми северною природою». Регулярная почтовая гоньба от Архангельска через Кольский острог до «Дацкого рубежа» была организована 15 апреля 1704 г. по указу Петра I. Под руководством капитана Никиты Басаргина на Кольском п-ове было устроено 64 стана на пути в 1124 версты. На каждом стане разместили по два стрельца для скорой почтовой гоньбы. В тяжелых природных условиях, без достаточного корма для лошадей несли они свою службу. Почта доставлялась летом пешком, а зимой — на лыжах. И все же, несмотря на нечеловеческие условия гоньбы, письма от Архангельска до пограничного города Вардегуз (ныне — город Варде в норвежской области Финнмарк) шли менее трех недель [Вигилев, 1979: 53]. По прошествии более чем полутора столетий на Кольском п-ове ситуация с путями сообщения не изменилась: «Казенные пакеты и другия известия из Колы достигают до Архангельска не ранее 3-х недель». Но коренным образом изменилась политика властей в организации обслуживания почтовых станций: «...содержатели станций, Лопари» [Архангельский сборник, кн. 1: 93, 1863].

Пространство, разделяющее Архангельск и Колу, описывалось как «пустынныя, то болотистыя, то песчаныя места, многочисленныя переправы чрез реки и наконец перемена сухопутнаго пути на водяной». Преодолевать это пространство предписывалось «в кережках, подпрягаемых оленями <...>, переезды на лодках чрез реки и озера, встречающияся на пути, и местами неизбежное путешествие пешком по почтовой тропинке, могущее последовать в глубокое ненастье». Если летний путь от Архангельска до Онеги пролегал на пространстве 232 верст по местам болотистым, тундристым и песчаным и был «неудобен для проезда в больших экипажах», то от Онеги «езда на колесах вовсе прекращается» [Архангельский сборник, кн. 2: 283, 1863].

За Онегой летом сухопутного тракта не существовало. «Почты и проезжающие в Колу, до селения Кандалакши ездят водою, а далее местами на лодках чрез реки и озера, местами пешком по почтовой тропинке». На станциях по Кольскому тракту до Онеги содержалось по 4 лошади, от Онеги до Кандалакши — по 2. От Кандалакши до Колы на расстоянии 213 верст было учреждено 7 станций, где вместо лошадей имелись по 4 оленя (рис. 2). Эти олени использовались только зимой. Летом содержатели станций лопари обязаны были все тяжести, «как почтовые, так и проезжающих», переносить на себе (см. рис. 3). Поверстная плата — с лошади по 1,5 копейки серебром. Два оленя заменяли одну лошадь [Архангельский сборник, кн. 1: 93, 1863].

Осенью «затруднения» в пути увеличивались, так как дороги повреждались от ненастья, реки замерзали. Часто езда на пространстве из Кеми в Колу прекращалась на три или на четыре недели. Во время зимы езда производилась «до Онеги гусем в обыкновенных санях; отсюда к Кеми в особенных узких санях; которыя употребляются для проезда и от Кеми к Коле до Зашеечной станции, но без отводов, которые по узкой дороге, заросшей молодым лесом, проходить

не могут». От Зашеечной станции до города Кола передвигались на оленях в кережках или болках⁶, продолжая путь от одной станции до другой (рис. 4), расположенных в зимних Лопарских селениях (погостах), «а частью в устроенных для сего избах, по льду рек, озер и болот, и чрез крутыя каменистыя горы» [Архангельский сборник, кн. 2: 283–285, 1863]. Перегоны между станциями от 18 до 35 верст. Почтовая дорога, так же как и проселочные между селениями, в Лапландии, не пролегла постоянно по одному и тому же месту; каждый ехал где удобнее, «лишь бы миновать глубокие сугробы, ориентируясь на приметныя горы, деревья и овраги. Одна мятель может затруднить опытного ездока». В кережку садился только один человек, или клали до 5 пудов клади. Провожатый ехал впереди на особой кережке, остальные за ним. Обоз из нескольких кережек назывался *райда*; провожатый — *райдник*. При спуске райды с крутых гор, повод каждого оленя привязывался к корме предшествующей кережки; из задней выпрягали хорошо обьеженно оленя и, привязав повод его к корме этой кережки, соединяли с предпоследней. Таким образом, каждый олень удерживал предшествующую кережку, а задний — две последние. Чтобы сохранить полоз кережки и придать ее ходу по насту большую легкость, дно ее обливали водой. Средняя скорость езды «с малою кладью» составляла от 8 до 9 верст в час — «скорость, не превышающая самой посредственной рыси лошади» [Архангельский сборник, кн. 1: 93–95, 1863].



Рис. 2. Карта Кольского п-ова с нанесенными на нее почтовой дорогой и станциями: Кандалакшская, Зашеечная, Екостровская, Вороньезерская, Разноволоцкая, Масельская, Вороньеручьевская, Кицкая, Кола. (из книги «Карманной почтовый атлас всей Российской Империи, разделенной на губернии: с показанием главных почтовых дорог») [Атлас, 1808: 1])

⁶ «Для почетных проезжающих накладывают на кережку волчек, чрез что образуется экипаж, называемый болок, — род нашей кибитки» [Архангельский сборник, кн. 1: 95, 1863].



Рис. 3. Пути сообщения (фото из книги «Северный край. Иллюстрированный альбом Архангельской губернии: посвящается бывшему архангельскому губернатору Ивану Васильевичу Сосновскому» [Северный край, 1914: 27])



Рис. 4. Зимний полустанок (фото из книги «Северный край. Иллюстрированный альбом Архангельской губернии: посвящается бывшему архангельскому губернатору Ивану Васильевичу Сосновскому» [Северный край, 1914: 29])

Весной пути сообщения с Колой представлялись не менее затруднительными, чем осенью. Из Кемь в Колу почта не отправлялась с конца апреля до середины июня. В Кольском уезде имелось 13 почтовых станций, на которых содержалось в зимнее время 12 лошадей и 28 оленей, а летом — 13 карбасов [Архангельский сборник, 1863, Кн. 2: 285–286].

В январе 1879 г. в документе, адресованном в Управление Вологодского телеграфного округа архангельским губернатором (1871–1880), старшим советником Н. П. Игнатьевым сообщались данные, которые свидетельствовали, что ситуация не изменилась за истекшие 23 года: от Кандалакши до Колы дорог вовсе нет. Из 223 верст между этими пунктами — 162,5 версты по рекам и озерам, 60,5 верст нужно было пройти пешком. По Мурманскому побережью летом сообщение на лодках, шняках, елах, зимой — на оленях по тундре [РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 4659. Л. 3, 3 об., 4, 5].

В фонде № И-52 «Кольско-Лопарское волостное правление» (1868–1917 гг.) Государственного архива Мурманской обл. (ГОКУ ГАМО, Мурманск) достаточно полно представлены статистические сведения, ведомости о количестве сельских обществ, о численности и составе населения, о занятиях и экономическом положении крестьян, о рыбных и звериных промыслах, лесной охоте, скотоводстве, отхожих промыслах, торговле, натуральных повинностях. Фонд также содержит потенциальные источники по проблеме изучения экономической динамики традиционного хозяйства коренного населения Кольского п-ова — саамов в указанный период [Иванова и др., 2017: 66]. Два документа в данном фонде содержат сведения, позволяющие оценить организацию государственного регулирования такого вида экономической деятельности, как содержание почтовых станций в Кольско-Лопарской волости, и те проблемы, которые приходилось преодолевать лопарям (саамам), чтобы продолжать заниматься своей доходной традиционной отраслью в последней четверти XIX в.

В прошении к Кольскому исправнику № 714 от ноября 1874 г. сообщается, что на имя волостного старшины в сентябре было отправлено объявление о назначении «в 7 число сего ноября торгах с переторжкою чрез 3 дня, на отдачу содержания Лопарских-Земских Станций Кицкой, Масельской, Разноволоцкой, Экостровской, Зашеечной, Нотозерской, Мотовской, Печенской, Пазрецкой, Кильдинской и Воронежской, для вызова желающих торговаться, о распуликовании этого объявления, между Лопарями названных погостов» [ГАМО. Ф. И-52. Оп. 1. Д. 81. Л. 3–3 об.]. Старшина сделал распоряжение через трех сельских старост и десятских. Далее следует напоминание, «на каком обширном Пространстве разкинуты Кольско-Лопарская волость. Единственные обитатели которой есть кочующия Лопари, которые в осеннее время никогда не живут вместе, а отдельно семья от семьи по принятым ими ранее обычаем и по видам осенних промыслов, они живут на большом один от другого на расстоянии, так что проезд с их жилища в осеннее время не только сопряжен с большими трудностями, но даже при бурливой осени невозможен» [ГАМО. Ф. И-52. Оп.1. Д. 81. Л. 3 об.–4]. Кроме того, сообщалось, что «все Лопари, обитающая внутри Волости, не умеют грамоты, почему объявления о торгах на станции если получены кем-либо из Лопарей, но всетаки не достигли своего назначения, до разтолкования их между Лопарями грамотным человеком» [ГАМО. Ф. И-52. Оп.1. Д. 81. Л. 4]. Поэтому, считает автор документа, весьма естественно, что в назначенный срок для торгов по поводу отдачи станций на содержание никто из Лопарей кроме двух доверенных лиц от ближайших погостов явиться не имел возможности. «Следовательно, назначение торгов на упомянутые Станции в такой период времени, когда обитатели местных станций не могут явиться в место, где назначены торги, неминуемо повлечет к возвышению цен за станции, со стороны Кольских торговцев. С тем вместе к увеличению со всего населения Волости сборов на содержание всех вообще станций» [ГАМО. Ф. И-52. Оп.1. Д. 81. Л. 4 об.]. Поэтому Волостное

правление покорнейше просило назначить новые сроки торгов на отдачу в содержание упомянутых станций «с 6 будущего декабря месяца, когда доверенные от лопарских погостов могут явиться на торги» [ГАМО. Ф. И-52. Оп. 1. Д. 81. Л. 4 об.].

Второй документ, по сути, дополняет предыдущий. Волостной старшина 22 ноября 1874 г. сообщает о желании лопарей Кольско-Лопарской волости Пазрецкого и Печенгского погостов «принять в новое содержание на трехлетие с 1875 года местные их две Станции, Печенскую и Пазрецкую, так как эти станции, в истекающем трехлетии находятся в содержании тех же лопарей, которые послучаю осенней распуты, немогли своевременно явиться на торги на 7 и 11 числа ноября в Кольское Полицейское управление наотдачу тех станций в содержание, и как объявления о торгах, получены были ими поздно: причем они ходатайствуя об оставлении за ними в содержании упомянутых 2х станций Печенской и Пазрецкой принимают их в свое содержание созбавкою с цены последней выпрошенной на переторжке по 15 р. в год со станции, а завсе трехлетие за две станции 90 руб.». Волостной старшина просит поддержать ходатайство лопарей, находя его справедливым [ГАМО Ф. И-52. Оп. 1. Д. 81. Л. 8–9].

Таким образом, выявленные и рассмотренные источники XVIII–XIX вв. позволили определить этноэкономические факторы, повлиявшие на то, что на Кольском п-ове исторически сложилась ситуация, в которой коренные жители саамы (лопарь) стали заниматься перевозками. Это занятие стало устойчиво сопутствовать их основной экономической деятельности. Гужевой (олений) транспорт в сочетании с водным транспортом создали коммуникационное пространство развития всех сфер жизнедеятельности на данной территории в XVIII–XIX вв. Формирование системы передвижения грузов и пассажиров неизбежно создавало множество прямых и обратных связей, которые отражались на состоянии общественно-экономического развития региона в указанный период.

Список источников

- РГИА. Ф. 1289. Оп. 1. Д. 4659. Л. 3, 3 об., 4, 5.
- ГОКУ ГАМО. Ф. И-52. Оп. 1. Д. 81. Л. 8–9.
- ГОКУ ГАМО. Ф. И-52. Оп. 1. Д. 81. Л. 3–4 об.

Список литературы

Архангельский сборник, или Материалы для подробного описания Архангельской губернии, собранные из отдельных статей, помещенных в разное время в Архангельских губернских ведомостях: в 6 ч. Ч. 1. Архангельск: Губ. тип., 1863. Кн. 1. 524 с.

Архангельский сборник, или Материалы для подробного описания Архангельской губернии, собранные из отдельных статей, помещенных в разное время в Архангельских губернских ведомостях: в 6 ч. Ч. 1. Архангельск: Губ. тип., 1863. Кн. 2. 312 с.

Бодрова О. А. Саамская культура сквозь призму «колониальной этнографии» (к проблеме жанровой природы этнографической литературы) // Население Кольского Севера в период социальных трансформаций: Проблемы и практики культурной адаптации. Апатиты: КНЦ РАН, 2009. С. 90–99.

Верещагин В. П. [Некролог] // Северная пчела. 1851. № 144 (30 июня). С. 574.

Верещагин В. П. Очерки Архангельской губернии. СПб.: Тип. Якова Трея, 1849. 408 с.

Вигилев А. Н. История отечественной почты. Часть 2. М.: Связь, 1979. 160 с.

Виноградова С. Н. Формирование политики северного региона на рынке труда в отношении коренных малочисленных народов (на примере Мурманской области): автореф. дис. ... канд. экон. наук. Апатиты: КНЦ РАН, 2006. 23 с.

Гуцол Н. Н., Виноградова С. Н., Саморукова А. Г. Переселенные группы кольских саамов. Апатиты: КНЦ РАН, 2007. 86 с.

Иванова М. В., Казакова К. С., Шабалина О. В. Опыт социоэкономического и культурного развития Арктической зоны РФ в XVIII — начале XX вв.: к разработке источниковой базы исследования // Труды Кольского научного центра РАН. 2017. Т. 8, № 9–12. С. 61–76.

Иванова М. В., Шабалина О. В. Социально-экономические аспекты исторического освоения Кольского полуострова // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2017. № 4 (55). С. 50–59.

Карманной почтовый атлас всей Российской Империи, разделенной на губернии: с показанием главных почтовых дорог: сочинен гравирован и печатан в 1808 году при Собственном Его Императорского величества Депо карт в Санкт-Петербурге. СПб., 1808. 36 л.

Киселев А. А., Киселева Т. А. Советские саамы: история, экономика, культура. Мурманск: Кн. изд-во, 1987. 208 с.

Куропятник А. И., Куропятник М. С. Саамы: контексты и интерпретации социальных и культурных изменений // Сибирские исторические исследования. 2017. № 4. С. 226–229.

Куропятник М. С., Куропятник А. И. Саамы: современные тенденции этносоциального и правового развития // Журнал социологии и социальной антропологии. 1999. Т. II, вып. 4. С. 172–177.

Кучинский М. Г. Саамы Мурманской области: очерк современного положения // Труды Кольского научного центра РАН. 2011. № 6. С. 114–128.

Лем К. Новые и достоверные известия о лапландцах в Финмархии, о их языке, обрядах, нравах и о прежде бывшем языческом их законе / пер. с датского профессором лапландского языка Кнуд-Лемсом на немецкой; А с онаго на российской сржнтм. Андрм. Врдм.; Любопытное и полезное чтение. М.: Тип. Исаака Н. Зедербана, 1792. 136 с.

Лукьянченко Т. В. Саамы // Коренные малочисленные народы Севера и Сибири / под ред. Д. А. Функа, Л. Силланпяя. Вааса: Ун-т Академии Або, 1999. 173 с.

Львов В. Н. Русская Лапландия и русские лопари: географический и этнографический очерк. 3-е изд. М.: Типо-литография Русского т-ва печатного и издательского дела, 1916. 96 с.

Пация Е. Я. Традиционная саамская пища в восприятии и оценках переселенцев на Кольском полуострове // Кольский Север в XX–XXI вв.: культура, наука, история. Апатиты: КНЦ РАН, 2009. С. 99–112.

Разумова И. А. Гендерная стереотипия в контексте этнокультурной ситуации: женщины-саамы в русской этнографии // Вестник Кольского научного центра РАН. 2013. № 3. С. 50–56.

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».