

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

**Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Музей антропологии и этнографии имени Петра Великого (Кунсткамера)
Российской академии наук**

На правах рукописи

Васильева Валерия Владиславовна

**МОБИЛЬНОСТЬ И СТРУКТУРИРОВАНИЕ ПРОСТРАНСТВА
У ДОЛГАН ТАЙМЫРО-ЯКУТСКОГО ПРИГРАНИЧЬЯ**

Специальность 07.00.07 – этнография, этнология и антропология

Диссертация

на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научные руководители:

кандидат социологических наук, PhD
Давыдов Владимир Николаевич

член-корреспондент Российской академии наук,
доктор филологических наук, профессор
Вахтин Николай Борисович

Санкт-Петербург
2021

Содержание

Введение	4
0.1. Фокус и актуальность исследования	4
0.2. Объект, предмет, цель и задачи исследования	5
0.3. Эмпирическая база и методы исследования	6
0.4. Степень научной разработанности проблемы	10
0.4.1. Изучение проблематики пространства.....	10
0.4.2. Исследования мобильности	13
0.4.3. Изучение мобильности и структурирования пространства на сибирском материале.....	18
0.4.4. Этнографические исследования долган	20
0.5. Теоретико-методологическая база исследования.....	23
0.6. Научная новизна	25
0.7. Положения, выносимые на защиту.....	25
0.8. Теоретическая и практическая значимость работы	26
0.9. Степень достоверности и апробация результатов работы	27
0.10. Структура диссертации	28
Глава 1. Краткая характеристика исследуемого сообщества и факторы поддержания трансграничных связей.....	30
1.1. Таймыр.....	30
1.2. Поселок Сындаско	35
1.3. Анабарский улус Республики Саха (Якутия)	37
1.4. Долганы как этническая категория.....	39
1.5. Граница между регионами.....	41
Глава 2. Исторические трансформации практик мобильности населения Таймырского полуострова в сибирском контексте (XVIII – XX вв.)	45
2.1. Пути из центра: привнесение инфраструктуры.....	45
2.2. Передвижение по местности: взгляд в микромасштабе	50
2.3. Роль обменных отношений в структуре перемещений и расселения	53
2.4. Хатангский тракт как «компромисс» двух моделей перемещения	56
2.5. Ресурсная транспортная революция на Таймыре.....	59
2.6. Инфраструктурные изменения в советский период.....	64
2.7. Ослабление государственной поддержки транспортных перевозок	67
Глава 3. Обменные практики в поселке: межпоселенная мобильность людей и вещей ..	70
3.1. Способы жизнеобеспечения жителей поселка	73
3.2. «Отложенные» обмены	79
3.2.1. Внутрипоселковые обмены	80
3.2.2. Обмены на расстоянии	84
3.3. «Коммерческие» обмены	92
3.4. Обмены с приезжими	101
3.5. Планирование семейного бюджета.....	106
Глава 4. Структурирование пространства проживания и локальная мобильность.....	111
4.1. Типы локаций, с которыми соотносятся пространственные перемещения.....	114

4.1.1. Промысловые объекты: рыболовство и охота	116
4.1.2. Оленеводческие бригады	122
4.1.3. Места получения ресурсов	126
4.1.4. Поиск бивней мамонта	129
4.1.5. Геологоразведывательные экспедиции	132
4.1.6. Места тяготения и избегания	134
4.1.7. Ориентиры.....	139
4.1.8. Поселки.....	140
4.2. Темпоральная организация мобильности	141
4.3. Координация мобильности	147
Глава 5. Перемещения в пространстве: ориентирование и использование существующих путей.....	152
5.1. Навигационные стратегии долган.....	153
5.1.1. Турук: движение по азимуту	155
5.1.2. Протоптаные дороги: орок и нуол	159
5.2. Преимущество с техниками управления оленьей упряжкой	167
5.3. Культурные ограничения мобильности	170
5.3.1. Запреты, связанные с дорогой	170
5.3.2. «Обратный день»	173
Заключение	177
Использованная литература и источники.....	181
Список сокращений	210

Введение

0.1. Фокус и актуальность исследования

В данной диссертации я рассмотрю случай весьма удаленного с точки зрения представленности официальной транспортной инфраструктуры района. В центре повествования будет долганский поселок Сындасско, расположенный в таймырско-якутском приграничье – на пересечении институциональных условий двух регионов. Важной его особенностью является этническая гомогенность, как с точки зрения официальной статистики, так и выражающаяся в представлениях жителей о связанности практически всего без исключения поселка родственными отношениями. Кроме того, промысловая деятельность жителей поселка, включающая оленеводство, охоту, рыболовство, поиск бивня мамонта и др., не закреплена за определенными семьями, а может меняться с течением времени, так как местные жители обычно обладают всеми этими навыками (или потенциально имеют возможность им обучиться). И, наконец, по сравнению с многими другими северными поселками (например, на Ямале, в Ненецком автономном округе или на Чукотке), жители Сындасско, в том числе, благодаря транспортной труднодоступности, относительно мало сталкиваются с «чужаками» – работниками нефтегазовой отрасли, геологами, экстремальными путешественниками, туристами; даже руководящие должности в поселке полностью заняты местными жителями. Взаимодействие с незнакомыми людьми либо оказывается непродолжительным, либо происходит в определенных локациях за пределами поселка.

На данный момент основным транспортом в поселке в холодное время года является снегоход, и в центре диссертации находится именно снегоходная мобильность (хоть и рассматриваемая в контексте перемещения при помощи иных средств передвижения). В настоящее время снегоход используется жителями долганских поселков для очень широкого спектра перемещений, что создает определенные темпорально-пространственные особенности жизни, несомненно, отличные от ситуации до повсеместного распространения этого транспортного средства. В связи с этим актуальной задачей этнографического исследования становится анализ «современной» мобильности и связанных с ней пространственных представлений в сообществе, полагающемся, в основном, на личный транспорт.

Внедрение в жизнь кочевых групп на Севере именно этой технической инновации породило целую традицию антропологических текстов. Эта традиция восходит к книге П.

Пелто «Снегоходная революция» (1973), которая посвящена небольшой и, согласно Пелто, прежде весьма изолированной группе саамов-сколтов на северо-востоке Финляндии, в которой с появлением снегохода произошли радикальные изменения. Среди них Пелто называет изменения в способе выпаса оленей и в социальной структуре изучаемого сообщества («техноэкономическая дифференциация»), а также появление зависимости от внешней для сообщества среды из-за необходимости получать топливо и запчасти («де-локализация»). Пелто пишет о том, что благодаря снегоходам оленеводы получили возможность ускорить многие оленеводческие операции и проводить значительно меньше времени с оленями, из-за чего те становятся менее прирученными, кроме того, их перестают тренировать для езды в упряжках. Наличие в семье снегохода и эффективное его использование для получения ресурсов становится основным фактором, способствующим повышению социального статуса. Те, у кого снегохода нет, оказываются в зависимости от остальных, и многие семьи прекращают заниматься оленеводством, потому что это становится невыгодно. Возросшая зависимость от внешних источников топлива и запчастей, и, как следствие, включенность в мировую экономическую и политическую систему ставит, по его мнению, культурную автономию под угрозу (Там же). Большинство последующих работ, написанных в этом ключе, сводятся к описанию одного или нескольких последствий, которые снегоходная революция вызвала у той или иной группы оленеводов: изменений в технике выпаса оленей (Williams 2003; Helander-Renvall 2008; Konstantinov 2009; Истомин 2015), социальной структуре (Hall 1971; Абрамов 2015) и де-локализации (Воробьев 2011, 2016). Кроме того, исследовались также изменения под влиянием других технических средств: например, самолетов-амфибий у шведских саамов (Willersburg 1987), мобильных телефонов у ненцев (Stammler 2009, 2013), GPS-навигаторов у инуитов (Aporta, Higgs 2005). Однако далеко не все наблюдения антропологов подтверждают революционность такого рода изменений (см., напр., Usher 1972; Истомин 2015).

0.2. Объект, предмет, цель и задачи исследования

Объектом исследования является население поселка Сындасско, расположенного на востоке Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района Красноярского края, в районе таймыро-якутского пограничья. **Предметом** – практики мобильности и их роль в формировании пространственной организации у поселковых жителей. Следует оговориться, что под населением Сындасско подразумеваются и те, кто временно или постоянно пребывает в окрестной тундре. Подавляющее большинство из них идентифицирует себя как

долганы, поэтому для обозначения жителей поселка также используется эта этническая категория.

Целью данной работы является анализ трансформации мобильности долган таймыро-якутского приграничья в контексте их повседневных экономических и пространственных практик.

Для реализации указанной цели определены следующие **задачи**:

- Описать инфраструктурные условия жителей Сындасско и факторы поддержания ими трансграничных связей с жителями якутских поселков;
- Проанализировать становление нынешней транспортной ситуации на Таймыре, а также связь нынешних практик мобильности с предшествующими;
- Рассмотреть различные практики обмена, связанные с мобильностью людей и вещей;
- Описать многообразие локаций, используемых жителями арктического поселка в качестве мест пребывания, их темпоральное распределение и координацию перемещений на снегоходе между этими локациями;
- Проанализировать способы ориентирования на местности, используемые долганами в контексте хозяйственной деятельности, а также проследить историческую преемственность ориентирования на снегоходе с приемами навигации, применяемыми при управлении другими транспортными средствами.

0.3. Эмпирическая база и методы исследования

Среди используемых мной источников полевые материалы, собранные и обработанные в 2013-2019 годах: аудиозаписи и транскрипты интервью, результаты наблюдения, зафиксированные в полевых дневниках, материалы из личных архивов, а также сведения, полученные от местных администраций и учреждений культуры; архивные документы из архивов Российской академии наук, Музея антропологии и этнографии РАН им. Петра Великого, Таймырского архива г. Дудинки, Национального архива республики Саха (Якутия), Государственного архива Красноярского края, а также Российского государственного архива экономики; материалы СМИ (районных периодических изданий), статьи и книги, написанные представителями исследуемых сообществ; картографические материалы, созданные местными жителями и совместно с ними.

Полевая работа для диссертационного исследования проводилась на Таймыре с 2013 по 2017 г. Продолжительность поездок составляла от трех недель до двух с половиной

месяцев. Все они проходили в холодное время года: в марте 2013 г., феврале 2014 г., апреле-июне 2015 г., феврале-апреле 2017 г., что было обусловлено сроками осуществления снегоходных перемещений¹. Кроме того, несколько поездок было предпринято для работы по другим проектам: для архивной работы в г. Дудинка в ноябре 2014 г. и работы по гранту ПАО ГМК Норильский Никель «Молодежь в северных городах (Норильск, Никель, Мончегорск): запрос на городскую среду» в декабре 2015 г. и феврале 2016 г. В ходе этих поездок также был собран дополнительный материал для данной диссертации. Общая длительность работы в поле в этом регионе составляет около восьми месяцев.

Все экспедиции, проведенные для сбора материала по диссертационному исследованию, были одиночными. В поездках в марте 2013 г. и феврале 2014 г. были собраны материалы о социальной жизни вокруг различных зимников региона, используемых как для грузовых, так и для пассажирских перевозок, а также о неформальных практиках использования рейсового транспорта. В ходе полевой работы 2013-2014 гг. осуществлялись поездки по нескольким зимним дорогам: техническим зимникам для обслуживания газопроводов, зимнику, проложенному по льду Енисея и используемому для пассажирских и грузоперевозок, а также по зимнику Норильск – Хатанга. Кроме того, в ходе исследования удалось принять участие в нескольких внутренних авиарейсах (самолетных и вертолетных). Всё это позволило получить, помимо используемых в диссертации материалов, также и представление об общем контексте, а также существующих на полуострове реалиях и «нормах» мобильности. Во время длительной поездки 2015 г. был собран материал в восточной части Таймыра, в п. Новорыбное, п. Сындасско (акцент делался на тундровой жизни в их окрестностях), а также п. Юрюнг-Хая Анабарского улуса, граничащем с Таймыром. Данные, полученные в ходе этой экспедиции, легли в основу всех эмпирических глав диссертации. Особенно полезными оказались наблюдения в п. Юрюнг-Хая в отношении практик обмена между населенными пунктами. В поездке 2017 г. в центре внимания были обменные практики, в том числе, связанные с неформальным природопользованием, а также практики мобильности и структурирования пространства жителей Сындасско. Именно в рамках этой поездки была собрана картографическая информация, позволяющая делать выводы о структурировании местными жителями пространства поселка и окружающей тундры.

Основными методами сбора материала послужили наблюдение (в том числе включенное), полуструктурированные интервью, а также работа с архивными источниками.

¹ Несмотря на то, что в последние годы жители поселков перемещаются на снегоходах также и по летней тундре, структура этих перемещений значительно отличается от зимней. Летние перемещения на снегоходах остались за рамками данной работы.

Важным приемом стали «мобильные методы» (Büscher, Urry 2009) – включенное наблюдение в пути, сопровождаемое спонтанными интервью. Для этого с разными по возрасту и опыту водителями, на разных моделях снегоходов было осуществлено множество поездок, различных по назначению: из одного поселка в другой (как в соседний таймырский поселок, так и – пересекая административную границу – в соседний якутский), из поселка в тундровые стойбища и между ними, на промысел, в развлекательные поездки – на «пикники», в хозяйственные поездки за водой (льдом) и углем для растопки печей. Кроме того, однажды мне довелось проехать часть пути до соседнего поселка за рулем, в то время как владелец снегохода комментировал мои действия с пассажирского сиденья, что послужило ценным источником информации о практиках управления снегоходами и выбора маршрута. Полочки и плутания также были – вопреки здравому смыслу – полевой удачей. Благодаря им удалось получить информацию о практиках корректирования курса движения и стратегиях поиска знакомых ориентиров. Помимо интервью, полученных во время таких выездов (и после них), были взяты также интервью с другими жителями поселка, окрестных тундровых стойбищ и охотничьих домиков, с которыми совместных поездок предпринять не довелось. Следует отметить, что исследования навыков ориентирования имеют ограничения, связанные с языковым барьером (у большинства моих информантов наиболее употребимым языком был долганский) и со сложностями вербализации когнитивных процессов, неизбежными для такой темы, как навыки навигации (Feinberg, Genz 2012; Lavrillier, Gabyshev 2017: 32).

Помимо этого, я наблюдала за приготовлениями к поездкам, в которых я не принимала непосредственного участия, а также за обсуждением совершенных или планируемых поездок, или их частотой в той или иной семье. Кроме того, с помощью метода полуструктурированных интервью мне удалось получить большое количество информации по темам, смежным с мобильностью: о неформальном обмене, семейной экономике, промысловых практиках, а также о взаимодействии с жителями соседних поселков по ту сторону административной границы между Таймыром и Якутией.

В процессе полевой работы в поселках я жила с семьями местных жителей, знакомства с которыми у меня завязались в Санкт-Петербурге еще до первой поездки в исследуемый регион. Ключевым проводником в поле для меня стала преподавательница из Института народов Севера РГПУ им. Герцена Жанна Прокопьевна Спиридонова, которой я бесконечно признательна за огромную работу по налаживанию социальных связей и уроки долганского языка².

² Большинство населения Хатанго-Анабарского региона говорит на языке тюркской группы, который называют или долганским (обычно – когда речь идет о таймырской части региона) или северным якутским (в Анабарском

Что касается использования долганского языка во время полевой работы, следует оговориться, что уровень моего владения языком весьма невысок: к моменту первого приезда я могла понимать бóльшую часть произносимого на долганском, однако почти не могла поддержать беседу. Впрочем, в обоих таймырских поселках меня понимали по-русски, а в Новорыбном чаще всего и сами полноценно им владели и использовали в разговорах между собой. Жители Сындасско, однако, в беседах между собой русский использовали мало, а иногда испытывали затруднения с тем, чтобы выразить по-русски мысль в разговорах со мной. В таких ситуациях я предлагала информанту попытаться перейти со мной на родной язык, а сама продолжала говорить по-русски. В нескольких случаях мне все же приходилось обращаться за помощью импровизированных переводчиков – чаще всего, более молодых членов семьи. Языковой барьер, кроме того, осложнял и наблюдение: мне не всегда удавалось понимать суть разговора или ситуации, а шанс обсудить её позже, чтобы удостовериться в правильности своей интерпретации, представлялся не всегда.

При сборе и анализе материалов (в Главе 4) использована методика социального картирования. Она не является новой в этнографии: так, при составлении «Историко-этнографического атласа Сибири» (1961) авторами была создана серия карт, отражавшая распространение типов того или иного предмета материальной культуры (нарт, лыж, лодок, жилищ, одежды, головных уборов, орнамента, бубнов и колотушек), что в те годы было лишь одним проявлением тенденции к визуализации этнографических данных. Среди недавних североведческих исследований, в которых используется визуализация данных, можно назвать работы Т. Сафоновой и И. Шанты (Safonova, Santha 2011; Сафонова, Шанта 2013), посвященные эвенкам и бурятам востока Бурятии, К. Мертенса (Mertens 2016) об эвенках Катангского района Иркутской области, а также многочисленные альбомы-монографии Школы северного дизайна (Головнёв и др. 2015; Головнёв и др. 2016; Гарин и др. 2017; Гарин, Кравчук 2018; Гарин и др. 2019), анализирующие мобильность преимущественно среди саамов на Кольском полуострове, ненцев на Ямале и чукчей на Чукотке. Можно выделить несколько разных типов социального картирования: 1) метод простого отображения на карте геоинформационных пространственных сведений с указанием атрибутивных данных для их последующей интерпретации; 2) визуализация социального явления – например, нанесение статистических данных; 3) систематизация и нанесение на карту материального или абстрактного явления, в частности, представлений людей (Скалабан 2012). Картирование используется мной для отображения сети объектов (классифицированных по типу

улусе Якутии). Некоторые, преимущественно лексические, различия по разные стороны границы действительно существуют и рефлексированы носителями, однако долганский и литературный якутский относительно взаимопонятны.

характерных для них активностей), между которыми осуществляется мобильность в рассматриваемом регионе, а также путей, которыми эти локации достигаются. При этом карта содержит также субъективную информацию: описания практик самими информантами и атрибутирование тех или иных характеристик объектам, связанным с коллективной памятью. Кроме того, сам способ составления этой карты – по данным навигаторов информантов, благодаря совместной работе с картой, а также собственным наблюдениям – предполагает значительную субъективность, в том числе, в выборе объектов для картирования.

И, наконец, были использованы архивные материалы из нескольких архивов. Материалы о переустройстве границы в исследуемом регионе в 1920-30-е гг. были собраны в Архиве Российской академии наук (РАН) (материалы Комиссии по изучению Якутской ССР), Национальном архиве республики Саха (Якутия) (МКУ РС(Я)) (материалы о деятельности Хатангского нассвета, Анабарского райисполкома, «Нордвигстроя»), Государственном архиве Красноярского края (ГАКК) (докладная записка о районировании, отчет о работе нордвигской экспедиции), Таймырском архиве г. Дудинки (МКУ ТА) (протоколы собраний Карго-Куэльского кочевого совета Хатангского района). В ГАКК также были собраны материалы из отчетов о работе транспортных инфраструктур (порта, аэропорта и железной дороги в Дудинке, Хатангского и Диксонского портов) и обзора о возникновении судоходства на Енисее, а также похозяйственных карточек переписи населения 1926-1927 гг. В Архиве Музея антропологии и этнографии РАН им. Петра Великого (АМАЭ РАН) были изучены полевые материалы А.А. Попова и Г.Н. Грачевой, а также рукописи книг, статей, отчетов Е.И. Убрятовой, Б.О. Долгих, Г.Д. Вербова, Н.М. Рымшана, посвященные исследуемому региону, в частности, истории пересмотра наименования долган как этнической группы. В Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) были обнаружены материалы А.М. Хазанович – метеоролога и заведующей Красным чумом, работавшей на Таймыре в 1930-40-е гг., позволяющие получить определенное представление о транспортных практиках этого периода.

0.4. Степень научной разработанности проблемы

0.4.1. Изучение проблематики пространства

К рассмотрению пространственной проблематики обращались представители различных гуманитарных дисциплин: географии, социологии, психологии, социальной антропологии. Интерес к этой теме заметно возрос в последние десятилетия XX века на волне

общего поворота науки к исследованию материального, и особенно этот тренд коснулся урбанистических исследований. Восприятие горожанами городской среды исследовал К. Линч в своей работе «Образ города» с помощью методики ментального картографирования – выделения на создаваемых горожанами картах наиболее частотных, а, следовательно, значимых для жителей городских объектов (Линч 1982 [1960]). Идея Линча о том, что важнейшим в изучении восприятия пространства города является исследование его ментальных репрезентаций, стала очень популярна начиная с 1970-х гг. Так, разрабатывая проблематику соотношения пространства и места, И-Фу Туан вводит понятие «топофилия» для описания мест, ассоциирующихся с личными переживаниями и оказывающихся значимыми для конкретного человека (Tuán 1990 [1974], 2001 [1977]), а исследовательница Д. Мэсси говорит о «чувстве места» – смыслах, вкладываемых человеком или группой в тот или иной отрезок пространства (Massey 1994)³.

Утверждение о том, что пространство не является статичнымместилищем предметов, а находится в динамичных отношениях с социальной реальностью, лежат в основе воззрений целого ряда неомарксистских урбанистов (Лефевр 2015 [1974]; Harvey 1993 [1973]; Soja 1989). В частности, согласно А. Лефевру, пространство продуцируется обществом в процессе его экономического и культурного функционирования. Тот или иной способ производства включает в себя определенные пространственные практики, а также способы организации жизни, эксплицируемые пространственно. Соответственно, изменения в социальных отношениях влекут за собой изменения в использовании пространства и представлениях о нем. Пространство, по Лефевру, имеет три среза: репрезентации пространства, пространства репрезентаций и пространственные практики. Репрезентации пространства – это репрезентации властных отношений в обществе и господствующей идеологии, находящие свое отражение в пространственных объектах и практиках. Они создаются узкой группой людей, называемых Лефевром профессиональными создателями кодов (архитекторами, политиками, урбанистами, специалистами по транспортному планированию), которые в конечном итоге и определяют повседневность всех остальных членов общества. Пространства репрезентаций, в свою очередь, представляют собой повседневный опыт пространства, представления о нем людей. Пространства репрезентаций даны скорее в чувственном опыте, чем мыслятся. К ним относятся пространственные привязанности людей и структурирование ими пространства. Третий срез – пространственные практики – связывают между собой репрезентации пространства и пространства репрезентаций. Они

³ Более подробный обзор городских исследований, сосредоточенных, в том числе, на пространственной проблематике, см. в (Трубина 2011).

представляют собой практики, структурирующие социальное пространство и обеспечивают пространственную компетенцию человека (Лефевр 2015 [1974]).

Пространство исследуется не только в масштабе города. Так, большую известность имеет работа «Проксемика» Э. Холла (Hall 2005), изучавшего структурирование пространства между людьми, в основном, на уровне межличностного взаимодействия, однако также переносившего свои выводы и на более крупный масштаб, а также выдвигавшего предположение, что структурирование пространства является групповой, а не индивидуальной характеристикой. Сторонники концепции культурного ландшафта (в российской научной традиции это, в первую очередь, географ В.Л. Каганский), напротив, оперируют в своем анализе весьма крупными пространственными единицами (Jones 2003). Так, Каганский (2011) рассматривает культурный ландшафт в масштабах всей страны и отдельных ее макрорегионов, причем в разрезе нескольких эпох, приписывая ему определенные характеристики и представляя его как гомогенный во всех этих срезах⁴.

Особняком стоят отечественные работы, выполненные в структуралистско-семиотической традиции, в которых исследуются в том числе пространственные аспекты культурных смыслов. Предметом анализа в них выступает как фольклор, художественные произведения или искусство (Топоров 1980; Неклюдов 1972, 2007, 2015), так и материальные аспекты культуры (Байбурин 1983). Отдельно стоит отметить работу, наследующую структуралистской традиции и сходную с тематикой настоящей диссертации – книгу Т.Б. Щепанской «Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX-XX вв» (2003). Автор рассматривает представления жителей Русского Севера о непосредственно дороге и целый комплекс связанных с ней представлений и ритуалов. Среди них правила проводов и стретин, «дорожные» социальные роли (странник, нищий и прочие), правила гостеприимства, а также болезни, по поверьям, вызываемые дорогой. Большое внимание в книге уделено материальности дороги: ее символическому структурированию, особым местам (сакральным, «страшным», придорожным жилищам), правилам поведения и взаимодействия в пути.

Одним из наиболее влиятельных авторов, исследовавших пространственные отношения в антропологическом ключе, является Т. Ингольд. Основываясь на феноменологической традиции, он описывает людей и других живых существ не как пассивные элементы материального мира, занимающие определенное пространство, а как соучастников конструирования этого мира. По его мнению, не предметы создают мир, а линии движения. Многие построения Ингольда основываются на критике «западного взгляда» в науке, отождествляющей сформированные в модерный период и на определенной,

⁴ Критику этой концепции см. в (Тишков 2004).

весьма узкой, территории представления со всем опытом человечества. Эта критика, однако, зачастую принимает форму простых дихотомий между потерявшим «корни» современным человеком и живущими в согласии с природой представителями не-модерного общества: оседлая перспектива расчерченного пространства и восприятие пространства как неразделимого целого (*building perspective vs dwelling perspective*), использование карт и навигация в пространстве (*map-using vs wayfinding*) (Ingold 2000), проживание и обитание (*occupation vs habitation*) (Ingold 2006), житель земли и обитатель природного мира (*exhabitant of the earth vs inhabitant of the weather-world*) (Ingold 2011) и так далее. Вместе с тем, в его работах можно почерпнуть детальный анализ когнитивных аспектов познания пространства, способов его «обживания», в том числе, в исторической перспективе.

Общим местом в эмпирических антропологических исследованиях стало утверждение о присущем той или иной группе специфическом способе восприятия пространства, противопоставляемом привычному для антрополога отделению себя от ландшафта (Basso 1996; Descola 1996). Так, А. Кинг (2002), подчеркивая связь культуры и ландшафта, укорененность повседневной жизни и представлений людей в тех или иных местах, вводит понятие «*culturescape*» (в противовес «*ethnoscape*» А. Аппадурои – де-территоризированной сети людей, идентичностей и идей [Appadurai 1996]). Впрочем, связь с местом обычно не видится авторам как статичная, а, напротив, в ней прослеживаются исторические изменения, зачастую связываемые с влиянием доминирующей культурной группы (Андерсон 1998; Vitebsky 2006).

Отечественные исследования пространственной проблематики редко осуществляются в антропологической парадигме, однако, что касается смежных дисциплин, среди наиболее влиятельных российских исследователей, помимо перечисленных выше, следует выделить социологов А.Ф. Филиппова (2008) и Е.Г. Трубину (2011).

0.4.2. Исследования мобильности

Социологическое направление исследований мобильности является наиболее известным подходом к анализу практик перемещения. В момент его зарождения в конце 1990-х гг. главным исходным пунктом стал призыв к переходу от распространенного тогда в социологии статичного взгляда на общество («седентаристской науки») к рассмотрению социального взаимодействия с точки зрения движения, к социологии «за пределами сообществ» (Урри 2012 [2000]). Дж. Урри, основатель и главный теоретик «новой парадигмы

мобильностей»⁵, предложил сменить ракурс рассмотрения социальных практик и наблюдать их в перспективе движущегося субъекта, поставив при этом в один ряд не только разного рода физические перемещения людей, но также и виртуальную мобильность, мобильность вещей, услуг, идей, образов (Там же). По его мнению, мир перестал быть набором независимых коллективов и обществ: многократно возросшая к концу XX в. мобильность людей и вещей, а также развитие информационных технологий и средств коммуникации прочно связали мир воедино, и сейчас он находится во взаимосвязи и постоянном движении, поэтому и исследовать различные сообщества также необходимо во взаимодействии (Sheller, Urry 2006). Формы мобильности, которые, согласно Дж. Урри, должны изучаться совместно, многообразны и многочисленны, впрочем, их количество от работы к работе разнится: автор выделяет от пяти (Büscher, Urry 2009) до двенадцати (Urry 2007) типов мобильности, которые включают в себя огромный спектр явлений – от воображаемых и виртуальных путешествий до физического движения разного масштаба.

Дж. Урри при описании современного мира пользуется метафорой «текучей/жидкой современности» («liquid modernity»), заимствованной у З. Баумана. Последний описывает с ее помощью современный мир, который характеризуется глобализацией, экстерриториализацией власти, свободой перемещения (доступ к которой, впрочем, распределен неравномерно), снижением интереса к политическим протестам, размыванием целей и ценностных ориентиров индивидуумов, как время «слабых связей» по М. Грановеттеру (Granovetter 1973). З. Бауман пишет: «"Текучая" современность – это эпоха разъединения, неуловимости, легкого бегства и безнадежного преследования. В "текучей" современности правят те, кто наиболее неуловим и свободен передвигаться без предупреждения» (Бауман 2008 [2000]: 131). Этот несколько идеализированный взгляд является исходным пунктом дальнейших работ в русле исследований мобильности. Впрочем, как будет показано ниже, в поздних текстах он подвергается критическому переосмыслению.

Для исследователей мобильности характерно специфическое понимание современности, которое имеет свои корни в постмодернистской философии, и связано с именами Ж. Делёза и Ф. Гваттари, в частности, с работой «Номадология», где используется метафора «номада» (кочевника). Кочевничество противопоставляется передвижению оседлых жителей по расчерченной дорогами плоскости. Номад, находясь в постоянном движении, не имеет конечной цели, и движение его никогда не прекращается. Он, таким образом, в каком-то смысле неподвижен. При этом он детерриторизирован – лишен привязки

⁵ Употребление слова «мобильность» во множественном числе (mobilities), согласно Урри, призвано подчеркнуть множественность и разнообразие практик передвижения.

к определенному месту, и государство или какая бы то ни было отдельная институция не способна его контролировать (Deleuze, Guattari 1986).

Не останавливаясь на неточностях этнографического аспекта этой концепции, стоит отметить, что метафора номада Делеза и Гваттари получила широкое распространение. Номадизм как аналитическая рамка продуктивен, в основном, благодаря тому, что он позволяет подчеркнуть фундаментальность внешней и внутренней миграции, и в то же время обратить внимание на инаковость любого мигранта как носителя иного биографического опыта и происхождения (Герасимов и др. 2012). Зачастую эта инаковость конструируется через образ нечистого, как, например, в случае с цыганами и странниками – «людям пути» отказывают в естественной чистоте (Ушакин 2012). За этим стоит идея о важности привязанности человека и группы к определенному месту. Образ жизни, предполагающий постоянную смену мест, социально порицаем, так как не укладывается в каноны существования доминирующей группы (Kabachnik 2012). «Номад» либо должен быть полностью детерриторизирован – и тогда он лишается легитимного права на остановки в пути, либо, напротив, его пытаются каким-либо образом локализовать (Ушакин 2012). Сходные гносеологические корни имеет советская политика седентаризации кочевых народов, имеющая основными предпосылками необходимость контроля над кочевыми группами и их «осовечивание», т.е., фактически, нормализацию (Nabeck 2013).

«Новый номадизм», однако, мало заинтересован в восстановлении исторической справедливости в отношении кочевников (Humphrey, Sneath 1999). Он служит скорее средством для расшатывания научных и обыденных представлений о стабильности и устойчивости индивидуальной и групповой идентичности, общества и государства (Ушакин 2012). «История всегда пишется с точки зрения оседлых, даже если в ее центре – номады» (Deleuze, Guattari 1987: 23) – пишут Жиль Делез и Феликс Гваттари. Попытку взглянуть на историческое развитие именно с позиций движения совершил в своей книге «Антропология движения» А.В. Головнёв. Он выдвигает тезис о естественном и изначально присущем человеку состоянии движения. Автор утверждает, что подвижность оказывается тем признаком, по которому происходит дифференциация различных культур. Культуры делятся на «магистральные» – подвижные, и «локальные» – оседлые, и первые неизбежно должны доминировать над вторыми. Книга охватывает широкий спектр источников, от археологических данных до современного состояния различных культур, в том числе, в ней рассматриваются и арктические кочевники (Головнёв 2009). Данные идеи получили развитие в серии работ, посвященных мобильности в Арктике (Головнёв и др. 2015; Головнёв 2019).

Если на начальном этапе исследования мобильности носили более общетеоретический характер, то дальнейшее развитие пошло скорее по пути изучения отдельных случаев и сопровождалось критикой постулатов работ первой волны. Большой вклад в эту критику внесли работы феминистской направленности, продемонстрировавшие, что романтическое прочтение мобильности основано на «буржуазной маскулинной субъективности» (Skeggs 2004: 48), и что социальное неравенство в доступе к мобильности столь велико, что вообще не имеет смысла говорить о возросших возможностях мобильности в целом. Помимо этого, было отмечено, что для разных групп одни и те же типы мобильности могут наполняться разными смыслами, а иммобильность достойна не меньшего внимания (Salazar, Smart 2011; Cresswell 2010). Более того, исследователи мобильностей отказались от тотального описания современного мира, а с ним и от метафор «текучести» и «номадизма» (Sheller 2011). Провозгласив переход к мобильному фокусу рассмотрения, исследователи также перешли к «мобильным» методам (несомненно, не новым, однако впервые применявшимся столь систематично), прежде всего к «следованию за людьми/предметами». Используется также мобильная видеоэтнография, ведение полевых дневников, атрибутированных не только по времени, но и по месту, а также специальные методы виртуальных и воображаемых путешествий (Büscher, Urry 2009).

Антропологический подход к изучению мобильности представляет антропология дорог – стремительно развивающаяся субдисциплина исследований инфраструктуры. Среди флагманов в этой сфере можно назвать П. Харви, Х. Нокс и Д. Далакоглу (Harvey 2012; Harvey, Knox 2012; Dalakoglou 2012). Большинство работ, выполненных в этом ключе, концентрируются на исследованиях отдельного случая, рассматривая его в исторической перспективе или в перспективе нескольких групп использующих ту или иную транспортную артерию и дискурс вокруг нее. Среди исследований, касающихся этой тематики, выделяется несколько магистральных тем: значение дороги и смыслы, вкладываемые в нее местными сообществами; политическое значение дороги и функционирование ее как символа государственной власти; материальность дороги.

В рамках первой темы речь обычно заходит о том, каким образом та или иная дорога (или проект дорожного строительства) рассматривается жителями придорожных населенных пунктов. Основным объектом в такого рода исследованиях являются, несомненно, федеральные дороги (Nielsen 2012), однако в некоторых случаях речь идет также и о локальных тропах, как, например, в работе Дж. Фергюсона и его коллег о значении троп для индейцев хопи (Ferguson et al 2011), статьей К. Фоулера о различных статусах троп у южных пайютов (Fowler 2011) или статьей Т. Аргуновой-Лоу о дороге между поселками,

находящимися по разные стороны административной границы и поддерживаемой исключительно низовыми усилиями (Argounova-Low 2012a).

Обустроенная и обслуживаемая дорога – важный атрибут государственности. Локальные практики передвижения многих групп изначально независимы от наличия хорошо уложенной дороги, и они не нуждаются в ней. Такие обслуживаемые дороги появляются только с развитием империй (Earle 2011). Поэтому вторая из магистральных тем антропологии дорог – статус дороги как политического символа – не случайно напрямую связана с государством. Именно оно является основным инициатором и спонсором дорожного строительства, через проекты дорожного строительства транслируя идеологические установки. Дороги в неевропейских странах зачастую связаны с колониальным влиянием и сейчас представляют собой символы модерности, как, например, в случае Нигера, описанном А. Маскелье. Она рассматривает позитивные дискурсивные значения, приписываемые трассе жителями, которые, однако, причудливо переплетаются с историями из прошлого и представлениями о духах мест (Masquelier 2002). Сходные выводы делает Н. Хан на материале исследований дискурса по поводу первого пакистанского хайвея (Khan 2006). Дж. Кэмпбелл показывает, что находящийся в состоянии хронической незаконченности проект хайвея, служащий интеграции отдаленной Амазонии с остальной Бразилией, может являться для жителей свидетельством слабости государственного присутствия и в то же время «обрастать» собственной социальной жизнью в окрестностях её строительства (Campbell 2012). С точки зрения П. Харви и Х. Нокс, проекты дорог дают социальные обещания и таким образом, создают «очарование инфраструктурой». Дороги обещают жителям скорость и связанность, политическую свободу и политическое процветание. Они зачастую намеренно дискурсивно продуцируются строительными компаниями и правительством. Однако, как убедительно показывают Харви и Нокс, на практике эти обещания значительно трансформируются (Harvey, Knox 2012).

Еще одно направление связано с рассмотрением материальных аспектов дороги, влияющих на социальное взаимодействие и, наоборот, обусловленных им. В рамках этой сферы могут изучаться как действия государства и других крупных акторов по изменению материальности трассы, так и практики приспособления местных жителей к ритма дороги. Р. Кернаган анализирует то, каким образом попытки трансформировать материальную поверхность приграничного перуанского хайвея – разрушение асфальта партизанами «Сияющего пути» или установка бетонных плит, препятствующих приземлению на дорогу самолетов с кокаином из Колумбии – изменяют ориентацию дороги, заявляя требования территориальной суверенности и формируя новые публики (Kernaghan 2012). Работая в том

же ключе, однако фокусируясь на несколько иных темах, Г. Клэгер рассматривает социальную жизнь придорожных торговцев в Гане на примере конкретной трассы. Он применяет идею ритмов А. Лефевра для описания того, как торговцы приспособляются к меняющимся скоростям и интенсивности движения на дороге для того, чтобы эффективнее продавать свой товар. Например, они выбирают места для продажи на пригорке, потому что при движении вверх машины замедляются, и у продавцов оказывается больше шансов продать свой товар (Klaeger 2012).

0.4.3. Изучение мобильности и структурирования пространства на сибирском материале

Несмотря на то, что классические этнографические работы о Сибири не были сфокусированы на собственно мобильности и структурировании пространства, они затрагивают множество смежных тем, таких как материальная культура, связанная с передвижениями коренных жителей – например, устройство нарт, оленьих и собачьих упряжек, а также методики управления ими, алгоритмы перекочёвок и многое другое. Кроме того, изучение мобильности тесно связано с такими традиционными этнографическими сюжетами как родство, обмен и неформальная экономика. С другой стороны, в последние несколько десятилетий появилось множество работ, непосредственно затрагивающих проблемы, рассматриваемые в настоящей работе. В рамках данного обзора я не буду проводить разделения между ними, несмотря на различную степень сфокусированности на интересующей меня теме.

Наиболее многочисленны работы, связанные с перемещениями в традиционных отраслях хозяйствования, в первую очередь, кочевой мобильностью (Попов 1935, 1952; Грачёва 1983; Дьяченко 2005: 192-223; Головнёв 2009; Истомин 2015), транспортным оленеводством и собаководством (Васильев 1936; Попов 1937а; Ермолова 1995; Василевич, Левин 1961; Антропова, Левин 1961; Васильев 2007, 2008а) и другими традиционными средствами передвижения, такими как лыжи (Антропова 1961а) или лодки (Антропова 1961б), а также хождением пешком («пешковъём») (Brandišauskas 2012, 2017). Кроме того, существуют исследования, посвященные сухопутным и водным коммуникациям (Васильев 2008а, 2008б; Дьяченко 2017).

Приемы ориентирования в пространстве также изучались довольно интенсивно. Одной из первых работ на эту тему была статья С.М. Широкогорова (Shirokogoroff 1928) о терминах ориентации в пространстве у северных эвенков, позднее дополненная новыми данными

(Василевич 1963, 1971; Сем 1971; Ермолова 2007; Stachowski 2010). Ряд работ посвящен другим этническим группам: ненцам (Адаев 2015а, 2015б, 2015в, 2018), сравнительному рассмотрению приемов ориентирования у ненцев и коми (Dwyer, Istomin 2008; Istomin 2013; Истомин 2018), инуитам (Aporta 2003), эвенкам-орочонам Сахалина (Kwon 1993) и Забайкальского края (Brandišauskas 2012). С этой темой сближаются также исследования восприятия ландшафта (Андерсон 1998; Anderson 2000; King 2002; Jordan 2003; Ventsel 2012; Lavrillier, Gabyshev 2017), и, в частности, исторических изменений в когнитивных навыках коренных жителей (Campbell 2003; Habeck 2013).

Существует также немало исследований, посвященных практикам мобильности среди тех или иных этнических групп: О. Хабек рассматривает смыслы, которые коми-оленеводы вкладывают в повседневную мобильность (Habeck 2006), сходным образом Ю. Константинов рассматривает мобильность саамов (Konstantinov 2009), а Ш. Дудек – различия в представлениях о мобильности у хантов и представителей административной власти, зачастую приводящие к конфликтам (Dudeck 2012). В.Н. Давыдов пишет о темпоральности перемещений и использовании инфраструктурных объектов среди северобайкальских эвенков (Davudov 2011, 2012; Давыдов 2015), а также сравнивает их с другими этническими группами (Давыдов 2017, 2018), Т. Сафонова и И. Шанта (Safonova, Šantha 2011) сопоставляют паттерны мобильности двух эвенкийских групп – коневодов в таежно-степной зоне и оленеводов в тайге. К. Мертенс предпринимает попытку проанализировать при помощи количественных методов мобильность эвенков Иркутской области (Mertens 2016)⁶.

Исследования инфраструктур на материале Сибири и Севера немногочисленны, и в первую очередь касаются социальных отношений, выстраиваемых вокруг транспортных систем и других современных инфраструктур, в частности их влияния на повседневную жизнь тех или иных групп населения (Поворознюк 2016; Povoroznyuk 2016; Kuklina et al 2019), их стилей жизни (Habeck 2019), а также сенсорного (Argounova-Low 2012b; Карасева 2018) и эмоционального (Argounova-Low 2012a) восприятия инфраструктуры. Кроме того, рассматривается также функционирование федеральной дороги как политического проекта (Argounova-Low, Prisyazhniy 2016).

Современные практики экономического обмена, в том числе, на Таймыре рассматривались в целом ряде работ (Ziker 1998, 1999, 2002а, 2002б, 2002с, 2003, 2007; Liarskaya 2017; Арзютов 2017, 2019; Мартынова 2018). Предпринимательская деятельность на Севере в контексте мобильности и обменов между различными группами населения на

⁶ См. также обзор докладов, посвященных мобильности и пространственному восприятию и дающих хорошее представление о широте исследуемых в рамках этой тематики проблем, на недавней конференции «X Сибирские чтения» (Vasilyeva 2017).

Севере также становилась предметом исследования (Ventsel 2011, 2016; Argounova-Low 2012b), однако отсутствуют работы, рассматривающие перечисленные явления в комплексе.

0.4.4. Этнографические исследования долган

Дореволюционная литература, касающаяся этнографии долган, представлена двумя типами текстов. Первый из них – работы полярных исследователей, мимоходом записывающих среди прочего сведения о встреченном ими населении: Х. Лаптева (Троицкий 1982), Ф. Нансена (1982 [1915]), Э.В. Толля (1959), участника Якутской экспедиции Академии наук уже советского времени А.А. Романова (1933; АРАН Ф. 735. Оп. 1. Д. 11, 19), а также наблюдения священнослужителя М. Сулова (1884). Для них характерна фрагментарность приведенных сведений и маршрутный или дневниковый тип описания, отсутствие систематического анализа наблюдаемых явлений. Ко второму типу относятся публикации исследователей, в той или иной мере целенаправленно записывающих этнографическую информацию (как исключительно ее, так и в числе прочих разделов – например, климатологии, гидрографии, флоры и фауны). Среди них естествоиспытатель А.Ф. Миддендорф (1878), лингвист А.М. Кастрен (1999), врач и этнограф М.Ф. Кривошапкин (1865), географ и золотопромышленник Н.В. Латкин (1892), красноярский этнограф П.Е. Островских (1903), ссыльный этнограф К.М. Рычков (1915)⁷, этнограф в составе экспедиции И.П. Толмачева В.Н. Васильев (1908; 1910). К той же категории можно отнести работу Л.Н. Добровой-Ядринцевой (1925), несмотря на то, что написана она была уже в ранний советский период. Авторы, что характерно для этого времени, не фокусировались на одной конкретной этнической группе, и тем более на одной из сторон культуры, а описывали их в комплексе. В этой связи хочется отдельно отметить работу В.Н. Васильева «Изображения долгано-якутских духов как атрибуты шаманства» (1910), для своего времени тематически узкую и, кроме того, описывающую собранную в ходе экспедиции коллекцию материальных предметов.

Представители советской этнографической школы были нацелены на решение вопроса об этнической категоризации долган и детальное описание разных сторон их культуры. Так, один из самых известных исследователей данной группы – А.А. Попов – описал в своих

⁷ Две последних работы, надо сказать, близки к работам первого типа ввиду неструктурированности и фрагментарности представленной в них информации. Стоит, впрочем, отметить, что у К.М. Рычкова издан и значительно более фундаментальный труд, хоть напрямую и не относящийся к рассматриваемой теме (Рычков 1917).

трудах собранные им предания о происхождении долган, годовой цикл кочевания, счёт родства и этническую самоидентификацию (1934), практики и материальную культуру оленеводства (1935; 1952), техники обработки дерева, мамонтовой кости, оленьего рога, железа и шкур (1937а), фольклор (1937б), практики и техники охоты и рыболовства (1937в), а также типы жилищ (1952). В основном, долганы описываются им «в целом», так, будто они составляют гомогенную группу. Д. Дж. Андерсон (1998: 87), проанализировав поправки Г.Н. Прокофьева к статье А.А. Попова о долганах в томе «Народы Сибири», приходит к выводу о том, что в работах автора проявилась характерная для того времени установка на выделение долган как отдельной этнической группы, декларирование наличия у них общего самосознания и самоназвания.

Другим известным этнографом, работавшим на Таймыре в те же годы, был Б.О. Долгих. Впервые Б.О. Долгих оказался на Таймыре в 1926-27 годах в составе Туруханской экспедиции приполярной переписи (Савоскул 2005), затем в 1934-35 годах в составе землеустроительной экспедиции, и в 1938-39 в этнографической экспедиции Красноярского музея (Вайнштейн 2002). Однако единственная его работа о долганах вышла лишь в 1963 году и представляла собой попытку реконструировать историю их происхождения как этнической группы (Долгих 1963). Впрочем, после экспедиций он был обязан делать отчёты и, по предположению того же Д. Дж. Андерсона (1998: 90), именно из-за его отчета в 1935 году перед окружными партийными органами этноним «долгане» вплоть до 1960 года исчез из всех документов за исключением названия самого округа и был заменен термином «саха» или, в некоторых случаях, «долгано-якут».

Б.О. Долгих, кроме того, касался вопроса о происхождении населения северо-запада Якутии (бывшей территории Туруханского края), этническая принадлежность которых вызывала сомнения (1950), и его точка зрения на этот вопрос также не была свободна от не собственно научных мотивов – в случае наименования этой группы долганами правильность проведения границы между субъектами была бы поставлена под сомнение. То же относится и к работам других авторов на эту же тему (Гурвич 1950, 1952, 1960, 1977; Терлецкий 1951).

Также следует отметить исследования Г.Н. Грачёвой, посвятившей всю свою профессиональную деятельность народам Таймыра, но отдельно о долганах практически ничего⁸ кроме экспедиционных отчётов не опубликовавшей (1983а; 1984). Однако в архиве

⁸ Исключением является небольшая статья, посвященная происхождению долган. Помимо обобщения работ А.А. Попова и Б.О. Долгих, Г.Н. Грачёва на основании полевых материалов делает вывод о том, что этническое самосознание у населения, относимого к долганскому, к 1980-м гг. находилось в процессе становления: *«время консолидации и установления связей не родовой, а этнической принадлежности именно к долганам, окончательной выработки самосознания уже консолидированного этноса, по нашему мнению, следует*

МАЭ РАН сохранились подробные полевые дневники и черновики текстов исследовательницы (АМАЭ РАН Ф.К-1. Оп.1. ДД.1352, 1353; Оп.2. Д.1145, 1206, 1207, 1212), где содержатся сведения о самоидентификации, лингвистических особенностях разных групп, а также матримониальных практиках долган.

Отдельного упоминания заслуживают работы, в фокусе внимания которых находились новейшие преобразования быта и культуры у коренного населения: от политически ангажированных текстов, рассматривающих переход народов Таймыра к социализму (Кузаков, Попов 1980), до взвешенных отчётов этнографических экспедиций, посвященных проблемам взаимодействия коренных и приезжих жителей Таймыра, структуре трудовой занятости, жилищному строительству, снабжению, вывозу промысловой продукции, статистике смертности от алкоголя и убыточности хозяйств (Лебедев 2006 [1984]), проблеме баланса между домашним оленеводством и отстрелом дикого оленя, сфере образования, смешанным бракам (Грачёва 1983б).

Современные исследования представлены, в основном, обзором и переосмыслением работ предшественников (Саввинов 2005; Долганы 2008; Чуприн 2006, 2009), иногда дополненные собственными полевыми наблюдениями авторов, а также работами, основанными на статистических данных (Клоков, Шустров 1999; Кривоногов 2001). Отдельно стоит отметить исследования В.И. Дьяченко, систематизировавшего огромный корпус полевых, историко-этнографических и архивных данных по данному региону (Дьяченко 2005, 2014, 2017).

Особняком стоит работа, авторы которой впервые публикуют архивные данные по Туруханской переписи 1926-27 гг. и в серии статей анализируют эти материалы: реконструируют персональные биографические траектории переписчиков, размышляют о смене научных парадигм в 1920-е гг., воссоздают сезонный цикл передвижения и самосознание коренных народов, описывают практики редистрибуции (Туруханская экспедиция 2005).

Новые исследования, сосредоточенные на анализе полевых данных, немногочисленны. Первым антропологом, в центре внимания которого были постсоветские трансформации, стал Д. Дж. Андерсон. Он работал в долгано-эвенкийском поселке Хантайское озеро (юг Таймыра) в 1992-1993 гг., изучая различные идентичности местного населения: этническую принадлежность, а также принадлежность к коллективу и территории. Андерсон также проанализировал явление «инфляции национальности» – подъема чувства принадлежности к

отнести к середине второй половины XX века. Можно сказать, что этот процесс протекает на наших глазах» (Грачева 1983б: 104).

той или иной этнической группе в связи с социально-политическими изменениями в стране (Андерсон 1998).

Дж. Зайкер проводил исследования в центральной части Таймыра, в долганско-нганасанском поселке Усть-Авам, комбинируя количественные и качественные методики сбора данных. В фокусе его внимания находились меняющиеся стратегии ведения хозяйства, характеризуемые им как «экономика выживания» (Ziker 1999) – вынужденное увеличение доли нерыночных отношений (обмена и редистрибуции) в связи с изменениями в таймырской (и шире – российской) системе поставок и вывоза продукции. Он описывает изменения, которые претерпевают представления о формальном и неформальном праве на землю (Ziker 2003), связь реципрокных отношений с родством (Ziker, Schnegg 2005), логику обменов (Ziker 2006), корреляцию между способом добычи ресурса и типом отношений (Ziker 2007).

А. Вентцель, сосредоточившийся на пп. Юрюнг-Хая и Саскылах (в первом основной коренной группой являются долганы, во втором – долганы и эвенки) Анабарского улуса Республики Саха (Якутия), также обращается к теме постсоветских трансформаций. Он рассматривает экономические стратегии, к которым люди прибегают в ситуации, когда государственная система и экономика претерпевают изменения. По его мнению, социальные связи переживают процесс саморегуляции, в рамках которой люди используют как традиционные представления о семье и взаимопомощи, так и современные структуры рыночной экономики, и административные ресурсы (Ventsel 2005). Вентцелю также принадлежит ряд статей о долганской и якутской молодежи (Ventsel 2009; 2010).

Кроме того, нужно отметить работу В.Н. Давыдова, в которой он рассматривает, в том числе, на материале долган Сындаско практику обмена новостями, которая является одной из основ местной системы реципрокности и в которую вовлечен практически каждый житель поселка (Давыдов 2017).

И, наконец, долганам посвящен ряд классических (Убрятова Е.И.; АМАЭ РАН Ф. К-П. Оп. 1. Д. 256) и современных лингвистических работ (Stachowski 1996, 2002, 2010; Stapert 2013; Найырсевер 2016).

0.5. Теоретико-методологическая база исследования

В диссертационном исследовании использованы современные этнографические и социологические методы и теоретические принципы. Наиболее важной теоретической установкой для меня является представление о пространстве как социально сконструированном явлении, как под влиянием политико-экономического и культурного

функционирования (А. Лефевр), так и на микроуровне со-конструирования окружающего мира (Т. Ингольд). Я придерживаюсь точки зрения, в соответствии с которой невозможно говорить о нейтральном геометрическом пространстве, оно всегда наполнено субъективными смыслами, многие из которых являют собой коллективные, а не индивидуальные представления (И-Фу Туан, Д. Мэсси и др.). Под мобильностью я понимаю, таким образом, не столько физический акт движения, сколько общие смыслы, вкладываемые в него, и коллективные представления, за ним стоящие, и разделяю позицию, согласно которой мобильность неразрывно связана с телесным опытом и доступ к ней неравно распределен в зависимости от социальных характеристик (Т. Кресвелл).

Значимой для меня является не только мобильность людей, но и вещей (Дж. Урри) в тех случаях, когда мобильность вещей дополняет или заменяет человеческую мобильность. При анализе социальных траекторий обмена вещами я прибегаю также к классическим антропологическим и социологическим теориям обмена (Б. Малиновский, М. Салинз, К. Поланьи) и этнографическим работам, написанным на сибирском материале, и вступаю в полемику с привычным для выделенного круга работ противопоставлением традиционной и рыночной экономики, пытаюсь поставить в центр рассмотрения механизмы, лежащие в основе мобильности вещей, а не их типологическую принадлежность.

Важной для данной работы представляется концепция «констелляций мобильности», предложенная Т. Кресвеллом (Cresswell 2010). Констелляции мобильности – это исторически и географически специфические способы движения, нарративы о мобильности и мобильные практики, присущие той или иной группе. Принципиально значимо в данном случае, что понятие констелляций мобильности не предполагает рассмотрения практик мобильности как имманентно присущих той или иной группе, а, напротив, подразумевает изменчивость пространственных культурных конфигураций. Для обозначения определенного, значимого для исследуемого сообщества участка пространства я пользуюсь, на мой взгляд, минимально семантически нагруженным термином «локация» (ср. с культурный ландшафт (Каганский 2011), settings / кластеры пространства (Rappoport 1998; Тишков 2004); culturescape (King 2002)).

В основе исследования лежит качественная методология сбора и анализа данных. При обработке эмпирических данных использовались сравнительно-антропологический и типологический методы исследования. В задачи исследования входило рассмотрение практик мобильности в изучаемом регионе в историческом разрезе, что обусловило привлечение литературы и архивных источников историко-этнографического характера.

0.6. Научная новизна

Научная новизна диссертационной работы заключается в выборе предмета исследования и в применении комплекса исследовательских подходов. Работа вносит вклад в традицию этнографического, антропологического и социологического изучения мобильности и пространственных представлений, очерчиваются ее концептуальные границы и сферы возможного использования аналитического аппарата. Впервые столь подробно исследованы техники перемещений с использованием индивидуальных механических транспортных средств и прослежена преемственность этих техник с приемами, применявшимися при управлении другими средствами передвижения.

Исследование основано на широкой источниковой базе, содержащей новые, впервые вводимые в научный оборот источники (полевые, архивные и личные материалы, данные, полученные с помощью методики картирования, визуальные материалы).

0.7. Положения, выносимые на защиту

1. Трансформации практик мобильности на Таймыре представляют собой процесс смены различных исторически и географически специфических способов движения («констелляций мобильности»), связанный с изменениями в составе населения, обменных практиках и имеющихся в распоряжении технологиях. Практики мобильности и пространственные представления не присущи той или иной группе имманентно, а формируются под влиянием этих факторов.
2. Современные практики перемещения на снегоходах опираются на традиционные модели перемещения (в первую очередь, управление оленьей упряжкой), и в то же время модифицируются в связи со сменой используемой технологии.
3. Материальные следы пространственной деятельности в таком инфраструктурно бедном регионе как таймыро-якутское приграничье представляют собой отпечаток социальных отношений: они показывают значимость тех или иных маршрутов, указывают на источники получения ресурсов, а самим жителям дают информацию о перемещениях других людей и помогают в ориентировании.
4. Домашним пространством для жителей Сындаско является не только сам поселок, но и большая территория вокруг него. В течение года человек пребывает в разных локациях, по-разному распределяя время пребывания в них. При этом в зависимости от социальных

характеристик рисунок этой мобильности также отличается, в то же время согласуясь с перемещениями остальных членов домохозяйства и других мобильных субъектов.

5. Поселок выступает для его жителей особой референтной точкой, возвращение в которую необходимо для получения некоторых ресурсов. Доступ к ним осуществляется благодаря социальным связям, опосредующим мобильность вещей и людей.

0.8. Теоретическая и практическая значимость работы

Теоретическая значимость работы заключается в проведении этнографического исследования небольших локальных сообществ, формально оседлых, однако на практике находящихся в процессе постоянного перемещения между различными локациями. В работе представлен оригинальный подход к изучению мобильности, состоящий в рассмотрении координации перемещений жителей исследуемого региона в разных темпоральных разрезах – от ежедневной мобильности до годового цикла перемещений, а также в исследовании с помощью методики картирования пространственной структуры мобильности. Проведенное исследование расширяет основу для теоретического анализа и осмысления перемещений — практики, присущей арктическим сообществам и являющейся основой их хозяйственной деятельности. Полученные выводы могут использоваться в сравнительной перспективе при изучении пространственных представлений и практик мобильности других культурных групп.

Практическая значимость работы состоит в том, что отдельные положения диссертации могут быть использованы для подготовки лекционных и семинарских занятий по теме мобильности и использования инфраструктуры жителями арктической тундры в историческом разрезе и в современности. В частности, материалы диссертации использовались при подготовке лекции «Transport Infrastructure and Mobility in the North of Russia: Field Experiences from Taimyr Peninsula» и программы полевой работы в рамках школы «Field Experiences in Northwest Russia» (Европейский университет в Санкт-Петербурге совместно с университетом Вены, август 2015 г.), а также лекций «Транспортная система Сибири и Севера» в курсе «Введение в изучение Сибири и Севера» (Европейский университет в Санкт-Петербурге, 2015-2020 гг.) и лекций «Мобильность без дорог: низовые практики производства транспортной инфраструктуры на Таймыре» и «Исследования мобильности в приложении к северному материалу: подходы и методы» в рамках летней школы «Siberian Western» (Тюменский государственный университет, сентябрь 2016 г.).

Некоторые наблюдения также могут иметь прикладное значение в разработке вопросов организации инфраструктуры района и программ регионального развития администрациями муниципального и регионального уровней власти. Результаты исследования могут быть полезны добывающим компаниям при разработке проекта деятельности на этой территории.

0.9. Апробация и степень достоверности результатов работы

Степень достоверности полученных результатов подтверждается вводом в научный оборот этнографических и исторических материалов, собранных автором в рамках длительных полевых экспедиций и работы в архивах. Основные положения диссертационного исследования отражены в докладах, представленных автором на международной научной конференции «Сибирь социализма» (ЦНСИО, г. Братск, Усть-Илимск, май 2014 г.), международной научной конференции «Человек в меняющемся мире» (ТГУ, г. Томск, октябрь 2014 г.), PhD-курсе «Политика мобильности» («The Politics of Mobility») (Университет Осло, г. Осло, октябрь 2015 г.), международной научной конференции «ВДНХ-9» (ЕУСПб, г. Санкт-Петербург, ноябрь 2015 г.), международном симпозиуме «Пути России. Север – Юг» (Шанинка (МВШСЭН)/РАНХиГС, г. Москва, март 2016 г.), международной летней школе «На краю государства: полевая антропологическая школа на о. Русский» (Центр азиатско-тихоокеанских исследований, Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, май 2016 г.), международной научной конференции «Конгресс Университета Арктики» («UArctic Congress») (UArctic, г. Санкт-Петербург, сентябрь 2016 г.), международной научной конференции «ВДНХ-10» (ЕУСПб, г. Санкт-Петербург, ноябрь 2016 г.), семинаре фонда «Хамовники» (г. Сочи, июнь 2017 г.), научном семинаре «Постаграрная деревня: экономики, стили жизни, отношения» (МАЭ РАН, г. Санкт-Петербург, июнь 2018 г.), семинаре Университета Индианы (Европейское отделение университета Индианы, г. Берлин, октябрь 2018 г.), семинаре Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН (ИИАЭ ДВО РАН, г. Владивосток, октябрь 2018 г.), летнем конгрессе Ассоциации славянских, восточноевропейских и евразийских исследований (Университет Загреба, г. Загреб, июнь 2019 г.), а также международном конгрессе Arctic Circle Assembly (г. Рейкьявик, октябрь 2019 г.). Фрагменты диссертации обсуждались на полевых и исследовательских семинарах факультета антропологии Европейского университета в Санкт-Петербурге (2013-2017 гг.), а также на

Северном антропологическом семинаре отдела этнографии Сибири (МАЭ РАН, Санкт-Петербург, ноябрь 2014 г.).

По теме диссертации опубликовано 6 статей на русском и английском языках, в том числе 6 – в изданиях, рекомендованных Всероссийской аттестационной комиссией Министерства образования и науки РФ (из них 6 статей в журналах базы SCOPUS и 3 – Web of Science), а также 2 главы в коллективной монографии.

0.10. Структура диссертации

Диссертация содержит пять глав, оглавление, введение, заключение, список источников и литературы, список сокращений.

Введение включает в себя обоснование актуальности темы исследования и формулировку исследовательского фокуса, анализ степени изученности темы, определение объект и предмет исследования, цель и задачи, описание методологической основы и теоретических принципов, источниковой базы, новизны, теоретической и практической значимости работы.

Первая глава представляет собой описание изучаемого сообщества в общерегиональном контексте, в отношении инфраструктурных возможностей по обе стороны таймыро-якутской границы и сложной мозаики идентичностей в исследуемом регионе. Вторая глава посвящена тому, каким образом развивалась транспортная система Таймыра на стыке практик мобильности местного и пришлого населения. Анализируются основные переломные пункты в практиках мобильности и пространственных представлениях жителей Таймыра, а также преемственность между предыдущими практиками мобильности и их нынешним состоянием. В третьей главе анализируется роль социальных связей и традиций обмена среди жителей региона в доступе к тем или иным ресурсам. Мобильность вещей и людей соединяет Таймыр с северо-западными якутскими поселками, обеспечивая разнообразные практики обмена, а также доставку всего необходимого в тундровые стойбища. В четвертой главе рассматриваются объекты, в соотнесении с которыми происходят перемещения, то есть структура мобильности изучаемой группы. Показано, что эти перемещения не рассматриваются местными жителями как противопоставление между жизнью в поселке и жизнью в тундре. Также в фокусе внимания находится организация перемещений в связи с темпоральными и социальными факторами. В пятой главе речь идет о методах ориентирования, используемых при перемещении на снегоходе, а также о материальном аспекте снегоходной мобильности. Рассматриваются приметы, используемые

при движении, когнитивный аспект «знания земли», а также преемственность между техниками управления снегоходом и управлением оленьей упряжкой. Таким образом, показано, что современные практики мобильности, с одной стороны, укоренены в прежних практиках, с другой – являются следствием пространственных и социальных изменений, инициируемых извне. В заключении представлены выводы диссертационного исследования.

Глава 1. Краткая характеристика исследуемого сообщества и факторы поддержания трансграничных связей

Рассматриваемый в диссертации регион обозначен как таймыро-якутское приграничье, однако центр тяжести исследования смещен в сторону Таймыра, еще точнее, окрестностей поселка Сындаско. Этот населенный пункт примечателен тем, что является одним из самых отдаленных поселков Таймыра и находится вблизи административной границы, разделяющей Таймырский (Долгано-Ненецкий) муниципальный район Красноярского края и Анабарский улус Республики Якутия. Социальные связи жителей Сындаско простираются поверх этой границы, несмотря на полное отсутствие рейсового транспорта между ними. Для прояснения контекста функционирования этих связей необходимо рассмотреть различные факторы поддержания трансграничного взаимодействия. Сначала я дам описание административных единиц и рассматриваемых в моей работе посёлков, потом коснусь вопроса о долганах как этнической категории и связанного с ним вопроса значении границы, которая разделяет жителей таймырских и якутских поселков.

1.1. Таймыр

Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район (ТДНМР)⁹ входит в состав Красноярского края (Норильск, расположенный на его территории, однако, выделяется в самостоятельный Норильский промышленный район, напрямую подчиняющийся Красноярску). На востоке район граничит с Республикой Саха (Якутия), на западе – с Ямало-Ненецким автономным округом, на юге – с Туруханским и Эвенкийским районами Красноярского края. Таймыр является самым северным регионом материковой части России, вся территория которого лежит за полярным кругом в зоне вечной мерзлоты. Снежный покров держится здесь не менее девяти месяцев в году, а средняя температура оказывается положительной только в июле и августе. На широте Дудинки полярная ночь и полярный день

⁹ В дальнейшем для краткости я буду использовать наименование «Таймыр», очерчивая его не в границах полуострова, а подразумевая под этим Таймырский (Долгано-Ненецкий) муниципальный район Красноярского края.

длятся 65 и 83 дня в год соответственно, в большинстве поселков их продолжительность еще больше, поскольку они расположены севернее¹⁰.

Площадь района – 880 тыс. км². На этой гигантской территории в настоящий момент существует всего 22 поселка, объединенных в четыре муниципальных образования – городские поселения (ГП) Дудинка и Диксон, а также сельские поселения (СП) Караул и Хатанга (поселок Сындаско входит в последнее). Населенные пункты расположены вдоль двух основных осей – реки Енисей (цепь поселков по оси север-юг на западе Таймыра) и реки Хеты, продолжающейся рекой Хатанга (по оси запад-восток в центре и на востоке полуострова) (см. Рисунок 1).



Рисунок 1. Карта Таймырского муниципального района¹¹

Общая численность населения ТДНМР, по данным на 1 января 2015 г. (время проведения самой длительной полевой работы по диссертации), – 33 381 чел., при этом 10 527 из них – сельское население. Численность в последнее десятилетие падает: с 2011 по 2019 г. она сократилась на 2726 чел.¹². Население городского округа Норильск на 1 января 2015 г.

¹⁰ Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район. Официальный сайт органов местного самоуправления. Режим доступа: <http://www.taimyr24.ru/>. Дата последнего обращения: 11.09.2016.

¹¹ Режим доступа: <https://www.taimyr24.ru/baners/taimyr85/>. Дата последнего обращения: 12.09.2017.

Карта несколько устарела (так, ныне Эвенкийский и Таймырский муниципальные районы Красноярского края обозначены на ней отдельными федеральными субъектами), однако была использована мной в связи с тем, что является наиболее информативной в отношении административного деления внутри Таймыра и обозначенных на ней поселков.

¹² Федеральная служба государственной статистики, паспорт Таймырского (Долгано-Ненецкого) муниципального района (ФСГС ТДНМР). Режим доступа:

– 176 971 чел. Здесь численность, напротив, растет: с 2011 по 2019 г. количество жителей увеличилось на 5569 чел.¹³. Наиболее многочисленные этнические группы в Таймырском муниципальном районе – русские (17 232 чел.), долганы (5393), ненцы (3494), украинцы (1232), нганасаны (747), немцы (340), татары (326), эвенки (266), киргизы (232), энцы (204), азербайджанцы (202)¹⁴. Среди сельских жителей (за исключением ГП Диксон) преобладают представители коренных малочисленных народов Таймыра (долганы, ненцы, нганасаны, эвенки, энцы). Ненецкое и энецкое население преобладает в СП Караул, эвенки проживают (бок о бок с долганами) в основном на юге Таймыра, нганасаны населяют (также совместно с долганами) поселки центральной части полуострова, долганы преобладают в СП Хатанга. Сведения о том, какую долю городского населения составляют коренные народы, отсутствуют ввиду специфики административного деления. По некоторым данным, за счет выезда населения с 1989 по 1999 г. доля коренного населения в регионе выросла с 16 до 32 %, причем среди городского населения этот процент увеличился более чем в пять раз (Клоков, Шустров 1999). «Русское»¹⁵ население сосредоточено, в основном, в Дудинке. Что касается поселков, то лишь немногие из приехавших в них в советское время специалистов остались там после перестройки: большинство перебралось в Дудинку и Норильск или вовсе уехало из региона.

Промышленное производство на Таймыре сосредоточено в основном в Норильске и связано с деятельностью компании ПАО «ГМК «Норильский никель» и ее дочерних предприятий. Основная продукция норильских перерабатывающих комбинатов: никель, медь, кобальт и драгоценные металлы; промышленность имеет экспортную направленность¹⁶. Дудинский морской порт управляется Заполярным транспортным филиалом «Норильского никеля» и обеспечивает вывоз промышленной продукции к рынкам сбыта и дальнейшей переработке. Иные промышленные объекты Таймыра представляют собой вспомогательные производства: в первую очередь это добыча угля и газа для энергетической системы полуострова. Таймырской энергосистемой, полностью изолированной от ЕЭС России, управляет «Норильско-Таймырская энергетическая компания» (НТЭК), также входящая в

https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/pass.aspx?base=munst04&r=4653000. Дата последнего обращения: 27.02.2020.

¹³ Федеральная служба государственной статистики, паспорт города Норильск (ФСГС Норильск). Режим доступа: https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/pass.aspx?base=munst04&r=4729000. Дата последнего обращения: 27.02.2020).

¹⁴ ФСГС ТДНМР.

¹⁵ Слово, как правило, употребляется мной в кавычках, так как оно используется моими информантами в качестве собирательного: «русским» может быть назван любой приехавший на Север человек вне зависимости от его этнической самоидентификации.

¹⁶ Официальный сайт города Норильска. Режим доступа: <http://www.norilsk-city.ru/about/economics/index.shtml>. Дата последнего обращения: 27.02.2020.

структуру «Норильского никеля». Она включает в себя Усть-Хантайскую и Курейскую ГЭС (генерирующие большую часть энергии), три тепловые станции, работающие на природном газе, пять электростанций и пять системных подстанций¹⁷. При этом электроснабжение всех поселков Таймыра осуществляется с помощью автономных дизельных электростанций, работающих на угольном топливе. Все эти поселки (за исключением ГП Диксон и СП Хатанга) не имеют водопровода и канализации¹⁸.

Численность поголовья домашних оленей на Таймыре на 2015 г. составляла 112 932 особи¹⁹. Кочевой образ жизни, прежде преобладавший практически на всей территории, сейчас в значительной мере сохранился только у населения в западной части региона, где и находятся наиболее многочисленные олени стада. На востоке полуострова оленеводство также существует, но поголовье оленей и число бригад постепенно уменьшается, а в поселках центрального Таймыра выпас оленей и вовсе прекратился еще в последнее советское десятилетие. Помимо оленеводства в регионе также распространены промысловые практики: охота на диких оленей, уток, гусей, зайцев и куропаток, а также рыболовство.

На фоне некрупных промысловых поселков и небольшой портовой Дудинки, ставшей «столицей» для уезжающих из поселков жителей, на полуострове заметно выделяется Норильск. Он в значительной степени оторван от жизни остального полуострова не только вследствие особого административного статуса, но и из-за исторической специфики – город строился и заселялся фактически «с нуля» на месте, где в 1920-х годах было обнаружено крупное месторождение редкоземельных металлов. Практически все жители города являются приезжими в том или ином поколении, благодаря советскому периоду процветания имеют сильную локальную идентичность, и нередко бывают мало осведомлены о жизни на остальном полуострове.

С другими частями России Таймыр связывает авиасообщение через норильский и хатангский аэропорты, а также судоходство по Енисею в летнее время. Автомобильных дорог на полуострове практически нет. Общая протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований (включая внутригородские) на конец 2015 г. — 271,8 км²⁰. Между Дудинкой и Норильском существует участок железной дороги, используемый исключительно для грузовых перевозок

¹⁷ Семь фактов об энергетике Таймыра (2019) // Кислород. Life. Режим доступа: https://kislород.life/keysy/sem_faktov_ob_energetike_taymyra/. Дата последнего обращения: 27.02.2020.

¹⁸ ФСГС ТДНМР.

¹⁹ Там же.

²⁰ Федеральная служба государственной статистики, паспорт городского поселения Дудинка. Режим доступа: https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/pass.aspx?base=munst04&r=4653101. Дата последнего обращения: 27.02.2020; ФСГС Норильск.

«Норильского никеля». Завоз и вывоз грузов осуществляется Северным морским путем и по Енисею. Внутренние перевозки на дальние расстояния (из Норильска на Диксон и в Хатангу) осуществляются самолетами, рейсы в ближние поселки — вертолетами из Дудинки и Хатанги, а также в летнюю навигацию теплоходами. Подавляющее большинство зимников прокладывается частными усилиями и служит для перевозки продовольственных грузов.

Общая численность населения СП Хатанга — 5375 чел., и примерно половина из них приходится на центральное село Хатанга (2611 чел.)²¹. Численность коренных народов в СП Хатанга на 2013 г.: долганы — 3845 чел., нганасаны — 80, ненцы — 8, эвенки — 4, энец — 1 чел.²², они составляют подавляющее большинство населения в малых поселках. Поселки СП Хатанга неформально делятся на «верхние» — расположенные выше с. Хатанга по течению одноименной реки — и «нижние» — находящиеся ниже по течению (к ним относится Сындасско). В самом с. Хатанга сосредоточены основные административные объекты и через его аэропорт и порт осуществляются все перевозки людей и грузов внутри района. Добраться до поселков из Хатанги в зимнее время возможно на рейсовом вертолете, в летнее — на рейсовом теплоходе. Для всех поселков характерна высокая роль промысловых практик, а для «нижних» поселков еще и оленеводство: на 2012 г. численность поголовья оленей в СОППК «Тундровик», объединившего все оленеводческие поселки, составляла 6391 особь²³. Размер ежегодной компенсации за содержание одного оленя, выплачиваемой за счет субсидии из краевого бюджета, на 2012 г. составлял 260 руб. Заработная плата за выпас оленей в СОППК «Тундровик» не была предусмотрена.

Интересующий меня регион находится к востоку от п. Хатанга, таким образом, к рассматриваемому региону относятся только «нижние» поселки. Здесь расположены три населенных пункта: Новорыбное, Сындасско и Попигай (последний в 1980-е гг. из-за проблем доставки грузов был перенесен на несколько десятков километров ближе к Хатанге), в двух из которых — в Новорыбном и Сындасско — проводилось диссертационное исследование.

²¹ Официальный сайт органов местного самоуправления сельского поселения Хатанга. Режим доступа: <http://hatanga24.ru/index.php/obshchie-svedeniya/vizitnaya-kartochka>. Дата последнего обращения: 28.02.2020.

²² Отчет социально-экономического положения сельского поселения Хатанга за 2013 год / Архив администрации поселка Сындасско. С.8.

²³ Там же.

1.2. Поселок Сындасско

По данным администрации Сындасско за октябрь 2014 г., общая численность постоянного населения, проживающего в Сындасско, составляет 509 чел. Этнический состав населения таков: долганы — 494 чел., русские — 8, нганасаны — 5, эвены — 2, якуты — 2 чел. Число официально трудоустроенных жителей составляет 84 чел.²⁴. Практически все жители поселка родились и выросли в своем поселке, окружающей тундре или соседних поселках. Для долган характерны патрилокальные браки, поэтому часть девушек, выйдя замуж, уезжает в соседние поселки, а часть жительниц соседних поселков, наоборот, переезжает в Сындасско. Также в связи с дефицитом рабочих мест во всех поселках сельского поселения выпускники по специальности фельдшер или учитель начальных классов зачастую приезжают на работу не в родной поселок, а в соседний на освободившуюся должность.

В поселке есть детский сад, начальная школа-интернат, фельдшерско-акушерский пункт (ФАП), почтовое отделение, администрация, сельский дом культуры (СДК), библиотека и дизельная электростанция²⁵. При этом здание ФАП не функционирует из-за поломки системы отопления. Здание, в котором находится СДК, построено в 2000 г. из ранее использованного стройматериала, поэтому в здании плохо держится тепло. Помимо СДК в здании располагается кабинет администрации поселка (на два сотрудника), библиотека (в которой отсутствует читальный зал из-за малой площади и температурного режима в помещении), а также участок ЖКХ. Единственный магазин поселка (его хозяйка — предпринимательница из числа местных жителей) расположен в аварийном деревянном одноэтажном здании. Длительное время в магазине отсутствуют свежие овощи и фрукты, детское питание, сливочное масло. Пекарни нет — хлеб выпекается каждой семьей самостоятельно. Также не функционирует поселковая баня. Из-за поломок трактора, принадлежащего местному участку ЖКХ, централизованно льдом снабжаются²⁶ только учреждения культурно-бытового обслуживания, индивидуальный подвоз осуществляется

²⁴ Согласно данным, приводимым в работе (Лебедев 2006), в 1984 г. национальный состав и численность Сындасского сельсовета была такова: долган — 531 чел., ненец — 1, эвенк — 1, приезжих — 25, всего — 558 чел. Таким образом, в отличие от многих других северных поселков мы не можем говорить об оттоке приезжего населения в постсоветское время: значительное доминирование долганского населения в поселке имело место и в советские годы. Разительный контраст, однако, представляет численность трудоустроенных жителей поселка. Так, в 1984 г. из 143 мужчин в возрасте от 16 до 59 лет работали 117, из 162 женщин — 95.

²⁵ Официальный сайт органов местного самоуправления сельского поселения Хатанга. Режим доступа: <http://hatanga24.ru/town-building/syndassko/>. Дата последнего обращения: 02.07.2020.

²⁶ В связи с тем, что Сындасско построен в месте, где река Хатанга переходит в Хатангский залив, вода в заливе соленая, и поэтому она не может использоваться для бытовых нужд. Для получения питьевой воды в зимнее время жители поселка колуют лед на ближайшем тундровом озере.

крайне редко²⁷. Все учреждения культурно-бытового обслуживания отапливаются централизованно.

Поселок состоит сплошь из типовых домов советской постройки на две, три или четыре семьи. Согласно отчету местной администрации за 2012 г., из 40 домов поселка 11 были построены в 1960–1970-е гг., 25 — в период с 1971 по 1994 г. и лишь 4 — в 2000-е. При этом 23 из них обладали степенью износа свыше 66 % (265 проживающих), степень износа еще 12 из них оценивается в интервале от 31 до 65 % (212 проживающих) и лишь 5 домов были изношены менее чем на 30 % (72 проживающих)²⁸. Центральное отопление, водоснабжение и канализация в домах отсутствуют.

В прошлом для большинства населения сындаскской тундры был характерен кочевой образ жизни, сопровождающийся активными промысловыми практиками (в первую очередь, охотой на дикого северного оленя). Перевод жителей Таймыра на оседлость пришелся на 1930-е гг., в это же время был основан поселок, будущий центр колхоза (позднее – совхоза) (Дьяченко 2005). В 2015 г. в окрестностях поселка продолжали кочевание три оленеводческие бригады, объединявшиеся на летний период в одну в связи с малочисленностью стад. Помимо этого распространены промысловые практики: рыболовство, охота на дикого оленя и поиск бивней мамонта. Основным средством связи служит стационарный телефон, мобильная связь отсутствует. Важной для поддержания контакта с находящимися в тундре оленеводами, охотниками и рыболовами также является радиосвязь.

Основными средствами перемещения в этом регионе до появления техники были олени (их не только запрягали в упряжки, но летом также использовали как вьючных и верховых животных) и, в меньшей мере, собаки (Попов 1935, 1937а). Первой техникой, появившейся в поселке, стали тракторы и грузовики «Урал», однако они использовались для специфических нужд (привоз продуктов из соседних поселков, доставка питьевой воды и угля для печей) и, таким образом, помогали решать новые задачи, а не конкурировали с перемещением на оленьих и собачьих упряжках. Первые снегоходы, отечественных марок «Буран» и, в меньшей мере, «Тайга», стали появляться в Сындаско еще в 1980-е гг., и изначально были коллективной собственностью совхозов, а также выдавались работникам совхоза в качестве поощрения за хорошую работу. После 1991 года число владельцев снегоходов увеличилось, а к началу 2000-х годов у жителей появились также снегоходы иностранного производства. Ускорило их распространение среди жителей и то, что

²⁷ Информация об организациях, находящихся на территории поселка (отчет в Управление по национальной политике и развитию коренных малочисленных народов Севера от 21 апреля 2006 года) / Архив администрации поселка Сындаско.

²⁸ Отчет жилфонда на 2012 год / Архив администрации поселка Сындаско.

снегоходы стали вручать в качестве призов победителям гонок на День оленевода. Сейчас в поселке практически в каждой семье есть, по крайней мере, один снегоход, а у многих даже по несколько. Среди импортных снегоходов в Сындасско преобладают различные модификации «Yamaha», однако есть и другие, например, «Arctic cat» и «Polaris». Отечественные модели также разнообразны по году производства и марке. В местной терминологии, однако, снегоходы принято делить на два типа: все импортные называют *ямахи*, а отечественные *советскими буранами*. Основанием для этого различия являются его технические характеристики и, как следствие, характер использования: *советский буран* ездит гораздо медленнее *ямахи* и считается намного менее надежным; зато он дешев и прост в починке, а запчасти для него зачастую можно изготовить самостоятельно. Однако для дальних поездок и на охоте предпочтение отдается *ямахам*. На снегоход помещается несколько пассажиров: на *ямахе* есть сиденье за водителем, кроме того, к снегоходу крепятся нарты, в которых легко помещается несколько человек при условии, что груз не очень велик по объему или по весу, на *советском буране* пассажиры занимают места исключительно на нартах.

1.3. Анабарский улус Республики Саха (Якутия)

В граничащем с Таймыром Анабарском улусе Республики Саха (Якутия) в 1930-е гг. образовалось два поселка: районный (позднее – улусный) центр п. Саскылах и п. Юрюнг-Хая (Рисунок 2). В советское время жители этих поселков преимущественно причислялись к якутам, но после перестройки число идентифицирующих себя как долганы увеличилось и некоторое время продолжало расти. Так, в 2000 г. в Анабарском улусе насчитывалось 858 долган (Гольдерова 2005), а в 2014 г. – 1489, в то время как общая численность населения почти не менялась. На 2014 год в Анабарском улусе помимо 1489 долган (из них 898 человек в Юрюнг-Хая и 591 в Саскылахе), проживало также 899 эвенков (35 в Юрюнг-Хая и 864 в Саскылахе), 101 эвен (19 в Юрюнг-Хая и 82 в Саскылахе), 10 юкагиров (все в Саскылахе)²⁹. Общая численность жителей поселка Юрюнг-Хая в этом же году составила 1103 человека, в Саскылахе – 2300³⁰. Таким образом, на нынешний момент в Юрюнг-Хая подавляющее

²⁹ Муниципальный район «Анабарский национальный (долгано-эвенкийский) улус (район)». Официальный сайт. Статистическая информация. Режим доступа: <https://mr-anabarskij.sakha.gov.ru/Statisticheskaya-informatsiya/>. Дата последнего обращения: 22.04.2020.

³⁰ Федеральная служба государственной статистики. Анабарский национальный (долгано-эвенкийский) муниципальный район. Режим доступа: https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/munr.aspx?base=munsi98. Дата последнего обращения: 22.04.2020.

большинство населения составляют долганы, в то время как в Саскылахе этнический состав значительно более разнороден.



Рисунок 2. Карта Анабарского улуса Якутии³¹

Важной вехой в истории улуса стало начало добычи алмазов на территории Анабарского улуса в 1980-е гг. Первое месторождение – прииск Эбелях – было открыто в 1981 г., в том же году стал функционировать зимник для вывоза продукции в центральную Якутию (Анабар 2012). Позже число приисков возросло, предприятия оказывали району социальную помощь, а в 1990-е к этому прибавились также и отчисления в региональный бюджет (Анабар – край белой тундры 2010). Работа алмазодобывающей промышленности в Анабарском улусе существенным образом улучшила его экономическое положение. Алмазодобывающими компаниями финансируются мероприятия Ассоциации КМНС улуса, ведется строительство социальных объектов (больниц, школ, детских садов, построен причал для выгрузки ГСМ), обеспечивается трудоустройство местного населения (Анабар 2012). Несмотря на дальнейшее расстояние³², зимник из Якутска содержится алмазной компанией «Алроса» в хорошем состоянии, благодаря чему затраты на транспортировку грузов оказываются меньше, чем на Таймыре. Он, однако, обычно не используется для пассажирских перевозок, а чаще всего служит способом доставки грузов (это связано с тем, что поездка до Якутска по зимнику оказывается довольно длительной – около пяти суток – и зачастую не менее затратной по деньгам, чем самолет). Это не только создает возможности для частной торговли, но также позволяет удешевить строительство в поселке.

³¹ Режим доступа: <http://www.vesti14.ru/2017/06/06/dochki-gk-rosteh-nachnut-geologorazvedku-v-anabare/>. Дата последнего обращения: 31.01.2020.

³² Расстояние между районным центром п. Саскылах и Якутском – 2621 км по зимнику, 2835 по воде, 1285 по воздуху.

Поселок Юрюнг-Хая, в отличие от соседнего Сындасско, изобилует инфраструктурными объектами: причал, цистерны для хранения конденсатного топлива, морские контейнеры (часто используемые как гараж, хранилище для мяса или даже переоборудованные под магазин), вышка мобильной связи, двухэтажные строения школы и детского сада, созданные по технологии модульных зданий. Улицы поселка чистят спецтехникой и внутри поселка по ним ездит множество легковых автомобилей. Кроме того, в поселке наряду с домами советской постройки появляется много новых построенных частными усилиями домов, а вместо печного отопления почти всюду проложено центральное. Всё это создает разительный контраст с таймырскими поселками.

В Юрюнг-Хая сеть муниципальных учреждений более разветвленная, чем в таймырских поселках: есть средняя школа, детский сад, администрация поселка, почта, Дом культуры, речная пристань, небольшая больница, теплоэлектроцентраль (ТЭЦ), дизельная электростанция (ДЭС), топливная база. Кроме того, в поселке существует большое количество частных магазинов, цены в которых благодаря перевозкам по зимнику заметно ниже таймырских. Такая разница в инфраструктурных условиях создает экономические предпосылки для существования трансграничной торговли, которая будет подробнее описана в последующих главах.

Юрюнг-Хая заметно отличается от таймырских соседей еще и тем, что оленеводство там находится в значительно более благополучном состоянии. В поселке сохранилось оленеводческое муниципальное унитарное предприятие (МУП), преемник совхоза. На данный момент в поселке семь оленеводческих бригад в общей сложности с четырнадцатью тысячами голов оленей. Некоторые жители Таймыра трудоустроены в МУП и кочуют на якутской территории, объединив свое личное стадо с оленями оленеводческого предприятия.

1.4. Долганы как этническая категория

Долганы как этническая группа являются специфическим случаем в связи с тем, что процесс этнической категоризации долган и интериоризация этой идентичности проходили уже в «этнографическое время» – как упоминалось выше, даже этнографы, работавшие в позднее советское время, фиксировали неустойчивость этой этнической идентичности, поэтому на историографии происхождения долган я остановлюсь отдельно.

Первые этнографические сведения о населении тундры между рр. Енисей и Анабар содержатся в записках Х. Лаптева, участника Великой Северной экспедиции. Его записи, напечатанные В. А. Троицким, содержат преимущественно географические и

метеорологические описания, иногда мимоходом касаясь и этнических групп, населяющих ту или иную территорию, и их рода занятий. Хатанго-Анабарский регион, согласно Х. Лаптеву, был в то время населен русскими промышленниками и «новокрещеными якутами», промышленниками рыбу, диких оленей и песцов на собаках и выпасающими оленей. Новокрещеными якутами, по мнению В. А. Троицкого, называли долган (Троицкий 1982: 43). С такой интерпретацией, однако, трудно согласиться – этот этноним самим Лаптевым не употребляется, и номинация, по всей видимости, сформировалась несколько позже, тем более, что в более поздних работах отмечается, что далеко не все из тех, кого авторы относили к долганам, были крещены (Миддендорф 1878; Мордвинов 1860).

Столетие спустя, в 1840-е гг., естественно-научную экспедицию на Таймыр совершил А. Ф. Миддендорф. По результатам этой экспедиции он опубликовал объемное сочинение, один из томов которого был посвящен коренным жителям Сибири. Здесь впервые появляется этноним долганы, для которых отведен специальный раздел (Миддендорф 1878: 688-698). На протяжении всего повествования А.Ф. Миддендорф испытывает сомнения в атрибуции этой группы и высказывает различные предположения о ее происхождении: с одной стороны, язык этой группы крайне близок к якутскому, с другой – образ жизни сходен с тунгусским (эвенкийским). При этом общий фенотип описать не удастся (что, впрочем, нельзя считать специфичным именно для случая долган) – некоторые долганы, по его мнению, очень похожи на якутов, на севере зоны расселения *«приняли внешность самоедов»* (Там же: 692), а в дневнике экспедиции он записывал следующее: *«теперь я все-таки более не берусь сразу отличить любого Долгана от Тунгуса»* (Там же: 689). Все это осложнялось разночтениями в административных списках, где, по сведениям А. Ф. Миддендорфа, долганы внесены под именем тунгусов, по данным этнографического сочинения врача М. Ф. Кривошапкина, среди тунгусов выделяется Долгано-Ессейский род (Кривошапкин 1865: 355), а в чуть более поздних данных начальника Туруханского округа П.И. Третьякова долганские роды выделяются отдельно, разделяясь на Долгано-Ессейский и Долгано-Тунгусский род (1869).

Побывавший на Таймыре в 1840-е гг. лингвист и этнограф А.М. Кастрен выделяет три *«небольших якутских племени»* долган: племя *dolgan, adjan* (русское название – жиганы), *dongot*, считающие себя происходящими от трех братьев: *Galkinga, Sakatin* и *Vijka* (Кастрен 1999: 182). В работах советских этнографов появляются упоминания об «ордах» (*«biis»*) – более крупных, чем род, группах, которых у долган насчитывается четыре: три «собственно-долганских» – Дулгаан, Донгоот и Еджеен, а также группа «одолганившихся тунгусов» Карынтуо (Попов 1934: 132). Б.О. Долгих относит к долганам следующие группы: долганы бывшей Долгано-Ессейской управы с родовым названием Долган (Дулган), долганы бывшей

Долгано-Тунгусской управы с родовым названием Донгот, долганы бывшей Жигано-Тунгусской управы с родовым названием Эдян (Адян) или Эдиген, эвенки бывшей Боганидо-Тунгусской управы с родовым названием Каранто, якуты бывшей Нижне-Затундринской якутской управы, затундринские крестьяне, якуты-выходцы с оз. Есей, эвенки бывших 2-й и 3-й Летних и Илимпейской управ, энцы Хантайской управы (Долгих 1963).

Иными словами, менялись как версии происхождения и число родов, относимых к долганским, так и официальные номинации и решения этнографов о том, какие культурно близкие группы объединить этим термином. Этого далеко не полного перечисления различных версий происхождения долган достаточно для того, чтобы проиллюстрировать, с одной стороны, неоднозначность этнической категоризации долган в разных источниках (что, впрочем, характерно практически для любой этнической группы, четкие границы которой необходимо обозначить, однако в случае долган невозможно было даже обозначить «ядро», вокруг которого выстраивались бы пограничные случаи), а с другой – увлеченность этой головоломкой практически всех исследователей, писавших о долганах.

Метания авторов по поводу номенклатурных трудностей в отношении долган переходили из одной этнографической работы в другую, предопределяя стратегии описания этой этнической группы: тот или иной аспект культуры будет описываться как тяготеющий к тунгусскому (позднее – эвенкийскому), якутскому или русскому типам. Общим местом стала следующая атрибуция. Эвенкийское происхождение приписывается вьючно-верховой езде на оленях, доению оленей, оленеводческой терминологии, использованию чумов, некоторым ритуальным практикам и представлениям. К самодийскому типу относят зимнюю езду на нартах (хотя передовым оленем был не левый, а правый, что возводится к эвенкийскому транспортному оленеводству), наличие оленегонной собаки и конструкция нарт. Один из типов нарт – *турку* – схож с русскими нартами для езды на собаках, к русскому влиянию также относят использование балкóв и изб. Якутское влияние, согласно устоявшемуся мнению, проявляется, в первую очередь, в языке и фольклоре, а также в использовании в качестве жилища балаганов (Долганы 2008).

1.5. Граница между регионами

Отдельное рассмотрение истории проведения границы между регионами в данной работе необходимо для того, чтобы пояснить контекст существующих сейчас связей между ними и показать, что еще век назад эта территория представляла собой единый в хозяйственном отношении регион. Существуют работы, в которых история переопределения

границы рассмотрена с большей подробностью (в первую очередь, Андерсон 1998: 80-105), однако я ограничусь здесь упоминанием основных вех.

До 1922 г. граница с Якутской областью пролегла по р. Анабар, то есть фактически весь регион, о котором идет речь в диссертации, принадлежал одной административной единице – Енисейской губернии. Однако в начале советского времени граница в этом регионе несколько раз переопределялась. Постановлением ВЦИК от 7 апреля 1922 г. вместе с образованием Якутской АССР в ее состав была включена территория между р. Хатанга и р. Анабар, названная Хатанго-Анабарским районом (Присяжный, Присяжная 2012), западная граница которой пролегла по р. Котуй (Льоба 1929) (Рисунок 3). О причинах именно такого прочерчивания границ достоверных сведений нет.

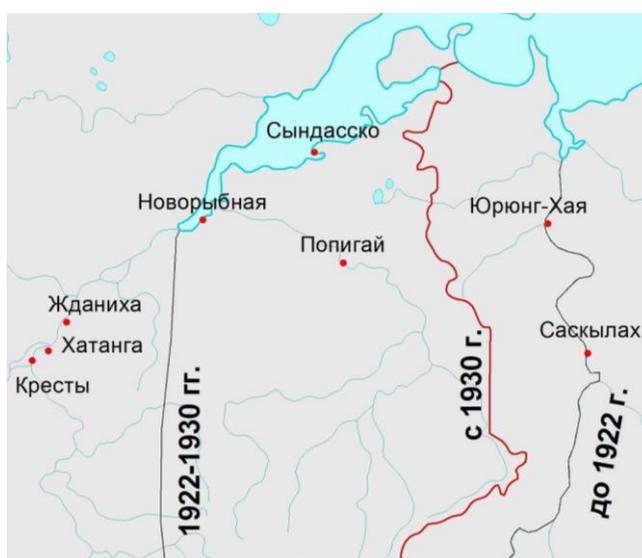


Рисунок 3. Исторические изменения в границах районов (составлено по картам Якутии 1826 и 1913 гг, картам Енисейской губернии 1825 и 1889 гг, карте Таймырского (Долгано-Ненецкого) национального округа 1950 г)³³

Позже были приняты официальные критерии для районирования: единообразие структуры хозяйства, национальный признак, экономическое тяготение (АРАН Ф.47. Оп.1. Д.1111. Л.113), однако по всем этим признакам регион оказался трудно поддающимся отнесению к тому или иному району. Хозяйственная жизнь была однородной на всей рассматриваемой территории, и четко провести границу между постоянно кочующими группами не представлялось возможным. Вопрос национальной категоризации вызывал ожесточенные споры, продолжавшиеся еще несколько десятилетий после окончательного установления границы в 1930 г. Вопрос экономического тяготения также не имел однозначного ответа: жители приграничного региона испытывали влияние и Якутии, и

³³ За техническую работу по составлению этой карты я благодарю В.В. Васильева.

Туруханского края, а за счет высокой мобильности одна и та же группа зачастую взаимодействовала с торговыми агентами обеих сторон.

В 1930 г. по декрету ВЦИК о создании национальных округов (АМАЭ РАН Ф.2. Оп.1. Д.89. Л.1) две трети района было отдано вновь образованному Таймырскому Долгано-Ненецкому национальному округу. В докладе об административно-экономическом районировании Якутской АССР от 1929 г. присоединение Хатанго-Анабарского района признается неудачным решением ввиду неосвоенности этих территорий «в административном и экономическом отношениях» (Льоба 1929: 4).

В связи с таким разделением территорий острым был также вопрос об этнической категоризации населения, проживающего в приграничье. С 1930 по 1960 гг. жителей таймырской стороны приграничья записывали как «саха», с 1960 года многие из них стали фигурировать под наименованием «долганы» (в статистических отчетах за этот год численность долган возросла с 0 до 3943) (Андерсон 1998: 94). Якутская же сторона вплоть до перестроечного времени определяла свое приграничное население как северных якутов-оленеводов (Гурвич 1950, 1952), отчасти стремясь не допустить земельных споров, а отчасти руководствуясь территориальным подходом к этничности (Андерсон 1998: 93).

В 1990-е, когда вместе с постепенным развалом совхоза на таймырской стороне контроль границы ослаб, трансграничные поездки участились, что проявилось, в частности, в усилении брачных связей, наиболее типичной моделью которых был переезд девушек из Сындаско в соседний якутский поселок Юрюнг-Хая. Патрилокальная модель браков была характерна для долган и раньше, но Юрюнг-Хая не был одним из поселков, с которыми поддерживались матримониальные связи. Интенсификации контактов способствовало и распространение частных снегоходов – прежде добраться от одного поселка до другого можно было только на «перекладных» оленях, меняя оленей в упряжке при передвижении от стойбища к стойбищу, на что требовалось длительное время, однако сейчас на быстроходной *ямахе* путь преодолевается приблизительно за восемь часов.

Кроме того, региональные различия в поставках продовольствия, связях с центрами регионов, возможностях трудоустройства и продукте промысла стали поводом к налаживанию взаимовыгодных обменов. А появившаяся прямая родня – женщины, уехавшие из Сындаско в Юрюнг-Хая – создала социальные основания осуществления этих обменов. При этом важно отметить, что несмотря на наличие связей в более ранний период, судя по всему, основой стало не смутное воспоминание о родстве семей в прошлом, а новые браки, в большинстве своем постсоветские.

Таким образом, СП Хатанга представляет собой достаточно обособленный район Таймыра, отличающийся от других составом населения и инфраструктурными возможностями. Восточная часть района, к которой относится поселок Сындасско, является наиболее инфраструктурно удаленной. При этом Сындасско находится вблизи границы с Якутией и, благодаря распространению снегоходов соседний якутский поселок Юрюнг-Хая (несмотря на отсутствие трансграничного рейсового сообщения) не в меньшей мере транспортно доступен для жителей Сындасско, чем таймырские поселки. Между этими поселками существуют значительные инфраструктурные различия, в частности, наличие на якутской стороне заметно более дешевых товаров благодаря завозу в Юрюнг-Хая товаров по обустроенному зимнику. Кроме того, оленеводческая отрасль по разные стороны границы организована по-разному: в Сындасско она поддерживается частными усилиями, в то время как в Юрюнг-Хая функционирует МУП, обеспечивающий оленеводов зарплатами и провизией. Эти различия становятся фактором краткосрочной (поездки за покупками) и долгосрочной (переход в юрюнг-хаинские оленеводческие бригады) трансграничной мобильности.

Устройство социальных связей, простирающихся поверх границы, связано со сложной административной и этнической историей населения региона. К началу XX века регион был административно единым, а его население, трудно поддающееся этнической категоризации заезжими исследователями, вело сходные хозяйственные практики. Однако переопределение границы и, как следствие, изолированность групп друг от друга, а также этническая политика советского времени привели к различиям в самоидентификации жителей по разные стороны границы. 1990-е годы характеризовались ослаблением контроля за соблюдением границ со стороны хозяйствующих субъектов, параллельными с ними процессами этнической ревитализации (в том числе, сменой самоидентификации многих жителей Юрюнг-Хая на долган), а также распространением снегоходов, благодаря чему различного рода трансграничные связи интенсифицировались. Тенденция к патрилокальным бракам создала в Юрюнг-Хая устойчивую социальную сеть для жителей Сындасско, выполняющую функцию поддержки кратко- и долгосрочной мобильности.

Глава 2. Исторические трансформации практик мобильности населения Таймырского полуострова в сибирском контексте (XVIII – XX вв.)

В этой главе будет предпринят анализ исторического развития практик перемещения и пространственных представлений различных групп населения Таймырского полуострова в более широком контексте трансформаций практик мобильности на севере Сибири в XVIII – XX вв. В главе будут рассмотрены совместно «индустриальная» и «индигенная» истории Таймыра, вопреки тенденции эти истории разделять (см. книги по истории Норильского месторождения с одной стороны и этнографические работы о Таймыре – с другой). Практически все исторические обзоры, посвященные коренным малочисленным народам Таймыра, мало касаются промышленного развития региона, а история Норильска – единственного крупного индустриального города – хоть и пишется с упоминанием естествоиспытателей прошлого, исследовавших Таймыр, редко касается коренного населения в прошлом, а тем более в настоящем (Львов 1977)³⁴. Однако несомненно, что разные группы населения на Севере, обладавшие разным властным ресурсом, находились в интенсивном взаимодействии: заимствовали и привносили практики мобильности, а также поддерживали обменные отношения, образуя те или иные «конstellации мобильности», преемственность между которыми я ставлю своей задачей здесь проследить.

2.1. Пути из центра: привнесение инфраструктуры

Период русской колонизации³⁵ на Таймыре пал на середину XVII в. (Троицкий 1975), однако археологические данные свидетельствуют о том, что русские мореходы бывали на берегах Таймыра и ранее, не позднее начала XVII в. (Окладников 1957). Судя по сохранившимся артефактам, экспедиции преследовали торговые цели; при этом очевидно заимствование у коренных народов некоторых технологий – в частности, использование жильных ниток, что свидетельствует о том, что к моменту прихода завоевательных отрядов на полуостров местное население уже имело опыт обмена товарами и навыками с пришлыми издавна людьми (Долгих 1948).

³⁴ Закономерным образом, отсутствие в репрезентациях прошлого и коллективных представлениях у Норильска «предыстории» стало основным пунктом критики нынешних норильских краеведов, большинство проектов которых направлено на удревление его истории (Денисов, Стрючков, Стрючкова 2013).

³⁵ Рассмотрение российской экспансии на восток как процесса колонизации берет свое начало от трудов Александра Радищева. Дискурс (и, в частности, его исторические изменения) по поводу сибирской колонизации проанализирован в работе А. Эткинда (2017).

Спрос на меха на протяжении нескольких веков имел непостоянный характер, в соответствии с ним в Сибири и на Севере менялось и количество пришлых людей, и их профессиональная деятельность (Эткинд 2017). Покорение Сибири в первое время имело военный характер – казачьи отряды выстраивали в освоенных землях остроги, которые служили опорными пунктами для дальнейшего освоения и защитой в случае нападений покоренных народов. В них поселялись казаки, стрельцы, служилые люди, несколько позже духовенство (Любавский 1996) и, по словам Ю. Слэзкина, к рубежу XVIII века Арктика «была страной изолированных острогов, населенных плохо экипированными, но все лучше приспособляющимися к северной жизни казаками» (Слезкин 2017: 47). При этом если в Западной Сибири завоевания велись по довольно детально разработанному плану, определенному московским правительством, то начиная от Енисея пути и средства колонизации все чаще отдавались на откуп местной администрации и самим отрядам (Никитин 1987).

На протяжении последующих столетий происходило совершенствование способов перемещения людей и грузов из европейской части государства на северо-восточные окраины и обратно. Многие средства сообщения и методы ориентирования были привнесены из опыта перемещений по Восточно-Европейской равнине, территории с оседлым населением и преобладанием смешанных лесов, что обусловило «линейно-точечный» характер освоения: основание оседлых пунктов и прокладывание линейных маршрутов между ними. Несомненно, на начальных этапах знакомства с местностью, по которой разного рода экспедиции пробирались вглубь Сибири, были широко распространены партнерские отношения с местными жителями – их услуги проводников, а также каюров (Головнёв 2015). Несмотря на это взаимодействие, на макроуровне принцип их перемещения отличался от практик мобильности многих этнических групп, встреченных казаками на их пути (Слезкин 2017). Поэтому, когда мы говорим о взаимодействии пришлого населения и коренного, речь идет о помощи в разведывании территории, а также о вовлечении в поддержание транспортной инфраструктуры, навязанной из центра (например, дорожная повинность, ямская гоньба).

П. А. Кропоткин описывает попытки разведывательной экспедиции в 1866 г. проложить стабильную дорогу между южной и северной системами золотых приисков в Забайкалье. Исследуемые места считались у геологов непроходимыми несмотря на то, что они были пронизаны целой сетью «тунгусских троп». По всей видимости, дороги представляли собой не единичные маршруты от одной точки до другой, а сеть равноправных тропинок, для пользования которыми необходимо было локальное знание местности, эвенки

же неохотно сотрудничали с золотодобытчиками, поэтому экспедиция столкнулась с серьезными логистическими трудностями (Кропоткин 1873). Таким образом, практики перемещения пришлого населения и индигенных групп имели серьезные отличия, а степень сотрудничества варьировала в каждом конкретном случае.

Первоначально главным способом передвижения казаков были реки, которые в Сибири, впрочем, расположены довольно проблемно для движения на восток – все крупные реки текут в меридиональном направлении, с юга на север (именно из-за этой трудности, например, на рубеже XIX и XX вв. возникнет идея Обь-Енисейского канала). Поэтому зачастую им приходилось перебираться либо по мелким притокам рек, либо перетаскивать суда волоком. Все поселения первоначально строились исключительно по берегам рек. При этом в дальнейшем география транспортного освоения края почти всегда совпадала с географией его хозяйственного освоения (Винокуров, Суходолов 1996).

Промышленники проникли на север Енисейского края по сложившимся традиционным путям: либо морским путем из Поморья через Югорский шар, Карское море и полуостров Ямал в устье Оби и далее волоком на Енисей, либо сухопутным, «чрезкаменным путем» по Печоре и через Уральский хребет, где зачастую добирались зимним путем на собаках. Однако уже во втором десятилетии XVII в. более важными для экономических связей с Сибирью стали пути, пролегающие по Вычегде к Верхотурью и Тобольску, откуда по рекам бассейна Иртыша и Оби промышленники могли попасть или на Енисей, или по Обской губе в Мангазею. Этот путь был длиннее – около 16 недель, поэтому долгое время промышленники еще предпочитали «чрезкаменный путь», т.к. по нему можно было добраться «на Русь» за 12-13 недель. Перемещение по рекам было устоявшейся практикой: на разных участках могли проходить суда разной грузоподъемности, поэтому в некоторых местах грузы перемещали на более мелкие суда, а в некоторых грузы и суда перетаскивали волоком (Александров 1964).

Долгое время важную роль на пути на Енисей играл Мангазейский острог, ставший административным центром этой части Сибири и игравший роль важного перевалочного пункта для промысловиков, которые здесь оставались на зимовку³⁶. Следующей важной точкой на пути на Таймырский полуостров у промышленников оказывалось Туруханское зимовье, оно служило промысловикам перевалочным пунктом, а также было местом уплаты ясака. С развитием земледелия в Енисейском крае промышленникам стало более выгодно закупать хлеб на юге края, а не перевозить его через Мангазею. Тогда основной базой по

³⁶ Подробнее о транспортных путях и значимых центрах колонизации Таймыра см. в детальнейшей обобщающей статье В.И. Дьяченко «Пути и особенности колонизации русскими Таймыра» (2014).

снабжению промыслов стал Енисейск, куда попадали из Тобольска по Оби, а потом через волок (Миллер 1941).

Помимо движения из центра, постепенное развитие получили также внутренние промысловые маршруты. В случае Таймыра это обычно были экспедиции из среднего течения Енисея в нижнее: *«В верховьях Енисея почти отсутствовало взводное, т.е. бичевой тягой судоходство, вследствие сильного течения; тогда как ниже г. Енисейска существовало это судоходство за несколько десятков лет до открытия парового судоходства "суда" эти были "твердой" постройки, грузоподъемностью в несколько тысяч пудов, которые совершали по одному рейсу в навигацию; от г. Енисейска ранней весной шли сплавом дельты Бреховских островов [дельта Енисея], где производили рыбную ловлю до "Ильина дня" (2-го августа), после этого срока пускались в обратную "путину" при помощи старозаветной "лямки" бурлака с пением "дубинушки" и пользуясь парусом при попутном ветре, преодолев все природные препятствия на своем пути и претерпев много мытарств, рыбные "ватаги" к "Покров дню" (14 октября) "прибывались" к г. Енисейску, таким образом "одолевали" всю путину 2000 верст пешком по бичевнику реки и в среднем в 70 дней»* (ГАКК Ф.302. Оп.1. Д.18. Л.4).

Во второй четверти XIX в. основной грузопоток в Сибирь и из неё перешел на Московско-Сибирский тракт (Катионов 2004). Московско-Сибирский тракт представлял собой ям – метод передвижения на лошадях от одной станции («стана», «станка») до другой, где лошади сменялись на свежих. Ямские тракты существовали в европейской части страны еще с XIII в., Сибирский же тракт был налажен только ко второй половине XVIII. Он пролегал по южным районам Сибири, но имел ответвления на север. В северных районах лошадей зачастую сменяли собаки и олени. На трактах, пролегающих вдоль крупных рек (как, например, Енисейский и Ленский), в летнее время ямская гоньба заменялась перемещением на лодках (Обручев 1948).

Уход за дорогой был частью повинности притрактовых крестьян, которых сюда зачастую приходилось заселять из центральных районов страны. Коренные жители в обслуживании тракта принимали участие не всегда. Так, например, О.Н. Катионов описывает попытки вменить ямскую гоньбу в обязанность манси. Эти попытки оказались безуспешными по двум причинам. Во-первых, манси не имели опыта обращения с лошадьми и многие лошади погибали из-за ненадлежащего ухода. Во-вторых, ямская гоньба мешала их привычным способам добывания средств к существованию. Катионов описывает случаи, когда манси бросали повозку посреди дороги для того, чтобы отправиться на охотничий промысел (Катионов 2004: 275). Таким образом, установление более надежных (с точки

зрения обитателей центральной России) путей сообщения сопровождалось также переселениями (как централизованными, так и стихийными) в Сибирь крестьян. Существует также мнение, что это, помимо практической пользы, было также частью колониционной политики империи – в соответствии с представлениями того времени, только та земля может считаться русской, где прошел плуг русского пахаря (Ремнев 2013).

Когда и Московско-Сибирский тракт перестал справляться с возросшим грузопотоком, на смену ему пришла Сибирская железная дорога, строительство которой началось в 1891 г., а первый поезд прошел в 1901. Помимо необходимости увеличить объем перевозимого груза, требовалось также удешевление перевозок, в ином случае экспорт сибирских товаров в экономических условиях того времени оказывался невыгоден. При ее строительстве правительство преследовало вовсе не цели увеличения мобильности граждан, а скорее наоборот этого опасалось, основной же целью было удешевление транспортировки грузов. Это касалось как продуктов, так и минеральных ресурсов, добыча которых к тому времени стала увеличиваться (Schenk 2012).

Во второй половине XIX в. стало развиваться пароходство по крупным рекам, в том числе, по Енисею. Пароходство на Енисее было основано в 1863 г. в составе двух пароходов – «Опыт» и «Енисей» (Винокуров, Суходолов 1996). В 70-х гг. на нижнем плесе появилось еще два – «Николай» и «Александр» (ГАКК Ф.302. Оп.1. Д.18. Л.5). В первые годы пароходы представляли собой скорее плавучую лавку нежели пассажирское судно. А.Э. Норденшельд так описывает свой опыт перемещения на таком пароходе: *«Подобно двум другим пароходам, которые летом 1875 г. начали свои рейсы по Енисею, пароход "Александр" не был ни пассажирским, ни товарным, а скорее это была передвижная, паровая плавающая мелочная лавка, в которой хозяйничал приветливый и добродушный купец, повидимому, вовсе незнакомый с обязанностями моряков, но зато отлично знакомый с торговлею и товаром. Экипаж его редко называл "капитаном", а просто хозяином. Все устройство парохода соответствовало такому порядку. Вся передовая часть имела устройство лавки с полками на стенах для товаров, необходимым прилавком и пр. Кормовая же часть имела назначение конторы, кабинета и спальни для хозяина и кроме того была переполнена разным товаром, бочкою спирта и пр. Мест для пассажиров таким образом не оказалось, и в первое время после нашего прибытия под шведским флагом на пароход, обхождение с нами хозяина, Ивана Михайловича Ячmeneва не было особенно дружеским. Он даже сначала не хотел нас вовсе принимать. Но после того, как мне, с помощью нашего лоцмана Федора и шведско-русского словаря, удалось объяснить – кто мы такие и разьяснить о нашем путешествии, все переменилось, и с этого момента мы уже видели в нем самого приятного и услужливого*

хозяина. [...] "Александр" буксировал сначала одну, а потом две, приблизительно таких же размеров, как и сам пароход, барки, предназначенные для приема рыбы, приобретаемой променом на товары и приготовляемой для соления часто на палубе. На всем пути между Енисейском и морем была только одна пристань, но как пароход, так и барки были снабжены лодками разных размеров, которыми поддерживалось сообщение с берегом. [...] Поэтому "Александр", наравне со всеми прочими пароходами Сибирских рек, топился не углем, а дровами, которых употребляют на один рейс более 150 сажен. Пароход мог запастись только незначительную частью означенного количества топлива, а потому частыя остановки были нужны не только для торговли с туземцами, но и для погрузки топлива» (ГАКК Ф.302. Оп.1. Д.18. Л.5).

Рейсы эти, помимо неудобств, были также довольно редкими – за навигацию их совершалось всего четыре. Шестьдесят лет спустя, уже в советские годы, пароходы также были редки и все еще отчасти выполняли функции плавучего магазина. Так, Амалия Хазанович, одна из первых учительниц, приехавших вводить систему всеобщего школьного образования на Таймыре, пишет в своем дневнике от 3 июля 1936 г.: «Сегодня в 4 часа утра причалили к берегу Дудинки. Приход парохода здесь большое событие, поэтому взрослое население Дудинки высыпало на берег. После выгрузки все бросились в буфет парохода закупить конфет, водки, печенья – эти лакомства весной иссякают, а водку совсем не завозят. В связи с прибытием парохода все учреждения закрыты – праздник. Если день холодный – они называют этот «праздник» Рождеством, а если тепло, как сегодня, то Пасхой» (РГАЭ Ф.682. Оп.1. Д.19. Л.26).

2.2. Передвижение по местности: взгляд в микромасштабе

Одновременно с описанными выше практиками мобильности существовали и иные модели перемещения, присущие группам коренного населения (несомненно, различающиеся между собой, однако имеющие, как кажется, более значительные различия с «русской» моделью). При этом нельзя утверждать, что перемещения «русских» и «коренных» отличаются между собой преодолеваемым расстоянием – были зафиксированы многочисленные случаи перемещения коренных жителей на оленях на тысячи километров (Василевич 1969; Андерсон 1998; Vitebsky 2006). Несмотря на то, что речь в данном случае идет о разных этнических группах, отличающихся хозяйственным типом и характеристиками ландшафта, в котором они проживают, и, несомненно, имеющих значительную специфику в практиках мобильности, у них есть общие черты: познание и использование местности

является частью повседневной практики, а не осуществляется от случая к случаю, как у оседлого населения; а перемещение основано на знании ландшафта, а не проложенных, зафиксированных в пространстве маршрутов от одной стационарной точки к другой. Между собой практики перемещения у различных групп отличаются не только в зависимости от этнической принадлежности, но и характера местности.

Таймыр преимущественно относится к тундровой зоне, где с начала II тысячелетия существовало домашнее оленеводство, практикуемое в сочетании с промыслами – охотой и рыболовством. Стада домашних оленей были небольшими и использовались преимущественно в транспортных целях, а в пищу и для хозяйственных нужд использовались дикие олени. Рост поголовья стад домашних оленей во всей тундровой зоне Евразии и, в частности, на Таймыре отмечается только со второй трети XVIII в. – это связывается как с социальными (прекращение межплеменных войн), так и экологическими (благоприятные для оленя климатические условия) факторами (Крупник 1989).

Таким образом, необходимость постоянного перемещения кочующего населения связана с различными аспектами хозяйственной деятельности. Сюда входят и перекочевки, связанные с истощением ягельных пастбищ, и перемещения в связи с сезонными промыслами – «подкочевки» к «рыбным» озерам, охота на дикого оленя на путях его миграции, проверка ловушек на песца, а также торговые мотивы. Перекочевка производится не хаотично, а вполне упорядочено, по заранее известным (хотя и меняющимся в масштабе десятилетий) маршрутам, однако дорога в привычном понимании этого слова оказывается ненужной (Клоков, Хрущев 2006). Для тундровых жителей обычно характерна откочевка на север в весеннее время, осенью же на юг к границе лесов (Дьяченко 2005). Маршрут воспроизводится из года в год, его амплитуда зависит также от географических факторов: характера русла рек, береговой линии, расположения крупных озер, от возможности добыть себе пропитание, а также необходимости быть территориально удаленными от соседнего стада (Головнёв 1993). Протяженность маршрута перекочевки зависит от ширины тундровой зоны, то есть расстояния между берегом моря и границей леса (Крупник 1989).

Интересно также отметить сходства, которые можно найти в модели перемещения «русских» в ранний период освоения Сибири и практиках мобильности некоторых групп коренного населения. В обоих случаях мерой расстояния были темпоральные показатели: так, для первых сибирских землепроходцев мерой расстояния были дни пути (Ремезов 1882). Первой картой Сибири, на которой мы находим низовья Енисея, является карта С.У. Ремезова (см. Рисунок 4). Способ, которым составлялась эта карта – суммирование многих разрозненных отчетов и известий от казаков, а также промысловиков, которые проникали все

наименования описываемыми группами, но сами практики, судя по их фиксации на обширных территориях, несомненно, имели место. При этом попытки перевести эту меру в версты (или километры) давали сильно различающиеся результаты – от 8 верст (Путешествие... 1802) до 30 (Островских 1903; Рычков 1915) и даже 50 (Васильев 1908; Доброва-Ядринцева 1925) в зависимости от особенностей ландшафта, времени года и характера растительности.

2.3. Роль обменных отношений в структуре перемещений и расселения

Важным фактором, с XVII в. и до периода советизации формировавшим структуру стационарных поселений и оказавшим влияние на появление центров оседания кочевого населения, были обменные отношения. При этом под обменными отношениями в данном случае понимается широкий спектр взаимодействия – от сбора дани до торговых отношений и трансфера знаний, которые необходимо рассматривать как явления одного порядка – на сибирском материале очевидна неразрывная связь этих практик между собой (Ссорин-Чайков 2017).

В целом, процесс появления оседлого русского населения на севере Енисейской губернии шел довольно медленно, необходимость уходить на промысел и сбывать добытую пушнину замедляли оседание промышленников. Помимо промышленников, на Таймыре в XVII – начале XVIII вв. были также служилые люди, однако они были весьма малочисленны (Александров 1964). Торговые пункты, созданные пришлым населением, а также ежегодные ярмарки стали центрами тяготения кочевого населения (Волжанина 2013). К XIX в. кочевое население уже отчасти зависело от поставок товаров (Степанов 1835). В записках Х. Лаптева, сделанных во время его участия в Великой Северной экспедиции в 1738-1743 гг. и переизданных В.А. Троицким, мы находим следующее описание оседлых промысловых точек: *«Ниже сего города по реке состоят и до самого моря зимовья, в которых русские живучи, промышляют песцы и лисицы и зайцы. А питаются рыбою и привозным хлебом, меняя на рыбу. Скота, кроме собак, не имеют, на которых ездят зимою»*. По свидетельству Лаптева, людей, долгое время живших на полуострове, было мало, а вновь прибывшими были преимущественно люди, бегущие из-за собственного сомнительного статуса в районы со слабым государственным контролем (Троицкий 1982).

Помимо промысла, важными для формирования оседлых поселений были закрепленные за той или иной территорией точки сбора ясака, а позднее также сугланые места – места собраний. Их на Таймыре было несколько: с. Дудинское, Карасинский станок,

Толстый Нос, Авамский станок, с. Хатанга, станок Боганида; наиболее крупными были Дудинское и Хатанга (Латкин 1892). Впрочем, крупными их можно считать только относительно. Так описывается село Дудинское в середине XIX в.: *«Есть каменная церковь и живет тут священник. Живут два казака при двух казенных магазинах, а ныне и особый смотритель участка. Сугланное место; пристань; пункт отправления за тундру. Ниже начинается тундра с множеством волков и медведей. Енисей течет в плоских берегах, шириною в 10-ть верст. Жители ездят на оленях и собаках. Имеются курицы»* (Кривошапкин 1865: 330).

Представители властей в этих точках (позднее, в раннее советское время, они будут охарактеризованы термином «точки тяготения») были крайне малочисленны. В статистическом обзоре Енисейской губернии за 1907 г. находим: *«В административном отношении Туруханский край делится на 3 участка: Верхнеимбатский, Дудинский и Тазовский, которые находятся в ведении: первые два – полицейских урядников и последний, как весь Туруханский край, Туруханского отдельного пристава. Вся административная и судебная часть сосредоточена в лице отдельного пристава, а, именно, он является: начальником полиции, мировым судьей, судебным следователем, нотариусом, помощником податного инспектора и заведывающим: кассой специального сборщика, тюремным замком, соляным и пороховым магазином г. Туруханска, но некоторые обязанности возлагаются на его помощника, кроме лишь разбирательства и решения мировых дел»* (ГАКК Ф.1845. Оп.1. Д.34. Л.65). Все административные и властные функции, таким образом, в буквальном смысле выполняет один человек. Такая ситуация сохранится на Таймыре вплоть до 1930-х гг.

Эти точки также являлись опорными для торговцев, выезжавших в тундру: *«Хатанга является основной торговой базой для восточной части Затундры. Из Хатанги зимой выезжает торговая экспедиция в Анабарский край, доходящая до востока озера Кенг-Куэль, далее которого заброска товаров с запада уже становится убыточной. (Л.23) Весной из Хатанги выходит экспедиция в юго-восточную часть Таймырского полуострова, обслуживающая уходящее туда на лето якутское население Анабарского края и окрестностей самого станка Хатанги»* (ГАКК Ф.Р-769. Оп.1. Д.306. Л.22-23 цит. по Андерсон, Баташев, Эренфрид 2005: 158). Торговцев, нацеленных на обмен с местными жителями, называли «тунгусниками» (Доброва-Ядринцева 1925).

Однако такие торговцы были немногочисленны. Основная торговля все же велась в «центрах тяготения» и здесь она производилась по значительно более выгодным для покупателей ценам, поэтому оленеводам самим приходилось отправляться туда. Обменные возможности оленеводов были связаны с размером их стада, так как путь до населенного

пункта зачастую был сопряжен с потерями в транспортных оленях, и далеко не для всех это было возможно. В населенных пунктах предметом обмена служила не только пушнина, но также и другие ресурсы – например, рыба или мамонтовая кость (Доброва-Ядринцева 1925).

В торговле участвовали практически все представители региона: *«Торговля составляет излюбленное занятие жителей губернии; торгует здесь не только купец, мещанин или обористый крестьянин-кулак, торгует и мелкий чиновник, и даже духовенство, преимущественно сельское, в особенности тех отдаленных уголков губернии и приходов, где проживает инородческий элемент, водится ценная "пушнина" и красная рыба, хотя в этих последних местах торговля имеет характер меновой»* (Латкин 1892: 261-262). Даже пожертвование в приход во время поездок священника по стойбищам зачастую осуществлялось пушшиной, которую он продавал по возвращении в с. Дудинском (Суслов 1884). Кроме того, торговые обмены практиковались и между местными жителями: *«Есейские якуты изредка ездят за хребет на Ламу, скупают там по дешевой цене оленей и гонят их для перепродажи, как и западнее их живущие тунгусы, на озеро Эконды, где оленей закупают ленские поставщики этого скота на прииски. Обычная цена оленя на Ламе 6-8 руб., на Эконде – до 15 руб»* (Островских 1903: 8-9).

При этом важно отметить, что описываемые обмены невозможно свести к простой торговле. Сущность обменных процессов того времени – дискуссионный вопрос (Ссорин-Чайков 2017). Наиболее характерной иллюстрацией многогранности этого явления является сбор дани, сопровождаемый дарообменом – преподнесением чиновниками подарков во время сбора пушнины, при этом эти два явления крайне сложно разделить между собой (Конев 2017). Этот обычай был так распространен, что в 1920-е гг. при переводе торговли из частных рук в государственные высказывалось мнение о необходимости «искоренять» его постепенно: *«В прошлом, на каждую факторию отпускался так наз. "без"отчетный фонд средств и продуктов на предмет "угощения" промышленников приезжающих для сдачи пушнины. В настоящее время этого фонда нет. Восстанавливать его не следует, но совершенно необходимо, при каждой фактории иметь специальное помещение – чайную, где приезжающие промышленники и подрядчики, имели бы возможность выпить чаю, согреться, просушиться и б.м. переночевать»* (АРАН Ф.735. Оп.1. Д.11. Л.69).

2.4. Хатангский тракт как «компромисс» двух моделей перемещения

Хатангским трактом³⁷ назывался санный путь, соединяющий Дудинское и Хатангу. Он был одним из многих таких же трактов, организованных после появления на этой территории пришлого населения и функционирующих по принципу ямской гоньбы. В тундровых условиях они имели ряд особенностей по сравнению с «традиционными» трактами. В частности, они были связаны с нуждами выпаса оленей (которые и были основной гужевой силой на этом тракте, лишь изредка заменяясь собаками³⁸) – для смены ягельных пастбищ стада оленей необходимо постоянно перегонять, поэтому ямы (на Таймыре обычно называвшиеся станками), регулярно меняют свое месторасположение. Кроме того, в связи с этими перемещениями, а также с используемым местными жителями способом ориентирования, тракт представлял собой преимущественно воображаемую линию, материальные следы которой практически отсутствовали (Долгих 1929).

Поэтому перемещение по этим трактам, в отличие от ситуации в южных частях Сибири, в большинстве своем зависело от компетенций местных жителей, обладающих знанием территории, находящихся в постоянном контакте со своими соседями и осведомленных о перекочевках ближайших к ним станков. Замечательную попытку описания этих навыков предпринял К.М. Рычков: *«Сообщение села Дудина с затундренскими областями производится исключительно зимним путем. Во все северные пределы края нет никаких дорог, и только благодаря отличному знанию туземцами своих болот, речушек и тундр, и присущему им уменью ориентироваться в пути, можно пробираться на оленях между инородческими стойбищами. Проезжая по тундрам, туземцы руководствуются направлением ветра, звездами и, главным образом, застругами (грядами), которые*

³⁷ По всей видимости, это название стало использоваться довольно поздно. Б.О. Долгих в своем отчете о проведении Приполярной переписи в 1926-1927 гг. пишет, что местными жителями путь называется «Большая русская дорога» (Улахан нютча суола [як./долг. – В.В.]), а название Хатангский тракт было придумано им и другим переписчиком – Г.Ф. Рихтером (Туруханская экспедиция... 2005). По всей видимости, именно благодаря Б.О. Долгих оно и закрепилось в научной литературе. Подробнее о функционировании Хатангского тракта до 1920-х гг. см. в (Дьяченко 2017).

³⁸ Э.В. Толль дает следующее объяснение редкости собачьих упряжек: *«В 1893 году я нашел на Хатанге и на Енисее (от Дудинки до Туруханска) одну-единственную собачью упряжку. Здесь олень полностью заменил собаку, а собака незаменима только там, где олень не находит себе корма. Олень является самым невзыскательным ездовым животным, которое в отношении добычи пищи предоставлено само себе - он вырывает мох из-под снега, между тем как заготовленную для собак пищу надо возить с собой на нартах. Собак кормят рыбой, и отсюда понятно, почему в устьевых участках больших, богатых рыбой сибирских рек население постоянно пользуется ездовыми собаками. С другой стороны, олень, где только возможно, предпочитается собаке, чтобы улов рыбы оставался нераздельно за человеком. Вытеснение собаки с Енисея объясняется развитием рыбной торговли в низовьях этой реки»* (Толль 1959, 74-45). Однако трудно с уверенностью сказать, действительно ли имело место вытеснение или речь идет скорее о привнесении в наблюдаемые процессы собственных представлений наблюдателя о прежних средствах передвижения.

образуются из слоев снега, от постоянно дующих в одну сторону ветров. По открытым тундрам заструги всегда расположены с юга на север, как гряды волн. Форма заструг однообразная: северный конец их всегда загнут» (Рычков 1915: 1).

Важно отметить, что этот способ перемещения, хоть и основывается на компетенциях местных жителей, для них самих не является необходимостью и практически не используется. Перекочевки с оленями, очевидным образом, были основаны на абсолютно ином принципе. В случае же необходимости преодолеть значительное расстояние, применялось два приема: либо – для меньших расстояний – использовался запас собственных оленей, либо, если расстояние таково, что на собственных оленях его невозможно преодолеть, в одном из стойбищ на пути своих оленей заменяют на свежих, которые возвращают на обратном пути (Островских 1903). Второй способ сходен с принципом устройства тракта, однако важное его отличие в том, что стабильных маршрутов в таком случае не образуется. Именно в этом смысле я интерпретирую его как «компромисс»: с одной стороны, функционирование тракта основано на навыках и знаниях местных жителей, с другой стороны, его модель – система станков – несомненно, привнесена приезжим населением.

Первые упоминания Хатангского тракта встречаются в записках Харитона Лаптева середины XVIII в. (Троицкий 1982). Век спустя он описан также у А.Ф. Миддендорфа, который первым указывает на то, что Хатангский тракт стал «плавильным котлом» для населения окружающей тундры, а население, обслуживающее его, представляет собой особую категорию (Миддендорф 1878: 692). Именно в обслуживании Хатангского тракта Б.О. Долгих видит основную причину выделения долган как этнической группы (Долгих 1929).

Вот как Б.О. Долгих описывает эту систему перемещений в 1927 г.: *«Начало этой своеобразной системы расселения туземного населения по станкам, которое накладывает отпечаток не только на годовой цикл его кочевий, но и на весь быт, на всю его духовную и материальную культуру, было положено еще русскими казаками в незапамятные времена. В настоящее время сознание необходимости везти до соседнего станка всякого приезжего русского глубоко вкоренилось в сознание туземцев, и требование подводы выполняется ими безпрекословно во всякое время дня и ночи. Всякий, кому пришлось ехать станками Хатангского тракта, с благодарностью вспоминает тех безымянных пионеров завоевания тундры, которым удалось кулаком и мечом установить этот порядок и исполнение туземцами подводной повинности, трудом которых мы пользуемся на Севере по инерции до сих пор»* (Туруханская экспедиция... 2005: 152).

Станки на Хатангском тракте были удобным способом торговли между оленеводами и русскими, со временем вдоль тракта образовывались мелкие поселения (Дьяченко 2017). Примечательно, что на каждом из станков был т.н. «хозяин», в некоторой степени аналог станционного смотрителя – местный житель, который угощает прибывающих на станок путешественников, предоставляет им постель и заботится о быстрой подаче оленей. «Хозяева» являются самыми влиятельными людьми на станке, пользуются большим авторитетом, зачастую говорят от имени всего станка (Туруханская экспедиция... 2005).

После революции система станков еще долгое время продолжает использоваться, и даже расширяется, о чем свидетельствуют многочисленные публикации в газете Советский Таймыр (СТ 1948, №62; СТ 1949, №126; СТ 1950, №34; СТ 1950, №3; СТ 1953, №72; СТ 1956, №121). Перемещение на оленьем транспорте теперь осуществляется во все населенные пункты (СТ 1949, №145): помимо Хатангского тракта появляется тракт на север от Дудинки по Енисею (СТ 1949, №35), а также на Хантайское озеро – так называемый «Часовенский куст» (СТ 1949, №126; СТ 1948, №154). Интересны попытки рационализировать, упорядочить и поставить под контроль это средство перемещения. Газетные статьи изобилуют инструкциями вроде следующей: *«Олени, предназначенные для транспортных работ, доверяются бригадиру, который целиком отвечает за подотчетных транспортных оленей. Количество оленей по разъездным станкам не должно превышать установленных колхозом или хозяйством норм выпаса и окарауливания на одного пастуха [...] Стоянки на одном месте не должны превышать 10 дней, учитывая при этом хорошее качество пастбищ. Промежуточные станки должны быть оборудованы легкими и доступными [балками] для быстрой перевозки с одного места на другое. Ни в коем случае не рекомендуется устанавливать рубленых домов-станков. Расстояние от одного станка до другого не может превышать 40 километров»* (СТ 1948, №139). В Якутии на аналогичных трактах существовала даже практика отвода 5-километровой зоны ягельных пастбищ вдоль тракта для прокорма обслуживающих его оленей (ГКУ РС(Я) Ф.640. Оп.1. Д.7. Л.28).

Не менее характерно возмущение уже упомянутой А.М. Хазанович по поводу неорганизованности гоньбы, представляющее собой запись в ее личном дневнике за 1937 год: *«24е января. Произошел возмутительный факт: в 2 часа я приехала на [станок] Исаевский. От Исаевского до фактории "Хета" прямая бесснежная дорога – 40 км, а до станка Рассомажье 30 км и там до фактории еще 35 км – итого 65 км! Ясно, что исаевцы должны везти прямо на Хету, тем более, что на следующем станке меня могут задержать. Когда оленей запрягли – бригадир Жарков отказался вести на факторию. Я просила, объясняла нерезонность везти на станок Рассомажье и когда не могла убедить "миром" заявила, что*

если все же он меня не повезет на Хету я лишний прогон платить не буду – ведь это лишних 50 рублей, а еще и время считанное. И все же Жарков заупрямился проблудил по лесу измучив оленей, меня, себя, Гаврилу, изувечив нарту, замерзнув, изголодавшись, до 12 часов ночи, т.е. 10 часов езды вместо 4х! , все же привез меня на станок Рассомажье.

Я отказалась платить прогон полностью, а только за 5 км (т.е. разницу от 40 км), но они рассердились и уехали так. А я теряю еще один день. А сколько государственных средств тратится на безалаберную расстановку станков!?!» (РГАЭ Ф.682. Оп.1. Д.19. Л.40).

Учитывая тот факт, что впервые на Таймыре она оказалась лишь годом ранее, можно предполагать, что дело в данном случае могло быть не только в неорганизованности работников станков, но и в её плохом знакомстве с устройством гоньбы или непонимании логики, стоящей за действиями каюров (и не всегда согласующейся исключительно с целями скорейшей перевозки пассажиров).

Таким образом, несмотря на то, что инфраструктура Хатангского тракта полностью полагалась на навыки перемещения местных жителей, тем не менее, причины ее создания и поддержания были связаны с нуждами приезжего населения, для которого ввиду климатических и ландшафтных различий с местом происхождения невозможно было организовать перемещение привычным им способом.

2.5. Ресурсная транспортная революция на Таймыре

Геологоразведочные работы, которые начали проводиться на Таймыре с конца 1920-х гг., и обнаружение крупного месторождения, на месте которого позже вырастет Норильск, привели к острой нехватке транспортных средств. Это было связано, в первую очередь, с большим объемом грузов, которые приходилось перебрасывать из Дудинки, куда они поступали речным, а позднее морским путем. Длительность перевозки также создавала трудности: *«Хатангский район, снабжающийся через Енисей, получал до последнего времени товары и продукты из селения Дудинского, доставляя их на оленях по тундре. [...] В Дудинку караван приходил обычно в ноябре, забирал грузы, сразу же уходил обратно и все же попадал на Хатангу не ранее февраля»* (Урванцев 1935: 9). Таким образом, оказывалось, что для перевозки груза требуется 1,5-2 месяца.

Геологические исследования на месте будущего города стали проводиться в 1920-е гг., а рабочий поселок и комбинат появились в 1930-е. Норильский комбинат был первым промышленным проектом на полуострове. Структура населения в Норильске довольно заметно отличалась от остального Таймыра – практически все население города было

приедем. Это могли быть очень разные волны миграции: специалисты-геологи первых лет разработок, узники ГУЛАГа, более поздние волны советской трудовой миграции различного рода – от специалистов до низкоквалифицированного персонала, постсоветская миграция из стран СНГ. Доля же населения, переехавшего из поселков полуострова и Дудинки, была крайне невелика (Важнов 2011).

Еще одним ранним промышленным объектом Таймырского национального округа является Нордвик – нефтяное месторождение в Хатангской губе. Его разработка была начата в 1934 г. и связана со структурами Главного управления Северного морского пути. Его история не стала столь триумфальной, как у Норильского комбината – было пробурено несколько скважин, но все из них были признаны бесперспективными. Небольшой приток нефти из нескольких скважин все же был получен, но промышленные объемы так и не были достигнуты. Все работы на Нордвике прекратились к 1954 г. (ГАКК Ф.П-28. Оп.38. Д.70. Л.16).

Интересно сравнить эти два (фактически, единственных ранних) случая промышленного освоения региона в связи со сходным эффектом, которые они оказали на население, живущее поблизости. В первую очередь, случаи сходны тем, что через эти центры осуществлялось разворачивание советизации. Так, например, К.С. Боронкин, работавший в Норильске с 1931 по 1942 гг., вспоминал о подавлении восстания, произошедшего в 1932 г. на центральном Таймыре: *«В конце 1931 года окружком партии направил на работу в Авамо-Хатангскую тундру группу коммунистов и комсомольцев. В ней были и норильчане – Георгий Хорев, председатель рудкома и Геннадий Чач, продавец магазина. Один стал уполномоченным по коллективизации, другой – заведующим факторией. Оба убиты кулаками. В марте 1932 года сформировали отряд из 87 человек (командовал начальник Игарского ОГПУ Шорохов) для подавления кулацкого восстания. В отряд вошли двадцать норильчан – Борис Шикин, Иннокентий Бурмакин, Виктор Калугин, Константин Боронкин и другие. На этот раз обошлось без жертв: тундровики, поняв, что обмануты врагами советской власти, сложили розданное им оружие и разошлись. Главари выступления (Попов, Бархатов, Баранкин) сбежали, но позже были арестованы»* (Львов 1977: 31). Из цитаты видно, что работники Норильскстроя составляли большую часть отряда, сформированного для подавления восстания, а также командировались в поселки как специалисты. Помимо этого, после налаживания регулярного сообщения Норильск стал точкой, из которой отправлялись товары на восток Таймыра.

У Нордвика была сходная функция: он стал важнейшим портом, обеспечивавшим доставку грузов в Хатангский район Северным морским путем (порт Хатанга был для этого

слишком мелким – морские суда обладали слишком большой осадкой чтобы пройти по реке вглубь полуострова). Он стал центром притяжения для населения окрестной тундры: здесь была возможность купить дефицитные товары в магазине, а также осуществить с жителями Нордвика обмен рыбы и мяса на продукты. Кроме того, жители Нордвика во взаимодействии с местными жителями несомненно ощущали свою цивилизаторскую миссию. Так, Д.П. Дудина, жившая на Нордвике с 1943 по 1953 годы, описывает различные практики «перевоспитания» местного населения: *«С момента создания стационарной экспедиции её работники проводили большую работу среди местного населения, пытаясь привить им элементарные правила бытовой культуры. На окраине поселка на берегу речки для якутов построили несколько балков, которые им мыли и чистили, а также купали их детей в бане. Устраивали и для взрослого местного населения раз в месяц банный день. После них целый день приходилось тщательно всё мыть и шпарить, чтобы не подцепить болячки, т.к. почти у всех были туберкулёз и трахома. В столовой для якутов устраивали обеды, пытаясь их приучить к нашей повседневной еде»* (Дудина 2006: 79-80).

Еще одной важной общей чертой Норильска и Нордвика была значительная «шефская помощь», оказываемая поселкам. Так, Норильский комбинат финансировал строительство домов в Дудинке, строительство мерзлотников и песцовых ферм в поселках центрального Таймыра (Важнов 1994). Нордвикская нефтеразведочная экспедиция же сходным образом финансировала Сындасско и Попигай (ГАКК Ф.П-28. Оп.38. Д.70. Л.16). Впрочем, необходимо также отметить и их прямое влияние на изменения пространственных практик кочевого населения: загрязнение земель вокруг Норильска вынудило оленеводов к изменению маршрутов кочевания, а потом и вовсе к прекращению оленеводческой деятельности вблизи предприятия (Важнов 1994). Нордвикская экспедиция также была причиной изъятия земель из пользования (АМАЭ РАН Ф. К-П. Оп.1. Д.118. ЛЛ.17-19).

Геологическое освоение является важной вехой в истории транспортных изменений из-за резкого возрастания в связи с ними перевозимого грузопотока. Интересно рассмотреть то, каким образом геологи приспособливали под свои нужды имеющиеся в их распоряжении средства доставки грузов, как они их пытались оптимизировать или заменить более «совершенными». Главным инноватором в случае Таймыра, несомненно, можно считать Николая Урванцева. Он входил в состав самой первой экспедиции по поиску в районе месторождения, руководил многими из последующих поисковых экспедиций, а также работал на строительстве комбината, на некоторое время, к сожалению, в качестве политзаключенного (Николай... 2012). Он много времени уделял попыткам усовершенствовать и ускорить процесс доставки грузов к месторождению (Там же).

Основная трудность заключалась в том, что месторождение находилось вдали от Енисея, и для доставки грузов необходимо было преодолеть восемьдесят километров тундры. В первое время для доставки использовался олений тракт, тем более что грузопоток, связанный с торговлей, заметно уменьшился: *«Оленей арендовали у купцов, которые теперь пошли на это дело охотно, поскольку торговать им нельзя и ездить "за тундру" поэтому не придется. Все расчеты произведет исполком, а экспедиция выделит ему для этой цели нужную сумму денег»* (Урванцев 1981: 47). Позднее стало ясно, что несмотря на высвободившихся оленей, этих объемов все равно недостаточно. В качестве временного решения по указанию Сибревкома у хатангских нганасан «дудинские советские организации» закупили 500 голов оленей, однако олени не были транспортными, поэтому передвижение с их помощью было проблематичным (Там же: 78). Более того, со временем оказалось, что такие объемы перевозок подрывают оленеводство в связи с массовой гибелью оленей (АРАН Ф.735. Оп.1. Д.11. Л.75). Для изменения ситуации требовались какие-то более радикальные меры.

В первую очередь, Урванцев сделал ставку на развитие Северного морского пути и исследовал судоходность р. Пясины, планируя направлять грузы по ней, огибая часть полуострова со стороны Енисея. Однако стало ясно, что срок доставки грузов этим способом был также велик, поэтому необходимо было искать альтернативу. Она была найдена в форме тракторных перевозок. Первые рейсы были крайне непростыми. Первая трудность заключалась в выборе маршрута – он был проложен по следам оленьих аргишей, однако оказалось, что механическому транспорту требуется совсем другие условия: *«Пойдем через Косую, Дорожное озеро и р. Амбарную – тем же путем, каким ходят аргиши в Норильск, и в этом, как мы поняли потом, была наша ошибка. Оленьи аргиши ходят низинами, где снегу много, а нам нужно было идти возвышенностями, где снегу почти нет»* (Урванцев 1981: 163). В результате на путь из Дудинки в Норильск ушло 34 дня, почти половину из которых машины простаивали из-за ремонта, отсутствия запчастей и плохих погодных условий. После этой экспедиции Урванцев написал подробный отчет о конструктивных недостатках тракторов с рекомендациями по их усовершенствованию, и уже в 1932 г. его рекомендации были учтены при постройке полугусеничных машин НАТИ-2, которые позднее использовались в Хатангском заливе Нордвикстроем (Там же). Из-за этих транспортных экспериментов транспортные цеха Норильскстроя в 1932 г. выглядели очень разнородно: цех механического транспорта соседствовал с цехами конного и оленьего транспорта (Львов 1977).

Вскоре эта проблема грузоперевозок была решена иным образом – строительством в 1937 г. железной дороги Дудинка – Норильск. Однако, по всей видимости, именно эти опыты Урванцева заложили основу для использования безрельсовых транспортных средств.

Несомненно, такого рода оптимизация перевозок, с которыми олений транспорт справиться уже не мог, была характерна не только для Таймыра. Несмотря на то, что дороги для механического транспорта были в эти годы редкостью даже для центральной России (Siegelbaum 2008), идеи прокладывания дорог по снегу или льду рек высказывались также и в других северных регионах (например, А.А. Романовым, сотрудником Якутской комплексной экспедиции (Романов 1933; АРАН Ф.735. Оп.1. Д.11. Л.75)). А в Мурманской области уже в 1926 г. были изучены наиболее перспективные маршруты будущих дорог и определена очередность их строительства (Назаренко 2015).

Вторым событием, вновь вызвавшим необходимость в наземном транспорте на Таймыре стало, по всей видимости, открытие в 1968 г. газового месторождения Мессояха (СТ 1968, №113), с завозом грузов на которое авиация справиться не могла как из-за стоимости перевозок, так и из-за больших объемов грузов, поэтому потребовался более дешевый способ транспортировки. Зимняя дорога была проложена с помощью Уралов, ЗИЛов и КРАЗов (СТ 1968, №140). Еще несколько лет после открытия месторождения в публикациях в региональной газете встречаются только термины «зимняя дорога» или «ледовая дорога», однако уже в 1974 впервые появляется современное слово «зимник» (СТ 1974, №15). К этому времени зимники начинают активно использоваться не только на месторождении, но и по всему Таймыру (СТ 1983, №228; СТ 1971, №141; СТ 1971, №116), в частности, госпромхозом «Таймырский» налажен зимник на промысловые точки вдоль Пясины (СТ 1988, №43; СТ 1988, №№45-46), пролегающий по маршруту старой геологической дороги.

Именно с момента начала промышленного освоения история Таймыра риторически «раздваивается» на историю индустриальных городов и историю коренных жителей, в которых вторая обычно выступает фигурой умолчания: могут упоминаться последствия наличия неподалеку комбината, но не взаимодействие коренных жителей и жителей города. Верно и обратное: классическим фольклорным (и фотографическим) сюжетом в Норильске стало появление в городе оленьей упряжки, но практически ничего обычно не говорится о тех, кто ею управляет.

2.6. Инфраструктурные изменения в советский период

По меткому выражению уполномоченного Булунского окрисполкома по Хатанго-Анабарскому району, революция 1917 года на таймырском Севере *«проходила в форме простых сообщений»* (ГКУ РС(Я) Ф.640. Оп.1. Д.1. Л.19). Первые же реальные шаги по советизации, как и в большинстве отдаленных северных регионов (Слѣзкин 2017), относятся к середине 1920-х гг. и представляют собой череду смен форм управления. Хронология их переименований такова: родовые Советы (1923), родовые собрания, районные съезды, районные туземные исполнительные комитеты – тузрики (1926), Организационный комитет вновь созданного национального округа (1931), территориальные советы – отмена родового принципа (1932), окружные и районные исполнительные комитеты (1933), окружные Советы депутатов трудящихся (1936). Изменения же в форме и функциях были незначительными (Кузаков, Попов 1980; Лаппо 1927).

Помимо административных учреждений, с 1924 г. создаются школы (Янов-Стан, Хатанга и Чиринда) и фельдшерские пункты (Янов-Стан, Хатанга, Чиринда, Дудинка, Верхне-Инбатское) (Лаппо 1927), которые в некоторых из центров тяготения к 1930-м гг. превращаются в культбазы (Кузаков, Попов 1980). Кроме того, для сбора информации о населении территории в 1926-27 была организована Приполярная перепись (Набек 2013; Туруханская экспедиция... 2005). В целом, советизация на Таймыре шла довольно медленно в связи с тем, что все государственные органы и учреждения культуры приходилось создавать «с нуля». Строительство основных опорных баз продолжалось все 1930-е гг., и управление национальным округом происходило преимущественно «наездами» (Ссорин-Чайков 2011).

Еще одним из крупных мероприятий, проводимых центральной властью, были землеустроительные экспедиции. Основной их целью было получение информации о практиках землепользования и перемещениях населения. В 1930-31 гг. земельно-водное устройство было проведено в Дудинском и Усть-Енисейском районах, в 1934-36 – в Авамском и Хатангском районах (Кузаков, Попов 1980). Также частью земельного устройства на Таймыре можно считать работу Комиссии по изучению Якутской АССР в Лено-Хатангском районе, занимавшейся, в частности, вопросом о переустройстве границы между Таймырским национальным округом и Якутией (Дьяченко 2004).

Нельзя сказать, что советизация на Таймыре проходила стабильно и безболезненно. Б.О. Долгих, работавший на Таймыре в 1926-27 гг. в качестве переписчика Приполярной переписи, следующим образом оценивает деятельность представителей государственной

власти: *«Инструктор Туруханского РИКа держится в тундре с замашками пристава старых времен... Как секретари, так и инструктора большею частью полуграмотны, смотрят на свою работу с точки зрения вульгарных администраторов, считающих, что их обязанностью является "тащить и не пущать", совершенно не понимающих туземцев, меряющих их замкнутость, консерватизм нашей городской меркой "засилья религиозного дурмана" и "кулацкой идеологии", считающих своим служебным долгом бороться со всем этим административным порядком (один даже додумался до запрещения камлания и реквизиции всех шаманских бубнов и костюмов) и совершенно не понимающих этнографической и культурно-исторической ценности обитающих на их "вотчинах" племен»* (ГАКК Ф.Р-769. Оп.1. Д.306. ЛЛ.2об-3, цит. по Савоскул 2005: 75).

Взгляд с другой стороны границы – П. В. Слепцова, в 1928 г. выступавшего в роли Уполномоченного ЯЦИК по Хатанго-Анабарскому району Булунского округа³⁹ – обнаруживает невозможность проведения советизации в связи с полным отсутствием для этого каких бы то ни было основ: *«Мною было приступлено к практическому осуществлению советизации этого района – путем создания районных избирательных комиссий из 5 лиц. Благодаря отсутствия на месте в прошлом Советской Общественной работы соблюсти посты представительства в избирком от соответствующих учреждений не было возможности. Также не было возможности привлечь к этой работе надлежащего кадра интеллигентных работников за их полным отсутствием в районе. Учитывая это в нескольких наслегах из-за полной неподготовленности населения вообще к основам советизации нет смысла организовывать самостоятельных наслежных избиркомов, которому и было возложено руководство над всей выборной кампанией, 3 наслегов»* (АРАН Ф.47. Оп.1. Д.303. Л.218).

Коллективизация началась в 1929 г. с создания простейших производственных товариществ (ППТ), в которых объединялся только труд, но не средства производства (Кузаков, Попов 1980). Методы коллективизации, в основном, заключались в попытках экономически заинтересовать людей. Показательными являются следующие дневниковые записи Хазанович 1937 г.: *«Вечером приезжал Кокоро Сердце [нганасан – В.В.], я с ним говорила, отдала ему 500 руб в счет зарплаты РИКа и он сразу переменял политику. Обещает принять нас радушно»* (РГАЭ Ф.682. Оп.1. Д.19. Л.41); *«[На собрании] задали следующие вопросы: бедняки, записавшиеся в товарищество, на чем будут промышлять?»*

³⁹ Подробнее об работе П. В. Слепцова в этой экспедиции и собранных им материалах см. в (Охотники-оленьеводы... 2020).

[...] *Если в колхоз не запишешься – порох, дробь, свинец, дадут?»* (РГАЭ Ф.682. Оп.1. Д.19. Л.45)

С 1930-х гг. начинается также седентеризация – перевод кочевого населения на оседлость. Поселки создаются по территориальному принципу, зачастую без учета этнической разнородности районов. Так, например, на месте станков Хатангского тракта создано несколько поселков, в которых стали жить по соседству такие мало контактировавшие между собой прежде этнические группы, как долганы и нганасаны (Долгих 1963).

Рука об руку с этими процессами шло и транспортное развитие. Выше уже говорилось об использовании оленьего тракта и его советской «оптимизации». Помимо этого, имели место попытки реорганизации логистической схемы для всего Севера. Ярчайшим примером выступает организация завоза при помощи Северного морского пути⁴⁰, через который стал проходить основной поток груза на Север (СТ 1948, №64; СТ 1948, №115). Завоз продуктов в Хатангу осуществлялся также по воде, из Дудинки по морю огибая полуостров и далее по Хатангской губе (Троицкий 1987; СТ 1948, №74), а также по Южно-Таймырскому водному пути (СТ 1933, №21), который был разведан с самолета в 1932 г. и проходил по рекам от Дудинки до Хатанги (Львов 1971). Развивались пассажирские перевозки по Енисею и Хатанге (ГАКК Ф.П-28. Оп.43. Д.52. Л.30).

В связи с развитием морских перевозок строились и расширялись порты. Так, в 1938 г. в Хатангу впервые были доставлены грузы Северным морским путем из Архангельска в залив Кожевниково (где был расположен Нордвикстрой), откуда они перегружались на суда речного флота и ими же развозились по точкам (ГАКК Ф.П-28. Оп.9. Д.9. Л.20). Хатангская речная контора, организованная в 1939 г., в 1954 г. была преобразована в Хатангский арктический порт, в который вошел нордвикский морской порт. Его основной задачей стали грузоперевозки и грузопереработка для снабжения поселков, шахты Котуй, Нордвикской экспедиции и полярных станций (ГАКК Ф.П-28. Оп.43. Д.52. Л.30).

Использование для государственных задач оленьего транспорта прекратилось к середине 1950-х гг. Постепенно его стала заменять полярная авиация. Внутренние авиарейсы Дудинка – Диксон, Дудинка – Хатанга и Дудинка – Волочанка появляются в середине 1950-х гг. (СТ 1965, №8), в 1956 году организованы авиарейсы Москва – Дудинка (СТ 1956, №87). Как уже упоминалось, причиной замены оленей на механический транспорт служит не только

⁴⁰ См. подробнее о современном этапе существования Северного морского пути в качестве значимой категории в официальном дискурсе об Арктике в (Гаврилова 2020) и представлениях жителей поселков, идентифицирующих себя как жителей «опорных точек» СМП в (Васильева 2020).

технический прогресс, но и, в значительной мере, увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок в этот период.

Вертолеты стали активно использоваться к 1965 г. В первое время основным их назначением были почтовые и санитарные рейсы (СТ 1965, №64; СТ 1971, №10). Одновременно с этим осуществлялись единичные попытки преодолеть путь между поселками зимой при помощи тракторов (СТ 1955, №42; СТ 1959, №30; СТ 1959, №56), однако массовый завоз грузов таким образом не осуществлялся. В 1950-х гг. для проезда в поселки на Енисее активно используются попутные суда (СТ 1952, №78), а к концу 1970-х гг. появляются регулярные речные пассажирские перевозки: по Енисею в поселки к северу и к югу от Дудинки, а также из Хатанги в поселки по рекам Хатанге и Хете (СТ 1977, №10; СТ 1986 №139; СТ 1986 №164). Примерно в то же время навигация по Севморпути становится круглогодичной, что позволяет облегчить завоз грузов (Бречалов 1980; Чубаков 1985).

Политика советского периода непосредственно влияла на пространственные практики жителей через трансформацию транспортной системы и перевод населения на оседлость. Система пассажирских перевозок создавалась без оглядки на рентабельность – задача включения региона в жизнь страны была более важна (в частности, вывоз рыбы и оленины также осуществлялся при помощи вертолетов и самолетов, в то время как стоимость топлива зачастую многократно превышала себестоимость продукции). В этот период произошло резкое изменение в представлениях жителей Таймыра о пространстве: в их ментальные карты вошли вновь появившиеся объекты и взаимосвязи, а их пространственные практики претерпели значительные изменения (Campbell 2003).

2.7. Ослабление государственной поддержки транспортных перевозок

В постперестроечное время все меняется стремительно: буквально за год тарифы на авиаперелеты повышаются в среднем на 80% (СТ 1991, №№27-28), при этом внутритаймырские перевозки дорожают почти в десять раз (СТ 1991, №74; СТ 1992, №67). Уже в 1991 г. в газете «Советский Таймыр» встречаются такого рода статьи: *«Судите сами. Если до Москвы или Красноярска стоимость билетов возросла на 36-40 процентов, то на местных линиях, как, например, Караул-Носок, она подскочила более, чем в десять раз. Лихо, не правда ли? Примерная картина и на других линиях. Правда, там, где плечо перелета короткое, цены все-таки кажутся несопоставимо огромными. Вся беда, что согласно циркуляру министра все расстояния начинаются с... сорока километров. То есть до этой отметки хоть двадцать, хоть тридцать верст стоят одинаково – тридцать четыре рубля.*

А дальше – больше. В пору бедному носковскому аборигену, летавшему раньше в Караул к теще на блины за трояк, позабыть о такой родне [...]. Логично. Права экономическая богиня летного предприятия. Кто сейчас погонит самолет за трояк, если летный час на Ан-2 оценивается в полтысячи целковых?» (СТ 1991, №74).

На удорожание стоимости перевозок накладывается то, что самолетный и вертолетный парки к этому времени оказываются устаревшими и многие машины приходится списывать (СТ 1989, №211). Именно поэтому в 1990-е гг. на полуострове практически полностью прекращается самолетное сообщение (остаются только рейсы между самыми крупными точками: Диксоном и Хатангой), вертолетное же сообщение сильно сокращается. В это же время постепенно начинают использоваться зимники – автомобильные перевозки оказываются самым дешевым способом доставки грузов⁴¹. Практически все транспортные практики на полуострове переходят на самоорганизацию.

Итак, проследившая исторические изменения в конstellляциях мобильности, мы видим, что изначально «русская» и индигенная модели перемещения имели значительные различия. Практики мобильности и использования ландшафта в индигенной модели являются частью повседневности, маршруты их мобильности могут пролегать разнообразно, точки, между которыми происходит перемещение, не зафиксированы в пространстве, а, напротив, постоянно меняются, в то время как выходцы из центральной части страны скорее стремятся к прокладыванию стабильных путей и образованию стационарных поселений. Наряду с этим, в некоторых конstellляциях мобильности обнаруживаются и сходные черты, в частности, использование темпоральных показателей в качестве меры расстояния в случае «русской» модели периода создания первых сибирских карт и индигенной модели в этнографических описаниях конца XIX – начала XX в.

Конstellляции мобильности видоизменялись с течением времени при помощи сотрудничества в сфере перемещений. В этой связи особенно любопытны «компромиссные» инфраструктуры, в случае которых приемы движения одной группы использовались для осуществления мобильности другой. В качестве такого примера был рассмотрен Хатангский тракт, для обустройства которого были использованы навыки перемещения местных жителей, но поводом к их созданию послужили нужды пришлого населения, привычные приемы перемещения которого не подходили для таймырских климатических условий.

⁴¹ О функционировании в постперестроечное время на Таймыре неформальных перевозок по зимникам и необходимости выстраивания социальных сетей между «городом» и «поселком» для их осуществления см. (Васильева 2019).

Важно отметить, что переход от одних констелляций мобильности к другим не совпадает по времени со сменой политических режимов, а происходит постепенно. Он может быть связан как с прямым влиянием государственной политики (седентаризация и советизация), так и с косвенным, как в случае развития добывающей промышленности на Севере в связи с экономическими интересами страны, которое потребовало увеличения объема ввозимых и вывозимых грузов и, следовательно, создало потребность в новых средствах перемещений, пригодных для северных условий.

Обменные отношения, в которые были вовлечены русские и коренные жители, обусловили изменения в структурировании пространства, в частности, в годовом цикле перемещений кочевых групп, примером чего служит тот факт, что в местах торговых контактов зачастую образовывались точки тяготения, которые позднее станут центрами оседания и советизации. На историческом материале наглядно видно, что обменные потребности и констелляции мобильности группы взаимно обуславливают друг друга. В следующей главе это будет продемонстрировано также на примере современных практик.

Глава 3. Обменные практики в поселке: межпоселенческая мобильность людей и вещей

В этой главе будут описаны многочисленные обмены, которыми пронизана жизнь Сындасско, и их связь с мобильностью людей и вещей. Обменные отношения, практикуемые жителями поселка, могут существовать на весьма дальнем расстоянии. В них зачастую участвуют предметы, недоступные в месте назначения, в которых, тем не менее, у жителей этого места возникает потребность. Будет показано, что наличные деньги имеют здесь не такое большое значение, как бартерный обмен с приезжими торговцами – «коммерсантами» – или как практики реципрокации и редистрибуции, существующие внутри поселка и простирающиеся за его пределы.

Устойчивой тенденцией интерпретации исследователями постсоветских практик обмена в удаленных северных поселках является категоризация местных обменов как «традиционной экономики»; «рыночная экономика» при этом рассматривается как внешняя, чуждая местным реалиям система, лишь отголоски которой проникают на локальный уровень. К примеру, само название статьи Флориана Штаммлера «Capitalism in the Tundra or Tundra in the Capitalism?» воспроизводит устойчивое противопоставление традиционной и рыночной экономики, создает образ тундровых кочевников как полуавтономной группы, которой приходится подстраиваться под изменившиеся внешние обстоятельства и которая вынуждена принимать условия обменов, диктуемые приезжими торговцами (Stammler 2011). Истоки этого противопоставления лежат в классических работах по экономической антропологии. Важнейший для ранних работ тезис о необязательной отделенности экономики от других сфер общества последовательно доказывался через обращение к «традиционной» / «примитивной» / «первобытной» экономике (Малиновский 2004 [1922]; Поланьи 2002 [1944]; Салинз 1999 [1972]), значительно отличавшейся, по мнению авторов, от западной модели, при этом между современными и историческими примерами аграрных обществ зачастую вообще не проводилось разделение (см., например, [Поланьи 2002: 51-68]). В число характерных черт традиционной экономики обычно входят безденежные обмены, высокая роль личных отношений, а также распространенность практик реципрокности и редистрибуции, в то время как рыночная экономика, по мнению исследователей, основывается на монетарном и обезличенном обмене. «Традиционные общества» по умолчанию представляются более ранней стадией социального развития, за которой рано или поздно должна последовать более сложная форма экономических отношений по образцу современных обществ. Несмотря на то, что эта пресуппозиция позднее была неоднократно

оспорена (см., напр., (Humphrey 1985; Гребер 2015)), дихотомия традиционной и рыночной экономик так и осталась доминирующей матрицей описания значительно различающихся экономических практик (Hugh-Jones 1992).

В североведческих исследованиях изучение обменных практик стало популярно в связи с изучением постперестроечных экономических изменений. По мнению исследователей, переход от коллективного труда к частной экономической деятельности вызвал значительные изменения в представлениях о коллективной, территориальной и национальной принадлежности бывших членов совхозов (Андерсон 1998). Впрочем, патрон-клиентские отношения, характерные для колхозов и совхозов, по мнению многих авторов, не прекратили свое существование, а поменяли форму и продолжают основываться на потребности в присутствии сильного патрона, опосредующего обменные практики между рядовыми работниками и большими институциями (Konstantinov 1997).

Стало общим местом утверждение, что сменившая советскую плановую экономику система обменов зачастую выстраивается на основании уже существовавших (и претерпевших изменения) практик обмена (Mandel, Humphrey 2002), в случае «национальных» поселков, обычно называемых традиционными формами обмена и основанных на структурах родства и редистрибутивных практиках (Ventsel 2005). Однако важно принимать во внимание, что «традиционная экономика» также является продуктом взаимодействия с общемировой капиталистической системой, а рыночная мораль и мораль родственных отношений настолько глубоко проникают друг в друга, что становится невозможно провести черту между денежной и неденежной экономиками (Ссорин-Чайков 2012).

Увеличение доли бартерных форм обмена и практик неформального природопользования в Сибири и на Севере в постперестроечное время обычно описывается как вынужденная стратегия жизнеобеспечения⁴² (Ziker 1999, Ventsel 2005). При всей справедливости утверждений о многочисленных трудностях выживания в эти годы, важно подчеркнуть, что такого рода экономика может быть сознательным выбором, при котором ситуация не описывается в категориях неизбежности и вынужденности (Позаненко 2018, 2019). То, что принято обозначать как «разруху» или «руины», зачастую имеет для местных жителей иное значение (Ssorin-Chaikov 2016). Во многих случаях «руины» вполне функциональны: в частности, дома в заброшенных поселках могут использоваться в качестве

⁴² При рассмотрении неформальных практик природопользования в качестве одной из ключевых аналитических категорий зачастую используется понятие «моральной экономики» (Scott 1977), определяемое как «низовые» представления об экономической справедливости, включающие в себя, в том числе, этику и моральную оценку практик природопользования (см., напр., Wilson 2002).

источника строительных материалов или места временного пребывания (Davydov 2011), в той же роли могут выступать единичные следы промышленного освоения, такие как бочки из-под топлива или цистерны (Арзютов 2019). Такие практики при этом не воспринимаются самими жителями описываемых поселков как признаки маргинализированности.

«Инфраструктура социальных связей» (Лярская, Васильева, Карасева 2020) простирается за пределы локального сообщества, зачастую восполняя собой инфраструктурный дефицит (Gavrilova 2017). Она в разной степени включает в себя представителей сосуществующих на Севере групп (Liarskaya 2017): коренных жителей, «приезжих» с различной миграционной историей⁴³, вахтовых работников, торговцев, оказывающихся в северных регионах «наездами» (Ventsel 2011; Stammer 2011). При этом отношения между ними невозможно описать однозначно (например, как дружбу или как партнерство), в одной и той же ситуации обмена могут быть задействованы их разные социальные роли, а значения, вкладываемые участниками в обменные отношения, могут быть неодинаковы, а также меняться в процессе взаимодействия (Ссорин-Чайков 2012).

Одновременно с этим, обменные практики неотделимы от мобильности. Изменения в паттернах мобильности тесно связываются с социально-экономическими изменениями в структуре сообществ еще со времен многочисленных текстов о «снегоходной революции» (Pelto 1973 и др.). Технологические изменения влекут за собой изменения в доступном ареале перемещений: по разным мнениям, увеличивают или уменьшают его (напр., Воробьев 2011, 2016; Истомин 2015). Также они влекут за собой изменения в структуре социальных сетей: например, среди торговцев на Ямале при распространении личных транспортных средств (в описываемом случае трэколов) отпадает необходимость поддерживать социальные связи с «транспортниками» – людьми, ответственными за возможность получить доступ к транспорту, необходимому для вывоза приобретенной в тундре продукции (Stammer 2011: 242).

В этой главе будут рассмотрены обменные практики, являющиеся основой экономики жителей Сындаско. С ними тесно связан целый спектр перемещений: как для ведения промысловой деятельности, так и для совершения торгово-бартерных операций. В то же время, сама возможность перемещаться – наличие транспортного средства, запчастей и топлива – напрямую зависит от участия в практиках обмена.

⁴³ Например, показательным является существующее на Ямале дискурсивное разделение некоренного населения на «местных» - родившихся или долгое время проживших на Севере и «приезжих» - приехавших в регион недавно (Liarskaya 2017) или случай забайкальских поселков на БАМе, где «приезжим» населением называются лишь постсоветские мигранты, а трудовые мигранты периода всесоюзной стройки именуют себя «БАМовцами» и отделяют себя от более поздних волн миграции (Поворознюк 2014).

3.1. Способы жизнеобеспечения жителей поселка

Как уже упоминалось в разделе 1.2., в Сындасско возможности трудоустройства ограничены несколькими социальными объектами, среди них начальная школа, детский сад, администрация, почта, сельский дом культуры, фельдшерско-акушерский пункт, котельная и дизельная. В отличие от городов и крупных поселков с более разнообразным выбором специальностей, где работают чаще всего все взрослые члены семьи, для Сындасско, принадлежащего (пользуясь терминологией Д. Дж. Андерсона) к «экстенсивному» типу поселков, в которых отсутствует производство, и вся работа связана исключительно с самообеспечением поселка (Андерсон 1998: 15), характерно иное распределение наёмного труда. Все места работы кроме котельной и дизельной считаются «женскими». Официально нетрудоустроенные мужчины – а это большинство мужчин поселка – заняты промысловыми практиками (это, в первую очередь, оленеводство, охота, рыбалка и поиск бивня мамонта; такая деятельность как добыча пушного зверя сейчас не имеет рыночного спроса, поэтому оказывается побочной). Впрочем, работающие в котельной и дизельной мужчины также ведут промысловую деятельность, однако зачастую ограничены в длительности отъездов в связи с работой или вынуждены прибегать к помощи родственников, заменяющих его на рабочем месте на несколько дней. Охота и вылов рыбы ведется мужчинами как для пропитания собственной семьи, так и на продажу вовне поселка. При этом выбор между тем, занят ли мужчина исключительно рыбалкой или также еще и охотится, связан с транспортными возможностями семьи. Для охоты на дикого оленя требуется *ямаха*, в то время как для рыбалки достаточно *бурана* или даже собачьей упряжки. Члены немногочисленных оленеводческих *бригад*⁴⁴ также рыбачат и охотятся.

Это ведет к тому, что в поселке преобладают женщины, в то время как большинство мужчин рассеяны по рыболовецким и охотничьим *точкам*: *«И лежишь там на точке, всё, больше не рыпаешься в поселок. Хотим, вот я приезжал и скучно, скукота, нам лучше на точке. Вот тут одни бабы, извините, пожалуйста, ну женщины. Мужиков нету, все на точках»* (Виктор⁴⁵, 1969 г.р., рыбак, Сындасско). Такую асимметрию в пространственном распределении мужчин и женщин в североведческих исследованиях принято называть гендерным сдвигом и проблематизировать его (Лярская 2010). В качестве связанных с этим процессов называют обычно также асимметрии в структуре занятости (в поселке преобладают «женские» профессии), образовательном уровне (женщины-коренные обычно

⁴⁴ Термин «бригада» в случае Сындасско является эмным (Pike 1967) и наследует советской терминологии, никак не отражая современный состав и иерархию кочующих совместно людей.

⁴⁵ Все имена информантов, цитаты из интервью с которыми использованы в диссертации, изменены.

образованнее мужчин), а также в брачном поведении (женщины предпочитают мужчин-некоренных, мужчины же наоборот). Кроме того, отмечаются изменения в восприятии тундры: она перестала рассматриваться как место для жизни, вытесняясь представлением об опасном и предназначенном только для работы ландшафте. Среди причин обычно фигурирует введение всеобщего интернатского обучения в конце 1950-х, реформа оленеводства середины 1960-х – переход с бытового (семейного) кочевания на производственное (бригадное) – и влияние советской идеологии в целом. Как показала Е.В. Лярская, на самом деле ситуации в разных регионах Севера различаются настолько, что невозможно однозначно говорить, имеем ли мы дело с разными стадиями одного и того же процесса или с разными процессами. Благодаря примеру ямальского оленеводства ясно, что этот процесс не универсален: на Ямале не наблюдается ни изменения отношения к тундре, ни предпочтений у женщин браков с «русскими», ни ожидаемых последствий интернатского образования (Там же). Рассматриваемый в рамках диссертации случай также говорит о том, что гендерные асимметрии не всегда свидетельствуют о дисбалансе, кроме того, не совсем корректно считать постоянное пребывание женщины в одном месте с мужчиной нормой – для долган еще в начале XX века было характерно диверсифицированное жизнеобеспечение, при котором мужчина мог на длительное время уходить на промысел (Попов 1934; Дьяченко 2005: 77-78).

Таким образом, чаще всего в сындаскской семье женщина и мужчина «взаимодополнительны» по типу занятости и, следовательно, получаемому ресурсу: женский труд оказывается источником «наличных» денег (хотя порой только виртуальных в связи с тем, что поступают они на банковский счёт, а ближайшее отделение банка и банкомат находятся в районном центре – поселке Хатанга), а мужчины обеспечивают семью продукцией промысла, которая является как частью рациона семьи, так и важным обменным ресурсом.

Помимо основной занятости, в поселке развиты многочисленные подработки. Такие виды «женской» подработки, как пошив обуви – «унтаек» – и изготовление «национальных» сувениров, направлены обычно вовне поселка и обмениваются на деньги. «Мужские» окказиональные подработки могут включать перевозку и хранение транспорта для геологических экспедиций или изготовление снегоходных нарт для жителей других поселков. Они зачастую «оплачиваются» с помощью бартера. Также несколько семей в поселке занимаются перепродажей разнообразных товаров, привезенных из соседних поселков, а иногда это даже становится вполне стабильным неформальным бизнесом.

Важную роль в бюджете семьи играют разнообразные государственные выплаты: компенсации за ведение традиционного образа жизни (в обиходе их называют «*кочевые*»), около 4000 руб. в месяц (по состоянию на 2014 год), которые получает значительная доля неработающего населения поселка – 138 человек на 2014 г. – вне зависимости от того, насколько их жизнь связана с оленеводством и промыслом; пособия по безработице, на которые *встают* на короткий период после потери работы, потому что только тогда они оказываются выгоднее *кочевых* – этой выработанной схеме следуют практически все жители; а также пенсии, пособия по потере кормильца, материнский капитал и прочее. Эти пособия оказываются источником «наличных» денег, причем в отличие от официального трудоустройства преимущественно гендерно не ассиметричным.

Таким образом, занятость разных членов семьи приносит разные ресурсы. В типичной полной нуклеарной семье распределение добытого мужчиной на промысле происходит между всей семьей, также, как и деньги, заработанные женщиной или полученные в виде социальных выплат каждым членом семьи, идут на нужды всех. Это касается не только совместного питания, но и, например, покупки билетов на транспорт. При этом хозяйственная деятельность, промысел и официальная работа также оказывается семейным делом: нередки случаи, когда при решении повседневных задач одного члена семьи ему помогают и другие.

Однако нередки также ситуации временного или постоянного отсутствия в семье мужчины или женщины. В этих случаях зачастую в жизнеобеспечение активнее включается расширенная семья. Одинокое проживание в целом нехарактерно для поселка. Незамужние юноши и девушки всегда живут со своими родителями и возможность переезда в отдельную квартиру не рассматривается, в том числе, из-за дефицита свободных квартир в поселке, и даже после вступления в брак и рождения детей возможно ведение общего хозяйства совместно со старшими родственниками. Вдовы с детьми и одинокие матери, а также вдовствующие мужчины изредка живут отдельно.

Подробнее рассмотрим случай Арины, переехавшей в Сындасско из соседнего Новорыбного в связи с наличием в начальной школе вакансии учительницы начальных классов, а также потому, что здесь жила ее сестра, вышедшая замуж за молодого человека из Сындасско (они, однако, через некоторое время переехали в Хатангу). Здесь она познакомилась с будущим отцом своего ребенка, погибшим еще до его рождения. Таким образом, она не обладала в поселке плотными родственными сетями и у нее отсутствовали ресурсы, связанные с мужским трудом – мясо и рыба, а также помощь с хозяйственными

практиками, связанными с тяжелой физической нагрузкой. Она так описывает свои повседневные практики:

Инф.: Здесь даже парни такие отзывчивые. Ну, у них попросишь чё-нибудь, они... Там бывает, конечно, бесплатно иногда. Там нужно бутылку, там, не знаю. (смеется) Но всё равно. Помогают. Говорят, обращаются. Ко мне ходит дядя. У меня здесь есть. Дядя. Двоюродный. Он ко мне ходит так вот. Иногда приходит. Вот они делают всё там. У нас же местный уголь. Вот он его подолбит. Там... иногда, когда печку не успеваю затопить, он мне печку затопит. Там трубу почистит. Снег с крыши. Ну так вот, такие вот.

Инт.: Тяжелые, да, мужские работы? А кроме дяди кто приходит?

Инф.: Ну еще есть родственники. Лед тоже. [...] Ну тоже есть родственники, которые тоже лед привозят иногда. Друзья. Вот. Уголь местный. Привозят.

Инт.: То есть как бы за своим едут, и тебе заодно привозят?

Инф.: Нет. Заодно. Там привозят. Мешок, два мешка. Там или пять кусков. Я когда-то заказала себе полные сани. Угля местного. Уже... апрель, май — уже держится. И кажется еще июнь хватит.

Инт.: Ну да, сейчас-то меньше топить.

Инф.: Здесь вообще уголь быстро заканчивается, мне кажется. Особенно ночами, почему-то. Особенно тоже посеять там. Также за что-нибудь. Посеять — быстренько сеют⁴⁶. За что-то там (смеется, изображает бутылку)

Инт.: Но тут еще водку достать надо, чтобы им заплатить.

Инф.: Ну да. Заказываем. (смеется)

Инт.: Откуда? Из Хатанги?

Инф.: Из Хатанги, да. Ну, когда я что-нибудь... за что-то мне когда что-то сделают. Я там быстренько звоню, говорю: "Мне там уголь привезли. Мне там лед привезли". (смеется) И мне отправляют. Всё.

Инт.: А кто тебе из Хатанги отправляет?

Инф.: Сестра. Которая здесь жила. Которая сюда меня позвала и меня оставила здесь одну. [...]

Инт.: Слушай, а рыбой и мясом тебе кто помогает?

Инф.: Помогают. А тоже родственники. Дают. Рыбу, мясо. Мне мама отправляет с Новорыбного, зубатки⁴⁷ там. Мешок отправит — и у меня этого мешка уже нет. Там я по

⁴⁶ Уголь просеивают для отделения крупных кусков от мелких фракций и пыли, затрудняющих его горение в печке. Уголь завозится в летнюю навигацию во все таймырские поселки централизованно, однако у жителей Сындаско в случае его нехватки или плохого качества (что не редкость) есть альтернатива — открытый выход пласта угля поблизости от поселка.

родственникам раздам. Потом она мне оя... Ну, она мне постоянно. Отправляет. Зубатку. А здесь у меня тоже рыбу дают. Родственники. Мясо отправляют с Новорыбного. И это... Здесь тоже родственники дают мясо. Соседи. [...]

Инт.: Ну да, у тебя же никто, получается, не охотится, не рыбачит, поэтому...

Инф.: Нет, почему — я в ответ им зубатку. (смеется) Или там у них мяса не будет, а я мясо осенью привожу же всё равно.

Инт.: С Новорыбного?

Инф.: А здесь не бывает. Да. А здесь осенью не бывает мяса. В Новорыбном бывает. И мясо там, поставляют. Мама мне отправляет катером. И я это мясо раздаю по родственникам. Потому что здесь вообще мяса не бывает. И всё. А потом они мне зимой дают. Ну когда у меня не бывает» (Арина, 1986 г.р., учитель начальной школы, Сындаско, родом из Новорыбного).

Из цитаты видно, что Арине occasionally оказывают помощь несколько людей — дядя, другие родственники (из дальнейшего разговора станет ясно, что это родственники отца её ребенка), а также друзья. Для такой помощи характерно отсутствие четкой договоренности и ответственности за определенную сферу, вся работа тем или иным человеком делается только время от времени. В ответ девушка в случае дружеской помощи отдаривается водкой — редким в поселке ресурсом, который Арина получает через цепочку межпоселкового обмена, так как непосредственно в поселке приобрести водку зачастую оказывается затруднительно и к тому же ее стоимость в магазинах в Сындаско и Хатанге отличается примерно в два раза. Кроме того, в случае родственных связей отдарок далеко не всегда следует непосредственно за оказанной услугой. Приведенный фрагмент интервью также прекрасно демонстрирует длину цепочки обмена — она простирается как между поселками, так и через несколько «рук», так, что при этом ресурсы частично перераспределяются в ходе каждого обмена.

Таким образом, хозяйствование складывается из различного рода обменов: некоторые предполагают немедленный отдарок, некоторые, наоборот, строятся на отложенном даре, некоторые услуги Арине оказывают в связи с её уязвимым положением — отсутствием в семье мужчины. При этом речь не идет о генерализованной реципрокации — на моё предположение о том, что соседи помогают однонаправленно (что действительно случается, например, в отношении пожилых людей), девушка возразила, что она отдаривается тем, что ей отправляют из родного поселка. Также в поселке существует целый спектр торговых обменов — получение того или иного ресурса за деньги или иной эквивалент — не менее плотно

⁴⁷ Местное наименование для корюшки (лат. *Osmerus mordax dentex*).

связанных с социальными отношениями. Весь этот спектр обменных практик очень разнообразен, и зачастую отделить одну от другой попросту невозможно. В этой главе я выделяю два типа обменов в поселке, однако не подразумеваю, что одни могут существовать без других типов или что в обменах одного типа не содержится черт другого. При этом, вне зависимости от типа, большая их часть связана с мобильностью людей или вещей. Первый тип был назван мной *отложенными* обменами в связи с тем, что важной его чертой является отсутствие необходимости непосредственного отдарка. Несмотря на то, что он характерен в основном для родственных отношений внутри поселков и за их пределами, в эту сеть могут включаться очень разные люди: от товарищей по учебе и интернату до приезжих исследователей. Второй тип я назвала *коммерческими* обменами, так как в их основе лежат усилия по приобретению того или иного ресурса. Их участниками, напротив, обычно оказываются внешние для поселка люди, что, однако, не исключает того, что они обрастают здесь социальными связями.

В этнографических источниках начала XX века, посвященных долганам, отсутствуют систематичные описания обменных отношений, однако встречается несколько подробных описаний отдельных практик (Попов 1934, 1937в). Одним из наиболее известных в сибирской этнографии примеров «традиционной» редистрибуции является обычай *нимат* у эвенков, хорошо описанный в литературе (см., напр., (Василевич 1969)) и фиксируемый исследователями и поныне (Сирина 2011). В исследованиях, посвященных долганам, мы также находим сходное с этим представление о необходимости перераспределения продуктов промысла между проживающими совместно и необязательно родственными между собой людьми. Объем перераспределения варьируется в зависимости сезона охоты и состава группы: *«Каждый охотник, живущий в коллективе, т.е. внутри летней кочевой группы, убивая дикого оленя, обязан отдавать шкуру и мясо семьям своей кочевой группы, оставляя себе лишь голову и шеину. Продукция рыбной ловли подлежит обязательному разделу только летом, зимою же исключительно потребляется самим охотником, хотя дикие олени, убитые зимой, не представляют такого исключения. Если охотник отделяется от своей кочевой группы и уходит кочевать только со своей семьей, что обычно случается под осень, звери и рыбы, добытые им, не подлежат разделу»* (Попов 1937в: 190). А.А. Попов также пишет о перераспределении пищи и оленей в кризисных ситуациях от более обеспеченных оленеводов к менее обеспеченным, причем это обязательство простирается за пределы своей кочевой группы и распространяется также на соседние (Попов 1934: 126). Кроме того, он фиксирует у долган систему дарообменов, характеризующуюся отложенным отдариванием: *«Нуждающийся в какой-либо вещи шел к тому, у которого эта вещь*

имеется, выпрашивал ее и обязательно получал безвозмездно. Но впоследствии отдавший вещь, в случае какой-либо надобности, мог обратиться к получившему, и тот должен отдать просимое. Таким образом получается взаимный обмен, однако не ограничиваемый временем и не обуславливаемый равной ценностью обмениваемых предметов» (Попов 1934: 128-129).

Сведений об обменах с внешними для сообщества людьми у А.А. Попова практически нет, за исключением короткого замечания о том, что перераспределяемые рыба и мясо были ресурсами для внутреннего потребления, а шкурки песца, будучи коммерческим ресурсом, не подлежали редистрибуции и, наряду с ловушками на песца, *пастями*, считались личной собственностью (Попов 1937в: 167). Однако это говорит скорее о существовавших установках по поводу предмета этнографического описания, чем о реальном преобладании «традиционных» практик. В связи с этим рассмотрение современными исследователями обменов и дефицитов только «традиционного» типа (Дьяченко 2005: 171-191; Ziker, Schnegg 2005) или интерпретация ситуации сосуществования рыночных и нерыночных экономических практик как принципиально новой (Ventsel 2005; Кадук 2016а, 2016б) связаны преимущественно с устоявшимся каноном их описания.

3.2. «Отложенные» обмены

Постоянно проживая в поселке, невозможно провести ни дня не получая, не отдавая или не упаковывая для отправки какие-то продукты и вещи. При этом, несмотря на многочисленность обменных практик и их кажущуюся хаотичность, в них можно проследить общие закономерности. Описываемые в этом разделе обмены объединены логикой отложенных отдарков – ответный жест в таком типе обменов, как правило, не должен происходить непосредственно после получения дара и не предполагает точного эквивалента, в отличие от «коммерческих» обменов, где эквивалент оговорен и обмен происходит непосредственно, вне зависимости от того, бартерная ли это сделка или в ней участвуют деньги. «Отложенные» обмены сходным образом устроены как в случаях обмена внутри поселка, так и между жителями Сындаско и жителями других населенных пунктов и тундровых балков. Однако сами предметы обмена во внутриселковом обмене и обменах на расстоянии отличаются, а дистанционные обмены требуют задействования социальных связей также и для отправки гостинцев. Я начну с описания этих двух случаев обменных практик, а потом перейду к рассмотрению отношений, лежащих в основе обоих из них.

3.2.1. Внутрипоселковые обмены

Вопрос о том, что включать в обменные практики, а что оставлять за скобками, крайне сложен. Практически любой ресурс, обладателем которого становится семья, подлежит частичному перераспределению. В данном случае я рассматриваю только дележ одного домохозяйства с другим, однако это, несомненно, не значит, что эту черту нельзя было бы провести иначе – например, рассматривать обмены внутри одного домохозяйства. Кроме того, мне кажется корректным рассматривать в этом ряду также и взаимные услуги в связи с тем, что обмен услугами устроен сходным образом и к тому же зачастую вещь может служить отложенным отдарком за услугу.

Женщины в семье ответственны за перераспределение покупных продуктов, алкоголя, одежды, хозяйственных товаров. Мужчины делятся между собой снегоходными деталями, маслами и смазками, бензином, старой техникой. Взаимные услуги могут включать в себя, к примеру, помощь в починке снегохода или замену родственника на работе. Все эти товары и услуги циркулируют по сети, обычно сформированной отношениями родства и свойства, но нередко включающей и близких друзей, во многих случаях это люди, связанные совместным обучением в школе-интернате.

Внутри поселка перераспределение часто сопровождается практиками гостевания – походов в гости, зачастую не предполагающих приглашение и сопровождающихся обязательным застольем (или, как минимум, чаевничанием). При этом не принято приходить в гости с пустыми руками. Среди приносимого в качестве гостинца встречается как сырое мясо и рыба, так и готовая еда: пироги, салаты, соленая рыба. Контейнеры, сумки или пакеты, в которых это приносится, никогда не отдают пустыми – туда необходимо положить что-то ответное (долг. *истиибит*). Это может быть любое съестное или иногда какой-то мелкий текстиль вроде вафельного полотенца. При этом *истиибит* в данном случае не считается отдарком, а лишь завершает предыдущий обмен. Ответный поход в гости может следовать немедленно, а может происходить через несколько дней, а иногда и недель.

Предметами обмена и редистрибуции между жителями поселка могут выступать довольно разнообразные вещи и услуги, однако чаще всего такими предметами оказываются оленина и рыба, поэтому я хотела бы остановиться на них подробнее. Развитая редистрибуция часто становится предметом гордости жителей Сындаско, сравнивающих свои практики взаимопомощи с практиками в соседних поселках, где, по мнению многих, промысел «коммерциализировался»:

«Люди, видишь, они живут на это же, на кочевые же. Но я всё равно. Наши ж, всё равно наши – смотри, какие они сильные, да? На четыре тысячи и детей обувают, учат,

уч... обувают, учат, еще помогают. Ну, вот смотри: поймал рыбу или мяса. Я бы себе все оставила, с одной стороны, все это себе оставить. Лучше я на эти деньги сделаю себе, деньги сделаю. На это мясо, на это рыбу. Они же отдают его. Ну, не все, конечно, но все равно. А вот отдал вот, допустим, мне приве... с тундры привозят мешок рыбы. Так за этот мешок рыбы он бы три тысячи или четыре тысячи себе выручку бы сделал. А он привозит мне. Потому что я его родственница, и потому что знает, что у меня мале... больной муж. Что мне неоткуда вот этой рыбы или мяса взять. Хотя знает, что все равно, кто-то все равно же даст» (Анисья, 1959 г.р., воспитатель детского сада, Сындасско, родом из Попигая).

В цитате мы видим, что Анисья приводит две мотивировки для того, почему ей отдают рыбу: родственные связи и уязвимое положение, в частности, отсутствие охотящегося или рыбачащего мужчины и, кроме того, вероятно, недосказанной осталась фраза о маленькой внучке на воспитании. По моим наблюдениям, именно эти две мотивировки обычно фигурируют в качестве основных как со стороны дарителей, так и со стороны получателей.

Необходимость редистрибуции сами жители часто обосновывают устоявшимися практиками:

«Инт.: Как в поселке все устроено, кто друг другу помогает? Я заметила, постоянный обмен идет всякой едой разной...»

Инф.1: А, вот это, да... Ну... Шас-то это... раньше-то все раздавали, да, друг другу. А шас-то как-то не очень раздают. Пожилым, в основном, раздают мясо, вот. Добычу первую.

Инф.2: Наш поселок [Сындасско] раздают до сих пор, здесь [в Юрюнг-Хая], по-моему, нет, за деньги, по-моему - в Юрюнг-Хаяе. [...]

Инф.1: Мой папа тоже раздает, когда добычу-то свою. Старым, пожилым людям, пожилым людям (Инф.2: сиротам раздают). Не обязательно родственникам, все равно. У кого этих нет... Ну вот это, транспорта еще нету. Этим раздают

Инт.: Не на чем охотиться?

Инф.1: Угу» (Инф.1 – Галина, 1990 г.р., фельдшер, Сындасско; Инф. 2 – Галина Павловна, 1945 г.р., чумработница в Юрюнг-Хая, родом из сындасской тундры [интервью проводится в Юрюнг-Хая]).

Как мы видим, в категорию нуждающихся сейчас попадают пожилые и сироты, а также – что показательно – те, у кого нет в семье снегохода, и кому, следовательно, трудно охотиться или рыбачить. Более того, как показывают наблюдения, между количеством

техники в семье и результативностью промысловой деятельности наблюдается четкая связь и именно обеспеченные техникой семьи считаются в поселке самыми зажиточными. Отец информантки – один из самых успешных охотников в Сындаско, регулярно добывающий оленину и рыбу не только на пропитание семье, но и для «коммерческих» обменов. Именно от таких людей ожидается редистрибуция неродственникам в уязвимой позиции, остальные же руководствуются сходной логикой восполнения отсутствующего у человека ресурса, однако делятся обычно только с людьми, с которыми у них существуют наиболее тесные связи (чаще всего это родственники, но бывают и исключения). Несколько упрощая, можно сказать, что редистрибуция добытого промыслом основана на принципе дефицита этого ресурса у одариваемого, однако по-разному работает в зависимости от статуса дарителя: в случае, если он считается охотником с хорошим достатком, он делится мясом со всеми жителями поселка, находящимися в уязвимой позиции, а от среднего охотника ожидается только редистрибуция среди родственников.

Отдельно стоит отметить, что в описываемый А.А. Поповым период рыба и мясо были исключительно ресурсами для внутреннего потребления, а основным «коммерческим» ресурсом были шкурки песца, которые вообще не регламентировались правилами перераспределения, а считались, как и ловушки для их поимки – *пасты* – личной собственностью (Попов 1937в: 167). На современном этапе интересно, что рыба и оленина являются одним из важнейших коммерческих ресурсов (хотя, как будет показано далее, система обменов этого типа несколько диверсифицировалась) и при этом остаются элементом условно традиционных форм обмена (Таблица 1).

Таблица 1. Участие ресурсов в различных типах обменов (ПИМА 2017)

		Оленина	Рыба	Бивень мамонта	Камуса	Рога/панты	Обувь и сувениры
Личное потребление		+	+				
(Меж)поселковая редистрибуция		+	+				
Обмен с коммерсантами	бартер	+	+	+	+		
	деньги	+	+	+	+	+	+
Бартер с экспедиционщиками		+	+				
Бартер с вертолетчиками			+				

Впрочем, если снова обратиться к последней цитате, мы видим, что изменение нормы явно имеет место. Можно с осторожностью предположить, что особенно хорошо этот процесс заметен в поселках, расположенных ближе к транспортно доступным населенным пунктам – информантами в данном случае упоминается Юрюнг-Хая в связи с тем, что интервью происходит именно там, однако примером может служить также Новорыбное, находящееся гораздо ближе к районному центру и, следовательно, имеющее больше возможностей для сбыта продукции.

Один и тот же ресурс может по-разному распределяться в зависимости от характера отношений:

«Инт.: Ну вот, а если с кем-то договариваетесь, чтобы он, ну, нарты вам сделал, там ну как бы вы ему денежку платите или какой-то обмен чем-то, не знаю, там рыбой и так далее?»

Инф.: Ну в основном вот просто так делают. У нас такого вообще нет.

Инт.: Ну не знаю, ну за рыбу, не знаю, за что-нибудь еще?»

Инф.: Ну, когда от человека зависит. Этот-то, делает который-то, он... когда говорит даже, вот сейчас для Юрюнг-Хая делает, ну они-то за что-то.

Инт.: Они-то платят, да?»

Инф.: Они-то платят. А вот между нами-то, попросишь: «Сделай мне сани». И, ну если он чего-нибудь попросит, ты ему, вот так.

Инт.: Просто на взаимных как-то, да, одолжениях?»

Инф.: Помощь, взаимная помощь.

Инт.: Взаимопомощь, да. Ну, ясно.

Инф.: А так, за деньги чтобы специально кто-то делал – нет, местным-то, своим-то. А вот чужим с поселков можно. Там, например, сани делают и две бочки конденсата, вот так обмениваются. Или продукты, чего-нибудь немножко. Это мастера. Таким, как я, нет» (Олег, 1960 г.р., рыбак, Сындасско).

При этом мы видим, что различие проводится не только на основании степени близости, но и навыков мастера – предметом бартера могут стать только нарты определенного качества. Таким образом, невозможно чётко отграничить отложенные обмены, основанные преимущественно на родственных и дружеских связях, от других типов. Однако они несомненно играют важную роль в практиках жизнеобеспечения жителей поселка, смягчая неравенство в доступе к тем или иным ресурсам.

3.2.2. Обмены на расстоянии

Социальные отношения, являющиеся основой «отложенных» обменов, простираются и вовне поселка. Переехавшие в другой населенный пункт продолжают обмениваться с родственниками разного рода ресурсами, более того, благодаря отъезду им становятся доступны ресурсы, которых нет у поселковых жителей. Отъезд, разумеется, может осуществляться в очень разнообразные точки, однако существует ряд населенных пунктов, крайне типичных для миграции среди долган востока Таймыра – это, по мере удаления от поселка, Хатанга, Дудинка (иногда – соседний Норильск), Красноярск и Санкт-Петербург (подробнее об этом см. (Лярская и др. 2020)). Поэтому можно говорить о налаженных способах обмена между жителями этих населенных пунктов, также интерпретируемых как родственная редистрибуция, не требующая отдарка:

«Ну как ты бросишь сестренку свою тоже... Ниче не жалко. Если я даже один раз в год отправлю или два раза, я не считаю, что это для меня накладно. Они же все равно мне отправляют рыбу и мясо. Так что я это, я не обращаю внимания даже, честно говоря, на это. Потом через некоторое время они тоже так неожиданно, тоже сами отправляют» (Алевтина, 1960 г.р., сотрудник учреждения культуры, Хатанга, родом из Попигая).

Самая распространенная практика – это отправка оленины и рыбы из Сындасско в большой населенный пункт (Хатангу или дальше – в Дудинку/Норильск, Красноярск и Санкт-Петербург) и получение в ответ «свежестей»: овощей, фруктов и скоропортящихся продуктов, а также сладостей, одежды и других труднодоступных в поселке товаров. По этой же модели устроен и обмен между поселком и тундровыми стойбищами, однако в этом случае уже из поселка отправляются «свежести», а из тундры в ответ, как правило, привозится рыба и оленина. Они составляют, однако, лишь малую долю циркулирующей в поселке промысловой продукции – бóльшая ее часть добывается поселковыми охотниками и рыболовами, а не оленеводами.

Вот характерный пример таких обменов:

«Инф.: с Хатанги заказываем таблетки, детям сиропы разные и чего не хватает в поселке из продуктов, отправляют. Сестра отоваривается и отправляет пассажирами, кто едет. Ну есть которые не берут. С кем договоришься, берут посылку.

Инт.: А вы отправляете что-то отсюда?

Инф.: Мы отправляем. Мясо, рыбу. Ну она звонит и говорит, если у нее.. А так, в основном, им с Катарыка отправляют. Брат, братишка. Так, в основном, они наши любят. Говорят, лучше чем-то у них. [...] Или фарши делаем, уже готовый отправляем. А летом как как, мы уже готовую соленую рыбу отправляем им. Потому что на катере свежую

отправишь, она испортится. Соленую отправляем. Она нам колбасу, там, ну, в магазине [в Сындасско] нет, отправляет на праздники. Колбасу, огурцы, помидоры, свежести детям тоже отправляет.

Инт.: А вы сами в магазин ходите здесь?

Инф.: Здесь? Хожу. Иногда и в долг беру... до кочевых. [...] Как деньги получаешь, сразу отдаешь им. В долг берешь, расплачиваешься, уже снова денег не остается, снова в долг берешь» (Инна, 1987 г.р., председатель молодежного комитета, Сындасско).

Предметом обмена этого типа, помимо мяса и рыбы, могут быть очень разнообразные ресурсы – как товары, так и услуги: возможность останавливаться у родни на ночлег, помощь с поиском деталей для снегохода; в случае, когда речь идет об обмене тундра-поселок – выпас оленей родственников, а также передача зарплатной дебетовой карты родне в Хатанге (это ближайший поселок, в котором есть банкомат и возможность снять деньги). Возможность отправить детей на воспитание, а также кредиты, которые одобряют только трудоустроенным – это ресурсы, циркулирующие в любом направлении (Таблица 2).

Таблица 2. Направления обмена (ПМА 2015, 2017, 2018)

Из крупного населенного пункта в маленький	Из маленького населенного пункта в крупный
○→°	°→○
покупные продукты: «свежести», одежда, сладости, детали для снегохода	рыба, оленина, готовая еда детям в интернат
возможность остановиться	возможность приехать на охоту/рыбалку
	выпас оленей за родственников
воспитание детей, кредиты	

Здесь, как и в случае внутрипоселкового обмена, подарок осуществляется не сразу, а лишь по прошествии некоторого времени, в сеть включены не отдельные люди, а семьи и, кроме того, возможно дальнейшее перераспределение полученных ресурсов. То есть, к примеру, отправленный из Сындасско в Хатангу мешок рыбы с большой вероятностью будет разделен между родственниками в Хатанге и часть будет отправлена дальше. Родственникам в Дудинке достанется уже только коробка рыбы, которая в свою очередь будет поделена между родственниками там, а несколько «хвостов» также могут быть отправлены дальше – в Санкт-Петербург. Еще один пример такого распределения можно видеть в ситуации

отправки посылок дочерью из Юрюнг-Хая родителям в сындасскую тундру, через которых продукты распределяются другим родственникам:

Инт.: А вот вы родителям вообще, наверное, регулярно отправляете что-то, посылаете?

Инф.: Ну, конечно. Они же без меня совсем там сдохнут. Постоянно сахар, масло, мука, макароны, все такое.

Инт.: И как, с какой периодичностью?

Инф.: Ой, осенью приезжаю [из юрюнг-хаинской тундры], в августе, уже как речка встанет, уже приезжают, первую партию увозят.

Инт.: А вы вообще ну, просто со знакомыми, да, которые туда-сюда ездят? Они же на дороге [из Юрюнг-Хая в Сындасско] стоят. Поэтому?

Инф.: И Л. приезжает. Хлеб постоянно отправляю, вот зимний-то период. Так мама уже и привыкла: "Ася, отправь!". То ей варенье, то ей варенки, то ей сгущенки. Ой, она масла столько ест! Ужас! Вроде ящик отправишь перед Новым годом, и февраль не пройдет – отправь масло. Я говорю, ты чего, его там ложками что ли ешь, масло? И я масло пяти-шестикилограммовое месяца три ем, так она вообще месяца не проходит – уже отправь да отправь. Я говорю, мама, хватит из меня, говорю, магазин оптовый делать, ты всем не раздавай!» (Анастасия, 1966 г.р., чумработница, Юрюнг-Хая).

Можно заметить, что для структуры связей этого типа характерна «зонтичность»: чаще всего посылки передаются между жителями населенных пунктов разного размера и, соответственно, разного образа жизни и спектра доступных ресурсов (Красноярск/Дудинка – Хатанга, Хатанга – Сындасско/Новорыбное/Попигай; Сындасско – Юрюнг-Хая; Сындасско/Новорыбное/Попигай/Юрюнг-Хая – «тундра»).

Однако далеко не всё распределение ресурсов подчиняется этой логике, в частности, в случае, если речь идет об уникальном для населенного пункта ресурсе. Например, из Новорыбного передают в Сындасско корюшку, доступную к вылову только там; то же с морской рыбой, отправляемой из Сындасско в другие поселки (Сындасско – единственный поселок, находящийся не на реке, а уже в заливе моря Лаптевых). Одна из жительниц Новорыбного Светлана, в силу специфики работы регулярно выезжающая в командировки в Дудинку, привозит оттуда осетрину, которой с ней делится сестра, вышедшая замуж за жителя енисейского поселка, где ее неформально добывают: *«Всегда смеются: Света, опять что у тебя замороженное холодом? Я говорю: это рыба. [Они удивляются] как можно с Дудинки рыбу? Я осетрину оттуда везу обычно (смеется). Я осетрину везу. У меня сестра вот эта М. раньше жила в П. [название поселка на Енисее], вот именно в П. там*

добывают осетрину. Зато интересно же, в гости придут, например, кто-нибудь, а у меня на столе осетрина» (Светлана, 1965 г.р., сотрудник школы, Новорыбное). Несмотря на то, что в этих случаях обмен осуществляется между поселками одного типа или в направлении обратном магистральному, это только подчеркивает общую закономерность – тенденцию к отправке труднодоступных в месте назначения ресурсов.

Еще одним исключением является случай одной из новорыбинских оленеводческих бригад, в которой довольно часто бывают гости «с материка» – журналисты, путешественники, фотографы и другие интересующиеся. Они привозят с собой дефицитные ресурсы, и близкая родня в поселке, наряду с привычными обменами, получает также и редко завозимую еду или текстиль, в то время как обычно направление движения такого рода ресурсов противоположное:

«Инф.: У меня щас, вы обратите внимание, у меня нету мужчин, у меня С. вот работает по идее кочегаром в Хатанге и он... Все же уезжают отсюда и они же не охотятся, не рыбачат, и нам, конечно, предоставляет вот эта вот семья, П. [родственники в оленеводческой бригаде], полностью, вот они нас кормят.

Инт.: А вы как отдариваетесь?

Инф.: Ну, сладости, там, детям, ну как обычно, вот так вот.

Инт.: Ну как обычно? Ну я же не знаю, как обычно.

Инф.: А, ну как... Они приезжают, привозят нам еду, рыба-мясо, для... то что здесь ловится рыба-мясо, это как-то еще не так, а то что они привозят там вообще, там рыба такая большая и мясо такое жирное, конечно вот... Ну и там, бабушка гостиницы, денежку там, еще что-нибудь. Подарки, ну. Что-нибудь привезем, что-то там необычное, им все равно дарить надо. И В. никогда не приезжает пустая, она с тундры умудряется привезти, там, в подарок постельное белье или еще что-нибудь (Инт.: Ничего себе) Потому что к ним заезжают гости, много их бывает. И везут же им подарки всякие. И они кушают то, что мы не едим здесь. Что наши дети здесь не видят. Там у них есть и ананасы, тоже, привозят. Отправляют, да. Те гости, которые у них бывают» (Ирина, 1976 г.р., сотрудник Дома культуры, Новорыбное)

В то же время не совсем верно приравнивать эти обмены к традиционной системе редиистрибуции. Например, во второй цитате этого раздела можно было заметить использование Инной таких слов как «заказывать», «отовариваться». Действительно, во многих случаях отправка посылки происходит не спонтанно, а в ответ на запрос, в котором зачастую чётко оговаривается список необходимого. Существуют также ситуации, в которых заказ оплачивается из денег просителя:

«Инт.: А с Хатангой вы как-то продуктами меняетесь?»

Инф.: Да, конечно, Хатанга вот мне родня постоянно отправляет, я заказываю. Я им доверила свою карточку. Они снимают, как бы отправляют, все необходимое. Особенно медикаменты, бабушка у нас старенькая. И вот у нас вся вот финансовые все там. Они как бы берут, покупают, нам отправляют» (Ирина, Новорыбное).

Можно предположить, что в данном случае такая форма взаимодействия связана, с одной стороны, с фактом трудоустроенности Ирины и, следовательно, наличием в семье наличных денег, а, с другой стороны, с постоянной её потребностью получать большое количество ресурсов, превышающее норму в случае этих форм обмена. Излишне прагматичное отношение родни к этим обменам становится предметом недовольства:

«Инф.: А сейчас вот некоторые... Ну не то что наглые, вот... Ну бывают такое, что они уже черту перешагивают, уже им это самое... Все им надо, то да се, там... [...] Если, например, мои дети, вот, же сейчас в Попиге живем. А наши родственники вот по мужу, вот двоюродные ихние вот эти в Новенькой. У них же не было никогда вот тесного контакта. Но я, но я своими эти, ну, своих детей всегда учила, что ну, мы же не вечные, все мы же должны держаться друга, чтоб ты знала. И этих тоже, когда на похороны я ездила, вот в Новенькую, там, брат мужа моего, в Хатанге, вот, мои дети живут, если что, говорю... Но они злоупотребляют этим. Ну получается, вот. Они же приезжают на Буранах, вот, то им бензин надо... Ну не то что злоупотребляют

Инт.: Часто слишком этим пользуются?

Инф.: Ну да-да-да, вот. Пользуются, вот, правильное слово. Алена смеется иногда, моя дочка. Мама, говорит, че с такими родственниками меня познакомила? (смеются) Я говорю: ну все равно, как-то надо ж помогать, говорю. Друг другу все равно, как-то» (Алевтина, Хатанга).

Не меньшего вовлечения социальных связей требует отправка посылок. Фактически, участники обмена не используют для этого институционализированных средств, таких как почта или грузовые отправления. Практически все способы отправки связаны с личными отношениями. Из Сындаско посылки можно отправить на рейсовом вертолете или на снегоходе. Попросить о такой услуге уместным считается людей из близкого окружения, с которыми домохозяйство обычно связано внутриселковыми обменными отношениями. В случае отправки посылок из Хатанги в Дудинку или Красноярск задействуется уже более широкий круг отношений – здесь легитимным основанием для такой просьбы может служить факт проживания в одном поселке («он мой земляк»). При этом деньги за возможный перевес при авиаперевозке принято отдавать как незнакомым людям, так и

родственникам, особенно если перелетов несколько, причем вне зависимости от того, будет ли реально перевес или нет.

Альтернативный способ (впрочем, с точки зрения механизма осуществления сходный с предыдущими), которым в Хатанге и Новорыбном можно воспользоваться отправляя посылку в Норильск или Дудинку – с водителями по «дикому» зимнику (подробнее об этих перевозках см. Васильева 2019). Он позволяет отправлять гораздо более тяжелые посылки, однако требует задействования социальных связей. Этот вариант является одним из нескольких возможных:

«Инф.: Кто-нибудь в Сындасско едет – я в Сындасско отправляю, кто-нибудь сюда едет – я сюда отправляю, обязательно всем родственникам, там же не маленькими посылочками, а мешками отправляем (смеется). Обязательно делиться надо. [...] А когда вот я еду в Дудинку, там вообще говорить нечего. Насколько мы перегруженные мы едем туда, и за багаж, и за все там людей уговариваешь, можно я с тобой взвешу. Или там своих там стараешься приобрести друзей, чтобы как-то бесплатно все это провели у нас щас в аэропорту. А так вот с зимником хорошо у нас когда через, как ее, через Волочанку в Норильск когда едут, стараемся, там, тушу мяса отправить, там очень дорогое мясо. Если раньше как бы это по три тыщи покупали, то щас по 9-10 тыщ покупают. Ну, Н., который Н.Н. сын [живущий в Дудинке], выкупил там зим... участок и там же рыбачит, ну, с охотой пока не так получает, ну, для того, чтобы поддержать, накормить всю вот эту семью дудинскую со всеми родственниками, ему пока хватает. Но им все равно там хочется вот этих языков [оленьих – В.В.]... Мы отсюда стараемся ну деликатес увезти. Побольше фарша, языков, у меня вот сестра Т. любит, например, сердце жар... Ну как бы это вот... Субпродукты вот эти как мы говорим. [...]

Инт.: А вот то, что на машинах Вы сказали по зимнику [отправляете]? Наверное, через О.?

Инф.: А, ну стараемся. Редко, конечно, но если попадетсЯ, стараемся через О.. У нас еще есть вот наш земляк ездит, но чо-то он в этом году запоздал, частые поломки, он не то что, он и в [Красноярский] край [в южную его часть, связанную с остальной страной сетью дорог – В.В.] ездит на машинах через Якутию и так далее, вот, А.Д. сестра держит здесь магазин, Д.М.. Через него. Есть у нас еще Ж.В., он чаще, мне кажется, всех ездит. Пробивной и этот, умеет крутиться. Ну это все за счет того, что жена такая. [...]

Инт.: А водителям ведь тоже надо вознаграждение?

Инф.: Ну, я когда В. прошу, я ему ниче не даю, потому что мы с Т. [его женой] на ты, в одно время учились, так скажем, с одной кастрюли ели, одну кашу... А О. считай мой

родственник, что на него давить. А А. попросить, он сам иногда не берет: че, я не могу довести что ли? Так сказать, если так посмотреть, мы же здесь родственник на родственнике. В любом поселке так» (Светлана, Новорыбное).

Таким образом, в качестве равнозначных выступает несколько вариантов: отправить с кем-то из знакомых на рейсовом транспорте, с водителями на зимнике или перевезти самим. В случае отправки посылки с кем-то рейсовым транспортом ее размер ограничен (и обычно оговаривается), в то время как зимником можно отправлять гораздо более объемные передачи.

Из цитаты также видно, что в данном случае услуга по передаче посылок включается в реципрокный обмен, в котором действуют описанные выше принципы: наибольшая значимость родственных связей, а также отношений, связанных с длительным совместным социальным опытом – совместное обучение или проживание в одном поселке.

Помимо этого, в цитате упоминается использование социальных связей для того, чтобы избежать платы за перевес. То же касается возможности перевезти товары, запрещенные к перевозке без разрешения (например, патроны – для их перевозки требуется действующая лицензия на оружие⁴⁸). Чаще всего для этого используются приятельские отношения с сотрудниками аэропорта, непосредственно работающими с пассажирами, в рассматриваемом случае даже с сотрудниками гораздо более крупного по сравнению с Хатангой аэропорта Алыкель (Норильск/Дудинка):

«Инт.: А вот вы говорили про знакомства в аэропорту? Это работников надо знать?»

Инф.: Да. Это мы, вот сколько лет я езжу, в этом году только познакомилась, даже в Алыкеле. Девочки когда выпускали, не знаю, как они загружали так, где-то сумка порвалась, рыба рассыпалась как раз и у меня вот... С коляской наши бабушки-то ездят, вот эту коляску было я взяла чтоб полегче было таскать эту здоровенную рыбу я взяла. И девушка одна спрашивает: это что за рыба торчит? Я говорю: это по-долгански "момор", самая жирная рыба. Молодая, шустрая девочка. А вы в следующий раз сможете нам привезти? А вы кто тут, ты-ды-ды-ды (смеется) Я говорю это: если что, могу не осенью. Они уже знают, что мы осень: а, делегация наша [директоров школ района] приехала наша и так далее. Я как приехала с вот в Хатангу уже, попросила с Хатанги чтоб приготовили рыбку, отправили с Новорыбного, и сразу ей отправила, потом созвонились, она получила. Когда приезжаем, она сразу сказала: если какие-то проблемы будут, обращайтесь» (Светлана, Новорыбное).

⁴⁸ Чаще такого рода товары, впрочем, перевозятся на снегоходе.

Хатангский аэропорт является обязательной промежуточной точкой для всех жителей поселка при поездках в Дудинку, Красноярск или дальше. Сотрудники хатангского аэропорта знают почти всех часто летающих жителей поселков, в которые осуществляются рейсы вертолетов. Они чувствуют себя в какой-то мере «в одной лодке» с ними – объединенные общими условиями проживания, высокими ценами, дефицитом многих продуктов. Во многих случаях в аэропорту на перевес закрывали глаза или брали меньшую сумму за него, поэтому предоставление послаблений является не только способом получения выгоды, но также интерпретируется как справедливость. Это ярко видно на примере случившегося в 2017 г. конфликта между главами администраций поселков и хатангским аэропортом: главы поселков написали официальную жалобу по поводу того, что пилоты вертолетов меняют рыбу на водку, после чего последовало длительное разбирательство на уровне муниципального района и неформальные правила перевозки значительно ужесточились:

«Инф.: Раньше, ну, потому что уже ну, как бы сказать... так как я их всех знаю, нам их жалко, поэтому заплатили, квитанцию в сторону выкинули, то есть, мы не записываем в документы. А они начали жаловаться, главы Попигая и Сындалско. Вот летчики спаивают, там, то-сё, багаж не возят, пишат, писали-писали-писали, ну, у нас же есть верхнее руководство, они приехали, посмотрели и... я говорю, я понимаю, что я работаю на прибыль, да, но людей жалко. Мы знаем как они живут тяжело и все. То есть, теперь вышестоящее руководство и контроль. Все соответствует. Ну, зачем? Ради того, что мне его жалко, мы останемся без работы. Вот и все. Поэтому получается так. Теперь двадцать килограмм и всё.

Инт.: И больше нельзя, да?

Инф.: Всё, нельзя, да. Потому что раньше мы и там детское питание, медикаменты, какие-то там им посылки от администрации и призы, и библиотека, то есть, все мы отправляли, короче, не оформляя, короче.

Инт.: Ну, понятно. Это никогда официально не было, да?

Инф.: Конечно. Директор был другой. Он был не против» (Валентина, 1965 г.р., сотрудник аэропорта, Хатанга).

К неформальным представлениям о справедливости можно также отнести негласное правило вертолётчиков и сотрудников аэропорта брать посылки для детей в интернат не взвешивая их: *«Если в интернат отправляешь, говорят, летчики не взвешивают. Ну, вон, мешками собираемся, мешок пишем, отправляем: "в интернат". Отправляем зимой. Там,*

строганину. Там, мешок встречают и там, распределяют, берут» (Диана, 1980 г.р., сотрудник библиотеки, Сындасско).

Таким образом, межпоселковый обмен устроен по принципу восполнения дефицита товаров, характерного для того или иного типа населенных пунктов. Это обуславливает его, за некоторыми исключениями, «зонтичную» структуру: отправку посылок из большего населенного пункта в меньший и наоборот. Предметом обмена являются как продукты и вещи, так и услуги (например, возможность остановиться или отдать на воспитание детей).

Логика конструирования сети в случае внутриселкового обмена и при обмене на расстоянии крайне сходна – в нее включаются ближайшие родственники по крови и свойству, а также (хоть и несколько реже), люди, связанные отношениями длительного совместного пребывания: обучения в школе-интернате или же проживания в одном поселке в прошлом или настоящем. Однако, несмотря на то, что перечисленные формы отношений наиболее типичны для «отложенных» обменов, в эту сеть легко могут быть включены и люди, такого рода отношениями не связанные – так, уже после первого приезда в поселок я occasionally включалась в эти обменные практики, что является нормой, а не исключением.

3.3. «Коммерческие» обмены

Торговые обмены, о которых пойдет речь в этом разделе, весьма типичны для многих регионов Севера. Они могут осуществляться различными способами, наиболее характерны из которых два: 1) стационарная торговля в северном поселке с регулярными отъездами на «отоваривание» и проживание в городах-центрах закупок и 2) приезды один или несколько раз в год для интенсивной торговли (более подробно об этом см. Ventsel 2011). Специфическими чертами, отличающими северную торговлю от предпринимательства в остальных частях страны, являются постоянное преодоление участниками больших расстояний и развитая практика бартера (Там же). Как уже неоднократно отмечалось, торговцы на Севере, во многих случаях (включая рассматриваемый) называемые *коммерсантами*, представляют собой не внешние фигуры, отношения с которыми заканчиваются после совершения сделки, а обычно оказываются так или иначе интегрированы в социальные сети сообщества, с которым они связаны торговлей (Stammler 2011; Ventsel 2011). Небольшие размеры сообществ, а также многочисленность неформальных экономических практик у *коммерсантов* являются факторами того, что отношения между ними и сообществами требуют большой степени доверия, а сама

возможность осуществлять торговлю предполагает необходимость наличия тесных контактов с людьми, находящимися во властных позициях (помимо представителей администрации и правоохранительных органов на Севере в связи с недиверсифицированностью транспортной системы к ним относятся также «транспортники» - люди, занимающие ключевые позиции в осуществлении перевозок) (Stammler 2011).

Коммерческими ресурсами в поселке являются оленина, рыба, бивни мамонта, а также (в меньшей мере) рога и панты оленя. В случае бартерной сделки в качестве приобретаемых ресурсов выступают снегоходы и другая техника, запчасти для них, бензин (или служащий заменой бензина газоконденсат), солярка, моторное масло, снасти, патроны, стройматериалы, продукты и хозтовары. При этом все перечисленные товары, кроме двух последних, для жителей поселка невозможно получить через «отложенные» обмены. Часть продуктов, а также снегоходные детали и масло доступны и в поселке – в единственном официально существующем магазине и у частных торговцев. Среди этих товаров почти все можно получить с помощью бартерных сделок, единственный товар, доступный только за деньги – бензин из Хатанги.

Следует оговориться, что бизнес у разных коммерсантов устроен по-разному: некоторые сами приезжают с товарами в Сындасско, у других есть свои постоянные представители в поселках, аккумулирующие скупаемый ресурс (случай Новорыбного), а на перевозку которого до точки сбыта нанимается водитель, вывозящий товар по зимнику, а иногда коммерсант приезжает на собственном транспорте с «материка» (это возможно исключительно со стороны Якутии – только здесь зимники интегрированы в общероссийскую сеть дорог), привозя на обмен товары (чаще всего заранее оговоренные) и увозя мясо и другие ресурсы для продажи уже за деньги.

Если посмотреть на ситуацию с позиции жителей Сындасско, мы увидим, что помимо обменов с коммерсантами, приезжающими непосредственно в поселок, сбыт промышленной продукции для них возможен в нескольких направлениях: в якутский поселок Юрюнг-Хая, в собственный районный центр поселок Хатанга, а также в расположенный относительно близко поселок Новорыбное⁴⁹. Цены и соотношения получаемых и отдаваемых ресурсов в бартерном обмене, а также меры стоимости (оленина измеряется как килограммами, так и тушами; рыба может измеряться мешками) меняются в зависимости от выбранной точки сбыта (см. Таблицу 3). Логика её выбора чаще всего связана для жителей с собственными транспортными возможностями и ситуативным выбором между выгодностью сделки и

⁴⁹ В Новорыбном, как уже упоминалось, есть агент, принимающий рыбу. Кроме того, многие коммерсанты из-за удаленности Сындасско торгуют только с Новорыбным.

временными затратами (критичными, например, в случае сезонной охоты на дикого оленя, стадо которого может покинуть район поселка за несколько дней).

Таблица 3. Эквиваленты обмена и цены в разных точках сбыта (ПМА 2015)

	оленина	рыба	бивень	камусы	рога	одежда и сувениры
Юрюнг-Хая	4 туши = бочка конденсата 3 туши (120 кг) = 10 тыс.руб 1 т = 200 тыс.руб	4-5 мешков рыбы = бочка конденсата 1 т = 150 тыс.руб 1 кг = 200 руб. (коммерсант, взвешивающий точно, а не на глаз) 2-2,5 т = <i>советский буран</i> 4-5 т = <i>ямаха</i>	продажа, обмен на снегоход ок. 45 тыс/кг	300 руб./шт	200 руб./кг	–
Новорыбное	–	за снегоход	–	500 руб./шт (но принимают даже мелкие)	–	–
Хатаंगा	60-120 руб./кг	150-180 руб./кг	15-30 тыс./кг	–	200 руб./кг	в зависимости от изделия оценка ситуативна
в Сындаско	<i>экспедиционщикам по договоренности (обмен на водку, на солянку, на сухие пайки)</i>	<i>вертолетчикам: 1 мешок рыбы (30-40 кг) = 1 бутылка водки</i> <i>экспедиционщикам – по договоренности</i>	–	500 руб./шт	–	–

Даже при весьма благополучном промысле накладные расходы на транспорт и комплектующие оказываются велики:

«Инф.: Это надо удачно поставить [сети], чтобы ловить ее [рыбу], эти несчастные тонны четыре, хотя бы минимум четыре тонны надо взять, хотя бы. Набить двести голов [дикого оленя] хотя бы. Хотя бы двести голов. Это примерно, примерно мне заработок вот от четырех и двухсот голов, где-то примерно получается, сейчас скажу грубо, это по рыбе у меня с четырех тонн шестьсот [тысяч рублей] получается, грубо [говоря] шестьсот. И, и с этого, с двести туш, с двести туш. Двести туш – так четыре, восемь тонн, восемь тонн. Восемь тонн – миллион шестьсот, да. Ну, это около двух миллионов где-то примерно заработок у меня получается, представляешь. Это я должен хотя бы в сети поймать, чтобы хоть что-то купить. А здесь ты сама видела, какие у нас цены, бешеные.

Инт.: Да.

Инф.: Там на пятьсот тысяч, да сейчас даже больше стало, там на пятьсот тысяч эту ямаму только и купишь. Там еще расходы пойдут, бензин, на это, на масло.

Инт.: Запчасти.

Инф.: Запчасти потом, вот это всё. Миллион просто выбрасываешь» (Валерий, 1965 г.р., охотник и рыбак, Сындасско).

Покупка бензина – это один из немногих обменов, в которых участвуют государственные институты. Основной способ покупки хатангского бензина – заказ через администрацию. Администрацией дотируется доставка топлива один раз в год – осенью (в 2017 доставка дотировалась два раза – второй раз в апреле). Жители поселка делают заявки на желаемый объем топлива и заранее оставляют в залог деньги. Когда накапливается сумма на весь объем бензовоза (многими в поселке метонимически именуемый «Огнеопасно»), из Хатанги отправляют рейс. Однако предсказать время сбора нужной суммы трудно. Кроме того, далеко не всегда в домохозяйстве есть для этого достаточно свободных наличных денег. Иной путь получения бензина – коммерсанты из Якутии, привозящие его в поселок, с которыми возможен бартерный обмен, однако их приезд точно рассчитать также невозможно.

Альтернативным топливом является жидкий газовый конденсат, который завозят в Анабарский улус Якутии для работы котельной. Жители Юрюнг-Хая забирают его из своей котельной, а жители таймырских поселков покупают его или получают в обмен на мясо и используют для заправки снегоходов. Конденсат доступен для обмена в холодное время года почти всегда, за исключением последних весенних месяцев, когда даже на работу котельной его едва хватает. Однако он считается гораздо менее качественным топливом для снегохода, поэтому те домохозяйства, которые могут позволить себе бензин, стараются приобрести

именно его. Но в связи с тем, что время приезда бензовоза трудно предсказать, а топливо нужно ко вполне определенному времени – к началу сезона охоты – необходимо тщательное планирование с учетом имеющихся запасов топлива, депозита денег в администрации и возможностей покупки у коммерсантов конденсата.

Ситуация с выбором между заказом бензина и покупкой конденсата прекрасно иллюстрирует необходимость сиюминутной адаптации к зачастую внезапно возникающим возможностям. Важно подчеркнуть, что в данном случае значимой является временная составляющая – потребность в топливе (так же, как и в других ресурсах – запчастях или патронах) связана с сезонами охоты и рыбалки, а также возможностью преодоления пути в то или иное время года.

Практически все семьи к выбору предмета и агента обмена относятся гибко:

«Инт.: А куда рыбу сдаете?»

Инф.: Зимой? Зимой мы везде. Коммерсантам сдаем. С Новорыбного, с Юрюнг-Хая еще якуты приезжают, им за деньги продаем, за бензин, за продукты. За Буран, за двигатели новые всякие. Им даем. Берут, приносят нам... Продукты и бензин. За мясо тоже можно... Продать. Бензин купить. Продукты. Патроны купить можно. За мясо» (Илья, 1990 г.р., рыбак и охотник, Сындасско).

Решение зачастую принимается исходя из различных факторов: в первую очередь, осведомленности о том, кто из коммерсантов приедет в поселок и, в некоторых случаях, предварительной договоренности о сдаче добытого именно им, а также из актуальных потребностей домохозяйства. Бартер выгоден, в первую очередь, в случае, если требуется что-то труднодоступное для покупки непосредственно в поселке. Поэтому так популярен обмен мяса и рыбы на снегоход, снегоходные детали, патроны, топливо – все это ресурсы, недоступные на месте и для приобретения которых неизбежны большие накладные расходы или формальные трудности (например, как уже упоминалось, перевозка патронов возможна только при наличии лицензии на оружие, которая есть далеко не у всех).

«Инт.: А важно, за деньги или за обмен какой-то? Ну, в смысле, тут же получается...»

Инф.: Желательно деньги, желательно деньги, конечно. А ко-когда мы нужное нам, допустим, гусеницы для бурана нужно бывает. Они предлагают, допустим, д... гусеницы. Мы берем тогда гусеницы. Вот. А здесь и не купишь гусеницы нигде. Вот и за рыбу приходится брать. Вот. Запчасти какие-нибудь есть, всё равно заказывать. Это, бензин за, за это...рыбу берем тоже. Всё... Проигрываем, но всё равно берем, ну куда денешься, без бензина-то ни... никуда не денешься» (Павел Евдокимович, Сындасско).

Что касается самостоятельного вывоза для реализации, эта «опция», как уже упоминалось, доступна лишь тем, у кого есть надежный транспорт:

Инт.: И сколько удается наловить вот так вот, за несколько месяцев?

Инф.: Три тонны минимум, наверное, за три месяца. До Нового года, короче. Вот сейчас понемногу рыбачим, расставили сети.

Инт.: И за сколько советский Буран купили?

Инф.: За две тонны.

Инт.: За две тонны? Это этим, юрюнг-хаинским?

Инф.: Да.

Инт.: А говорят же, что можно еще сдавать в Новорыбное, туда вот, Л.П.?

Инф.: Да, конечно можно.

Инт.: А кому выгоднее?

Инф.: Ну, да, конечно, у кого транспорт есть хороший. Тот отвозит» (Арсений, 1958 г.р., рыбак, Сындасско).

При этом не менее важную роль в осуществлении межпоселковых поездок играют социальные отношения. Помимо транспорта, необходимо также иметь возможность остановиться в поселке назначения на ночевку, так как путь занимает длительное время, и без ночевки и обогрева обмен совершить невозможно. Кроме того, «свой» человек в поселке – это возможность договариваться об обмене с помощью его социальных связей. Так, значимую роль в Юрюнг-Хая для жителей Сындасско играют женщины, вышедшие замуж и переехавшие туда к мужьям. Они оказываются интегрированы в местные сети и зачастую осуществляют поиск необходимого приезжающей родне товара заранее. Процесс поиска иногда оказывается непростым. Например, весь конденсат в Юрюнг-Хая берется из котельной, поэтому для его покупки необходимо искать близких к котельной людей: работников котельной, водителя бензовоза и их окружение. Таким образом, услуги, оказываемые сындаскскому гостю родственником в Юрюнг-Хая, включают и ночлег, и задействование социальных связей принимающей стороны.

Что касается приезда коммерсантов непосредственно в поселок, важным этапом сделки для них является предварительная договоренность о предмете обмена. Мобильной связи на 2017 год в Сындасско не было. Домашний телефон есть в поселке далеко не у всех, и он далеко не всегда работает стабильно. Его работа связана с поселковой дизельной электростанцией – после отключения электричества из-за поломки на ДЭС, иногда даже на несколько минут, у части жителей перестает работать телефон, и не работает до следующего отключения электричества, которое может оставить без связи другую часть поселка. Это

обуславливает большое количество переговоров из домов родственников и соседей, а также получения новостей по «сарафанному радио». И если для ведения разговоров с близким кругом к использованию чужого телефона обычно обращаются только в случаях необходимости сообщения срочной информации, то для переговоров о рыночном обмене использование чужого телефона – обычная ситуация. Эта услуга является частью «отложенного» обмена и обычно к тем, к кому можно обратиться, относится тот же круг «своих», что и при обмене мясом или рыбой. Впрочем, окказионально возможно также пользование, например, телефоном соседа. В этом случае коммерсант, с которым ведутся переговоры, перезванивает хозяевам телефона и либо как в переговорном пункте зовет к телефону того, с кем он договаривается, либо передает информацию через хозяев:

Инф.: Из другой квартиры, к нам много заходят, кто-нибудь связывается. Пожалуйста, разговаривай, сколько хочешь, тебе угодно. Даем перекур и разговаривай.

Инт.: Ну ясно. А если коммерсант перезвонить хочет? Он звонит сам когда-нибудь или вы сами звоните?

Инф.: Ага, конечно, перезванивается и они договариваются по цене. Сразу-то не получается иногда. Может, коммерсант хочет ехать, да, у него что-то не получилось, и уже отказывается ехать вот. Может такое. Цена может меняться.

Инт.: И он Вам, получается, звонит? Ну, вот даже если к вам пришли разговаривать, да?

Инф.: Ага. Ну к нам.

Инт.: Человек дает Ваш номер?

Инф.: Я телефон даю, допустим, ему даю телефон вот я. Юрюнг-Хаи... хаинским я дал телефон.

Инт.: Кому, хаинским?

Инф.: Х... а вот этой машины, а вот "Буран", который привез. Я дал телефон, кажется, и вот выезжай и всё. Куда-то да. Вот» (Павел Евдокимович, Сындасско).

Договоренность обычно состоит в том, какой ресурс на что обменивается и в какие сроки коммерсант приедет за предметом сделки. В случае, если это натуральный обмен, важным этапом переговоров является обменный «тариф» – который, как видно из Таблицы 3, может довольно сильно колебаться. Договоренность об условиях обмена в случае бартерной сделки достигается заблаговременно по телефону. Несмотря на то, что договоренность не скрепляется юридически, соблюдение условий ожидается с обеих сторон и нарушение обычно не допускается. Так, договорившийся на сделку со знакомым коммерсантом на невыгодных для себя (как позднее выяснилось из обсуждений с односельчанами) условиях

Павел Евдокимович, все же предпочел эту сделку осуществить: *«[Мы обсудили по телефону, что] советский снегоход за столько-то. Столько-то, столько-то стоит, вот. [За] две с половиной тонн[ы рыбы мне привезет] его. Разговариваю. Чуть позже... И он привез мне вот, мне. А тот другой [односельчанин] раз за две тонн[ы договорился], оказывается, Коля [снегоход]... Заказал. И за две тонны привез. Я, потом я узнаю, что у него, он за две тонны... и давай заводить ему: давай скидывай, говорю, мне пятьсот килограмм рыбы той. "Нет, ты сказал две с половиной", всё, я еще его буду... Ну пришлось так заплатить. Пятьсот килограмм подарить и спать [спокойно]».* Таким образом, можно говорить о наличии сильной неформальной этики взаимодействия также и в обменах коммерческого типа.

В целом, более или менее стабильные тарифы поддерживаются циркуляцией слухов об условиях обмена другими домохозяйствами своих ресурсов. В случае если происходит снижение цены с той или иной стороны, это закономерным образом ведет к дальнейшему применению нового тарифа. Эти перемены также являются предметом обмена информацией между собой жителей поселка.

От семьи к семье в поселке передаются не только номера телефонов коммерсантов, но и информация о приезде автомобиля с еще не зарезервированным грузом – грузом, на который коммерсант ищет покупателя уже на месте. В этом случае коммерсант обычно звонит «своему» человеку в поселке и сообщает о сроках приезда, а доверенное лицо обычно старается распространить эту информацию и найти потенциальных участников бартера к его прибытию.

Зачастую у приезжающих коммерсантов есть в поселке свой неформальный представитель – человек, через которого он сообщает о своем приезде и которому иногда поручает свои дела. Как уже упоминалось, в других таймырских поселках – от соседнего Новорыбного (ПМА 2015) до очень далекой от Сындасско Волочанки (ПМА 2014) – есть случаи более формализованного посредничества, когда между коммерсантом и агентом оговорены четкие обязательства, например, принимать рыбу и выплачивать за это деньги или выдавать продукты. В Сындасско, однако, речь идет скорее об использовании коммерсантом своих социальных связей, которые в случае с торговцами из Юрюнг-Хая часто строятся на родстве, а в остальных случаях – на приобретенных связях. Вот характерный пример неформальных родственных договоренностей:

«Инф.: Ой, шубы он привез, чтоб купили. Ну шубы кто возьмет-то? Дорого же. Там, наличкой там. Потом он у нас взял мясо. Вот, мясо забрал. Вот, мой муж типа ему помогал,

туда-сюда, на Сопочный⁵⁰ ездили. И бедный, представляешь, наши вот, ну мы-то бедные, взяли просто так дали. Ну, типа он записывал там, кто-то килограмм, в долг как будто бы. Понабрал и они повезли это мясо, представляешь куда? До Москвы. И с Москвы еще, какой город там, говорил-то? Пенза... Псков. Какие города там поблизости?

Инт.: Ну, Псков рядом, да.

Инф.: Псков или Пенза.

Инт.: Пенза далеко.

Инф.: Далеко, да?

Инт.: Угу.

Инф.: Ну вот на «П», вот туда они повезли это мясо. Короче, они договаривались с одним человеком. Он должен был их, вот это мясо забрать. И представляешь, этот человек типа умер или чего-то в этом роде. И вот мясо осталось никому не...

Инт.: Не нужное.

Инф.: Не нужное, да. И вот, еле как он как-то с кем-то договорился, какой-то завод там, фабрику какую-то. Ну, короче, это дело тянется. Никакого этого еще не получал народ, вот. Мясо только забрали и всё. А до этого они ехали мимо Якутска, можно было бы в Якутск продать это мясо. И этот повез туда. Вот шубы остались, вот у Володи. И они сейчас звонят нам, ну звонили вот нам, говорят: «Люда, продавайте эти шубы за 35 тысяч». И вот, мы продали. У кого там мясо было, ну там кто берет шубу, отнимаем от той суммы, которую они должны. Вот, вот и ходим в шубах в этих (смеется). А так, кто-то еще [за] наличку купил, ну в рассрочку опять, ага. Эти дают нам эти деньги, а мы им, этим даем, которые мясо. Ну, вот так. И вот, этими шубами, всё еще лежат, когда, не знаю, приедут или не приедут за своими шубами» (Лариса, 1969 г.р., сотрудник детского сада, Сындасско).

Как видно из цитаты, в данном случае коммерсант привез товар, спрос на который в поселке отсутствует (в том числе, в связи с его дороговизной), и поэтому не смог договориться о бартере. «Свой» человек в поселке, Лариса, оказалась вынуждена стать хранителем и продавцом этого товара после отъезда коммерсанта, а также потом согласовывать изменения в соглашении между ним и жителями поселка. Не менее характерным является тот факт, что ему удалось получить от жителей целый «Камаз» оленины в обмен на одно лишь обещание денег. Именно на принципе доверия основаны в поселке практически все обменные отношения этого типа.

⁵⁰ Локальное название п. Попигай.

Важно, что легитимным считается только покупка или бартерный обмен якутской стороной промысловой продукции: охотиться на таймырской стороне им не позволено. Нарушение порядка вещей вызывает возмущение:

«Инф.1: А сегодня приезжал коммерсант, говорит. Попалась нам, говорит, сказал, приехал оттуда, жалоба с вашей стороны охотился Г. старик. [...]

Инт: Что за жалоба?

Инф.1: Ну что они охотятся сами, не закупают на местах.

Инф.2: Надо покупать, а не охотиться. Они должны нашу продукцию за деньги покупать, а не самим охотиться. [...]

Инф.1: Это замечание-то правильно сделали наши. Договор-то был с ними, чтобы они закупали, а не охотились. Вот» (Инф.1 – Архип, 1962 г.р., рыбак и охотник; Инф. 2 – Лидия, 1964 г.р., сотрудник ЖКХ, Сындасско).

Таким образом, коммерческие обмены включают в себя как денежные, так и бартерные сделки. Выбор между типом сделки зачастую осуществляется окказионально и зависит от нужд домохозяйства. Так, многие товары выгоднее оказывается обменять из-за больших накладных расходов и трудностей самостоятельной их доставки от ближайшей точки продажи.

Коммерческие обмены отличаются от обменов отложенного типа тем, что опираются на социальные сети другого рода – они всегда представляют собой взаимодействия с внешними для поселка людьми, с которыми, тем не менее, устанавливаются отношения доверия, однако при этом они характеризуются четко оговоренным соотношением обмениваемых ресурсов. Сделки этого типа осуществляются как в денежной, так и в бартерной форме, и при этом разнообразны по географии их проведения.

3.4. Обмены с приезжими

Отдельного рассмотрения требуют отношения жителей с людьми, в силу своей работы оказывающимися в разной степени длительное время в поселке и окружающей тундре. В связи с удаленностью поселка такие контакты не столь многочисленны. В первую очередь, это обмены с *вертолетчиками* – пилотами рейсовых вертолетов, в зимнее время еженедельно летающими из Хатанги в Сындасско (в летнее время в этой роли выступает экипаж рейсового теплохода, а также судов, завозящих на зиму топливо) (см. Таблицу 3). Эти обмены интересны тем, что их, с одной стороны, нельзя приравнивать просто к коммерческим обменам из-за того, что зачастую обмены с *вертолетчиками* производятся по

значительно менее выгодным жителям поселка соотношениям. Кроме того, существуют устойчивые отношения с *экспедиционщиками* – сотрудниками геологоразведочных экспедиций (в годы проведения исследования их количество возросло в связи с началом деятельности на этой территории компаний «Лукойл» и «Роснефть»), с которыми могут осуществляться как бартерные, так и отложенные обмены. Еще одна категория приезжих, с которыми у жителей поселка складываются длительные отношения – это якутские *лекари* и *шаманы*, ежегодно в зимнее время совершающие из Якутска выезд в Анабарский улус и посещающие также приграничные таймырские поселки.

Тема взаимодействия коренных жителей с приезжающими в их регион специалистами не раз затрагивалась в антропологических исследованиях. В случае массовой трудовой миграции в регион речь идет обычно о столкновении образов жизни и представлений о моральной экономике этих различных групп (Поворознюк 2014). Несмотря на тенденцию к алармистским суждениям по поводу влияния приезжих на представителей коренного населения, в ряде работ было показано, что последние не являются пассивным реципиентом чуждых практик и материальных объектов, а продуктивно встраивают привнесенную инфраструктуру в свой годовой цикл и пространственные практики (Davudov 2011; Поворознюк 2016). Кроме того, несмотря на большую символическую власть приезжих как представителей государства, знание передается не только от приезжего населения коренному, но и в обратную сторону; наиболее характерным историческим примером этого являются каюры, передававшие участникам геологических экспедиций знания о перемещении по тайге (Davudov 2011). На современном этапе Д.В. Арзютовым описаны обмены мясом и рыбой на бензин, а также информацией (в частности, фильмами) с «пидичи» (собираемый термин для тундровых приезжих, чаще всего геологов или нефтянников) (Арзютов 2017; 2019).

Важной общей характеристикой во всех рассматриваемых случаях обменов с приезжими является временная ограниченность – с пилотами вертолетов контакт редко превышает десять минут, однако коллектив годами практически не меняется и это позволяет устанавливать с помощью телефонной связи отношения на расстоянии; с сезонными и вахтовыми работниками, напротив, он может быть более длительным, но обычно не продолжается после их отъезда. Кроме того, эти группы объединяет амбивалентность отношений с ними поселковых жителей – с одной стороны, первичен обычно коммерческий обмен (например, сколь угодно теплые дружеские отношения с *экспедиционщиком* не станут причиной специальной к нему поездки), с другой – они заметно отличаются от отношений с

коммерсантами иным балансом обмена и зачастую пренебрежением к его эквивалентности со стороны жителей поселка.

Обмен с *вертолетчиками*, как уже упоминалось, осуществляется в течение недолгой посадки вертолета для выгрузки и загрузки пассажиров. В данном случае тариф таков: за мешок рыбы «вертолетчики» расплачиваются с жителем поселка одной-двумя бутылками водки. Такой очевидным образом невыгодный обмен часто становится предметом lamentаций у жителей поселка и причиной осуждения тех односельчан, кто этот обмен совершает. Так, в 2017 году я наблюдала как исполняющая обязанности главы поселка специально пришла на вертолётную площадку, чтобы попытаться не позволить совершить этот обмен. Она призывала пилотов не брать рыбу и ругалась на поселковых мужчин, однако всё было тщетно: они успели передать свои мешки пилотам и в конечном итоге получили каждый по бутылке водки. Даже после закрытия дверей она всё ещё продолжала взывать к совести, тряся за грудки одного из мужчин.

В данном случае речь, несомненно, идёт о весьма прагматичном характере обмена. Пилоты вертолёта обменивают рыбу по крайне выгодному для себя курсу: фактически, мешок рыбы достаётся им за 500-700 рублей (такова стоимость литра водки в Хатанге), при этом, по всей видимости, они используют эту рыбу не только для пропитания. Рыба из Сындаско считается самой качественной и крупной, ведь это единственный поселок, который находится уже на заливе, а не на реке. Поселковые жители грустно иронизируют по этому поводу, что лучше всего погода всегда в их поселке – редко откладывается не только еженедельный рейсовый, но часто организуют даже дополнительные рейсы. С другой стороны, для местных жителей этот обмен является способом получения алкоголя непосредственно в поселке и без задействования наличных денег – комбинация, невозможная при получении этого ресурса из какого бы то ни было другого источника, поэтому неверным будет утверждать, что это односторонне выгодный обмен. Однако важно подчеркнуть, что в данном случае практика стигматизирована со стороны жителей поселка, а со стороны вертолётчиков сопровождается перенесением стереотипа о пьющих коренных жителях на всех проживающих в поселке.

Помимо описанного случая существуют и иные формы обменов с вертолётчиками, считающиеся более легитимными. Так, когда я улетаю из поселка вес моего багажа из-за большого числа посылок составлял 50-60 килограмм, и Полина, одна из близких родственниц семьи, в которой я жила, накануне рейса созвонилась с лётчиком и они договорились о том, что в обмен на мешок рыбы мой багаж в аэропорту не будут взвешивать. В этой сделке отношения между ними также можно охарактеризовать как

весьма дистанцированные: Полина с трудом припоминала его имя: «кажется, Игорь», а пилот не скрывал свое пренебрежение ко мне и второй пассажирке. В том числе, при выгрузке из вертолета, где в качестве пассажиров летели только мы двое, пилоты стояли рядом и обсуждали раздел между собой наменянной рыбы, в то время как мы выгружали свой багаж (более ста килограммов на двоих) и их рыбу (ПМА 2017). В то же время, по свидетельствам очевидцев, в случае корализации – проведения ветеринарных мероприятий в тундре – при которых вертолёт приземляется в каждом стойбище Хатангского района, взаимодействие между *вертолетчиками* и местными жителями является значительно более тесным.

Сходным образом устроен обмен с останавливающимися возле поселка на пути на вахту и обратно *экспедиционщиками*: они обычно не заезжают в поселок, а просто встают на льду залива в пределах видимости от домов поселка и ожидают, пока жители сами не подъедут к ним для совершения обмена, предметом которого чаще всего выступают также мешки рыбы и водка. Однако в случае экипажа приходящих в Сындасско судов, обмен в большей степени похож на бартер с коммерсантами:

«Потом катера вот уголь привозят, вот там продают. Если есть продукты – на продукты. Если там бензин – на бензин. Ну, готовишься к подлёдке так, потихонечку. Находишь деньги, наверное, или краску там, от катера остаются же. И вот до Хатанги ходили вот они, моряки вот продают, которые катера работают.

Инт.: А этим, вертолетчикам продаете?

Инф.: О, конечно. Они тоже, у них тоже семья же, как же. Обязательно, как без космонавтов-то. В магазин не завозят же спиртное. А когда в гости, например, поехать-то, нужно как, без огненной воды не поедешь, тоже грех. По обычаю грех это бывает, без этой.

Инт.: А они заранее как-то звонят или прямо к вертолету?

Инф.: Кто?

Инт.: Ну, вертолетчики.

Инф.: Вертолетчики? О, это уже история, покрытая мраком (смеется).

Инт.: А чего?

Инф.: Военная тайна. Да нет, знать знают. [...] Ты быстрее бы, и потом сразу уезжаешь. Вертолет прилетает, ты уезжаешь, всё, на «Буране». Вот эту купил огненную воду, есть, уехал. И там лежишь, всё. [...] Если рейсовый день вертолет. Ну, у рыбаков, у всех бывает вертолет, не рейсовый день, а банный день. Вот приезжает туда, баня, вертолет вот, и обратно. [...] А, например, вечером приедут, а завтра вертолет будет. По рации же говорят, как они, когда рейсовый. Вот, сеть, всё проверили, хоп и домой. Вечером

дома, а вертолет тут приехал, купили и на точку сразу. Не задерживаясь» (Виктор, Сындасско).

Однако несколько иначе выглядят отношения с «экспедиционщиками» в местах их работы – взаимодействие оказывается значительно более длительным в случае, если место их изысканий находится вблизи охотничьих точек. Репертуар взаимодействия тундровиками и экспедиционщиками весьма разнообразен: он включает транспортировку вездеходов для экспедиций местными жителями, их совместную охоту, когда *экспедиционщики* живут на охотничьих *точках*, а жители поселка – на базах *экспедиционщиков*, и даже окказиональное использование бани на базе кочующей неподалеку семьей. В данном случае могут фигурировать такие мотивации для дележа мясом и рыбой как «надо их угостить» или «надо с ними поделиться», то есть зачастую это не строго прагматические отношения. В то же время трудно говорить также о включении в редистрибутивную сеть – встречи окказиональны и не влекут продолжающихся отношений на расстоянии.

С *лекарями* и *шаманами*, приезжающими на Таймыр из Якутии, у жителей поселка складываются длительные отношения – обычно это одни и те же люди на протяжении многих лет, и даже в случае если приезжает кто-то новый, он за редкими исключениями приезжает с рекомендацией от постоянного *лекаря*. Ритуальные специалисты обычно проживают у кого-то в гостях, и плата за постой с их стороны не предполагается. При этом отношения между ними и жителями поселка, несомненно, гораздо сложнее, чем просто приобретение медицинских (или, тем более, ритуальных) услуг. Они продолжаются и дистанционно, чаще всего в форме консультирования по тем или иным спорным вопросам⁵¹. Кроме того, в некоторых случаях *лекари* в качестве ответной услуги приглашают жителей Сындасско на постой в Якутске, и многие этим приглашением пользуются. В более тесные отношения с ритуальными специалистами вовлечены лишь некоторые семьи, однако в их случаях в определенной мере можно говорить о включении *лекарей* и *шаманов* в систему «отложенных» обменов.

Итак, обмены с заезжими специалистами могут принимать разнообразные формы. Важной общей характеристикой во многих случаях является ограниченность взаимодействия: с пилотами вертолётов непосредственный контакт во время прилета рейса редко превышает десять минут, однако состав летного подразделения годами практически не меняется, и это позволяет устанавливать с помощью телефонной связи отношения на расстоянии; с сезонными и вахтовыми работниками, напротив, он может быть более

⁵¹ Так, например, девушка из Сындасско, в 2020 году решившая выйти замуж за парня из Юрюнг-Хая и переехать к нему, консультировалась у *шамана*, может ли она сделать это несмотря на то, что год –високосный. Его одобрение было для нее крайне значимым при принятии решения.

длительным, но обычно не продолжается после их отъезда. Для отношений с ними первичен обычно коммерческий обмен, однако отношения заметно отличаются от отношений с коммерсантами иным балансом обмена и зачастую пренебрежением к его эквивалентности со стороны жителей поселка.

3.5. Планирование семейного бюджета

В заключение этой главы я хотела бы на примере одной семьи подробно рассмотреть координацию обменов и денежных средств, этим в домохозяйстве, как правило, занимается женщина. Именно жены обычно отвечают за принятие решения об обмене, они контролируют нужды домохозяйства и количество наличных денег. По выражению одного из информантов, *«мое дело [рыбу] ловить, остальное генеральный директор знает»* (Виктор, Сындасско). Это касается и заказа деталей для снегохода, обязанности, которая, казалось бы, могла лежать на мужчинах. Например, как ни удивительно, женщина, а не мужчина в семье обычно может абсолютно точно назвать массу и объем упаковки коленчатого вала – именно эти параметры являются самыми важными для принятия решения о способе доставки детали в поселок: в случае, если вес сильно превышает допустимые на вертолете двадцать килограмм, ее необходимо везти на снегоходе. О бартерных обменах с коммерсантами обычно договариваются все же мужчины, хотя, как правило, предварительно они получают одобрение жен на этот обмен.

Рассматриваемое домохозяйство в 2017 г. состояло из семейной пары – Игната (1961 г.р.) и Авдотьи (1961 г.р.), а также не проживающей с ними, но возвращающейся из Хатанги на летние каникулы дочка-школьницы Веры. Оба супруга к этому времени были пенсионерами и получали по 19 тысяч рублей пенсии. Занятость членов семьи была типичной для Сындасско: Игнат был рыбаком и охотником, имевшим в распоряжении снегоход Yamaha, что позволяло ему привозить хорошую добычу, а Авдотья работала поваром в школе и получала зарплату в 20 тысяч рублей, которая поступала на карту «Сбербанка» (а, значит, за неимением в поселке банкомата, могла быть снята только в Хатанге). Поэтому текущие расходы, требовавшие вовлечения наличных денег, оплачивались из получаемых на почте пенсий, а копящаяся на карте зарплата использовалась для оплаты отпуска. Большая часть имеющихся в распоряжении денег расходовалась на ocasionальные крупные покупки (бензин, запчасти для снегохода, мебель). Основные продукты (сахар, мука, крупы и макароны, чай, растительное масло) супруги обычно приобретали оптом у заезжих коммерсантов, а не крупные регулярные покупки совершали, в основном, в поселковом

магазине – это могли быть конфеты, консервированные фрукты к праздникам, подарки к дням рождения (посуда, постельное белье, покрывала, рубашки). Кроме того, с каждым рейсовым вертолетом, помимо посылки с рыбой и мясом, Авдотья отправляла дочери небольшую сумму денег (2-3 тысячи рублей) на карманные расходы. Авдотья благодаря официальному трудоустройству имела право на бесплатную поездку в отпуск в пределах России каждые два года. В зависимости от финансовых обстоятельств и того, оплачивается ли «дорога» в этот год, она выезжала в отпуск либо с дочерью, либо отправляла Веру в поездку с другими родственниками. Игнат практически никогда не ездил с ними, однако время от времени некоторые юридические процедуры (например, оформление лицензии на оружие или смена документов) требовали его выезда в районный центр и привлечения значительных средств из семейного отпускного бюджета – будучи нетрудоустроенным, Игнат не имел никаких транспортных льгот. Во время этих выездов члены семьи обычно решали медицинские проблемы, приобретали недоступные в посёлке товары (детали для снегоходов, одежду, школьные принадлежности), то есть сознательно использовали такие поездки для восполнения инфраструктурного дефицита (Авдотья: «*на [отпуск], в основном, и тратимся, мы для того и едем, чтобы тратиться*»). Промысловые практики Игната состояли в окказиональных выездах на рыбалку и охоту в зимнее время, а также длительном летнем отъезде в дальний охотничий домик (*на точку*) на другой стороне залива – его отъезд и возвращение были связаны с таянием и намерзанием льда, поэтому он обычно отсутствовал в поселке не менее трех месяцев. Недалеко от его *точки* проводятся геологические изыскания, благодаря чему в обиходе в семье были, например, продуктовые наборы – *сухпайки* и рабочая одежда, получаемые от *экспедиционщиков* в качестве ответного жеста на привезенное им мясо или рыбу. Благодаря летнему улову, а также зимнему промыслу, в семье обычно образовывался избыток промысловой продукции, который они перераспределяли родне или продавали. Исключением является только летнее время, когда в отсутствие Игната семья полагалась на то, чем с ними делятся другие.

Круг людей, с которыми поддерживались *отложенные* обмены, состоял из двоюродных сестер хозяйки и их мужей, сводных братьев хозяина (он в детстве был отдан на воспитание в другую семью и впоследствии поддерживал тесные связи с некровными родственниками), племянников Авдотьи, её пожилых тети и дяди, а также женщины, долгое время работавшей вместе с Авдотьей в пекарне и с тех пор поддерживавшей с ней близкие дружеские отношения. Кроме того, Игнат и Авдотья делились промысловой продукцией с двумя соседями, мотивируя это тем, что «они оба холостые пенсионеры». Осенью первым уловом семья делилась с тетей Авдотьи, а также с одной из самых пожилых женщин поселка,

с которой у них нет близких родственных связей, но с семьей которой поддерживаются приятельские отношения. Раздача оленины членам своей социальной сети, проживающим в Сындасско, происходила обычно по *туше* или *полтуши*, варьируясь в зависимости от величины одариваемой семьи и наличия у нее в этот момент мяса. Также Игнат и Авдотья отправляли большое число посылок (*мешков*) с рыбой и олениной – в первую очередь, дочери в интернат, а также нескольким родственникам в Хатанге и через них в Дудинку или даже Санкт-Петербург, при этом от всех за исключением дочери приходили ответные посылки. Отправка посылок требовала задействования различных социальных сетей: помимо отправки с пассажирами рейсового вертолета Авдотья и Игнат передавали посылки со знакомыми *экспедиционщиками*, с вездеходом, принадлежащим хозяевам поселкового магазина, а также с родственником, ехавшим в Хатангу снегоходом. На примере неудачного промыслового сезона 2016-2017 года можно судить о приоритетах распределения рыбы и мяса: на объемы родственного перераспределения и обменов с *экспедиционщиками* эта ситуация никак не повлияла (только в Хатангу и только за три месяца – с января по март 2017 года – было отправлено четыре мешка рыбы), но за весь сезон семья не заключила ни одной сделки с коммерсантами с привлечением этих продуктов. Единственной крупной сделкой этого промыслового сезона стал обмен бивня мамонта на снегоход у якутского коммерсанта. Таким образом, обеспечение продуктовой безопасности своей социальной сети является более приоритетным, нежели заработок отдельного домохозяйства, при этом практики редистрибуции распространяются как на членов родственных и дружеских сетей, так и на локальное сообщество в целом.

В бюджете этой семьи практически не были задействованы заемные деньги (ни в форме банковского кредитования, ни в формате покупки в долг в местном магазине), что не очень характерно для поселковых домохозяйств – зачастую использования заемных денег трудно избежать (напр., типичны такие высказывания: *«Как деньги получаешь, сразу отдаешь [долг в магазине]. В долг берешь, расплачиваешься, уже снова денег не остается, снова в долг берешь»*). На основании этого, а также наличия у них современной техники, позволяющей успешно охотиться и рыбачить, семья Авдотьи и Игната оценивалась односельчанами как обеспеченная. Это в целом совпадает и с их собственной оценкой – проживание в поселке они расценивают как комфортное и возможность переезда не рассматривают, в то время как некоторые односельчане говорят о смене места жительства для себя или своих детей. Доступ к промысловой продукции как важному для сообщества ресурсу, а также успешность работы социальных связей по восполнению остальных недостатков позволяет нам говорить о скомпенсированности дефицитов «городских» товаров в поселке, и

о том, что эти дефициты принципиально не отличаются для местных жителей от отсутствия в городе продукции промысла.

Итак, описанные обменные практики крайне разнообразны по их содержанию и прагматике. Отложенные и коммерческие обмены выделяются отдельно как самые многочисленные, хотя и представляют собой редко встречающиеся в чистом виде типы: на практике в каждом отдельном случае задействуются различные логики обмена и переплетаются черты каждого из них, а иногда правомерно говорить о том, что случай не тяготеет ни к одной из этих двух моделей, а представляет собой нечто иное. В частности, именно таким мне представляется случай обмена с приезжими специалистами.

Рассмотрение обменных практик в Сындаско позволяет нам проследить циркуляцию людей и вещей с точки зрения имеющихся в распоряжении жителей социальных структур, которые невозможно однозначно определить ни как «традиционные», ни как рыночные: при обменах любого типа местные жители руководствуются сложным сочетанием социальных предписаний, отношений доверия, расчета издержек и максимизации прибыли, комбинированием денежных и безденежных форм обмена. При этом принципиально важно, что вне зависимости от характера дефицита (например, промтовары ли это, мясо или помощь с ремонтом техники) задействуются одни и те же социальные механизмы его восполнения. Таким образом, невозможно противопоставлять «традиционные» и «модерные» обмены и практики восполнения дефицитов ни с точки зрения участвующих в них предметов, ни с точки зрения их механизмов.

В антропологической литературе распространена точка зрения, что с появлением коммерческого спроса на тот или иной ресурс традиционные представления о нем стираются (см., напр., Воробьев 2013). Однако рассматриваемый случай свидетельствует о том, что это необязательно так. Рыба и оленина – ресурсы, используемые как для личного потребления и редиистрибуции, так и для коммерческих обменов (см. Таблицу 1), при этом первое является приоритетным – на продажу идет только та промысловая продукция, которая осталась после перераспределения.

При этом традиции редиистрибуции также нельзя назвать застывшими: они видоизменяются в связи с социальными обстоятельствами. В нынешней ситуации труднодоступности многих ресурсов в связи с ухудшением транспортного сообщения и поставок продовольствия, а также с появлением новых потребностей, таких как обслуживание снегохода, межпоселковые практики перераспределения оказываются важным

поддерживающим механизмом для многих домохозяйств. Мобильность вещей восполняет дефицит, существующий в поселке (равно как и дефицит качественного мяса в городе).

Высокая мобильность и благосостояние семьи оказываются в нынешней ситуации тесно связаны. Успешный рыбак и охотник находится в постоянном движении, результат его промысла напрямую зависит от качества снегохода, и, следовательно, скорости, которую он может развить, а выгодность коммерческой сделки увеличивается по мере удаления места совершения сделки от поселка. Переплетение родственных отношений, логистических возможностей и мобильности служит расширению и достройке инфраструктуры.

Глава 4. Структурирование пространства проживания и локальная мобильность

В этой главе я попытаюсь показать, как структурировано пространство «своего» места – поселка и окружающей тундры: между или соотносясь с какими объектами происходит перемещение, и как оно темпорально и социально организовано. В предыдущей главе описывались перемещения, связанные со «внешними» связями; в фокусе внимания в этой главе будет локальная мобильность – то есть перемещения в окрестностях поселка, обычно понимаемые жителями как «домашняя» мобильность. Некоторые из таких перемещений предполагают длительное проживание в тундре, другие представляют собой лишь короткий выезд, однако важен тот факт, что эти перемещения не рассматриваются как противопоставление между жизнью в поселке и жизнью в тундре.

Классическим для исследователей практик мобильности и восприятия пространства у групп охотников и собирателей стало утверждение о наличии у них в терминах Т. Ингольда (Ingold 2000) «dwelling perspective» – активной вовлеченности в окружающий мир, в противовес «building perspective», присущей городским жителям (Habeck 2006, Konstantinov 2009, Ventsel 2011, Schweitzer et al 2017). Через использование этой дихотомии авторы показывают, что у людей, постоянно находящихся в процессе движения благодаря их способам хозяйствования и форме проживания, практики использования пространства неизбежно связаны с постоянным нахождением в окружающей среде, а не ограничиваются повторяющимися маршрутами повседневных перемещений в заранее сконструированном мире («built environment»), где движение и получение нового опыта необязательно связаны. По мнению Ингольда, охотникам и собирателям присуще представление о пространстве не как о наборе известных линий и соединяющих их точек, а скорее как о ткани ландшафта с разного рода приметными объектами. В применении к этнографическим данным эта дихотомия не выдерживает критики – на эмпирическом уровне мы видим большое разнообразие способов мобильности даже среди групп со сходными хозяйственными практиками, а также их изменение в том числе внутри одной группы с течением времени. Однако в данном случае нам важны сами наблюдения, что пространственная организация жизни у различных групп может отличаться степенью вовлеченности в среду – то есть тем, насколько их повседневная жизнь связана с постоянным взаимодействием с ландшафтом.

Зачастую такого рода наблюдения строятся на фиксации отличий пространственных практик, встречаемых в том или ином сообществе, от знакомых исследователю моделей. Однако важно принимать во внимание, что эти практики не являются имманентным

свойством того или иного сообщества или этнической группы. Наиболее яркой иллюстрацией этому служат различия между практиками «приезжего» и «местного» населения на Севере, которые под влиянием обстоятельств могут сильно сближаться. Так, Н. Томпсон показал, что «приезжие» жители Чукотки, несмотря на свой изначальный статус чужаков, на момент исследования (2000-е годы) разделяли общие с коренным населением практики природопользования: занимались охотничьим и рыболовецким промыслом и перемещались по тундре на дальние расстояния, воспринимая природную среду вокруг города как часть жизненного мира. Он связывает это с трудным периодом демодернизации 1990-х, когда городские жители вынуждены были научиться промысловым практикам, чтобы обеспечить себя и семьи пропитанием. Кроме того, жители Чукотки, по той или иной причине не переехавшие на «материк», перестали воспринимать свое пребывание на полуострове как временное (Thompson 2009). Таким образом, разное происхождение и миграционная история не являются решающими в формировании практик пространственной мобильности. Она складывается под влиянием множества различных факторов, таких, например, как экономическая ситуация или социально-политические изменения.

Однако немаловажно, что несмотря на всё существующее разнообразие этнографической реальности, доминирующие «оседлые» представления о норме подразумевают, что человек большую часть времени находится в статичном состоянии и основное место жительства у него должно быть только одно (Головнёв 2009; Кордонский 2000). Это влияет и на исследовательскую оптику – поселок и окружающий ландшафт невольно противопоставляются, в то время как с позиции местных жителей это вовсе не обязательно так (Davydov 2011).

Представления о необходимости приписывания человеку фиксированного места жительства лежали и в основе советской политики седентаризации – перевода кочевых жителей на оседлость. Промыслово-оленоводческие группы гораздо активнее и менее предсказуемо для внешнего наблюдателя перемещаются в пространстве, что осложняет управление ими. О. Хабек (Habesck 2013), рассматривая влияние седентаризации на пространственные практики коренного населения Эвенкии, выделяет ряд этапов перевода на оседлость. Они включают проведение Приполярной переписи, в рамках которой была собрана необходимая для проведения кампании информация, организацию культбаз, определение «центров тяготения», зачастую представляющих собой бывшие места торговли местных жителей с приезжими купцами, коллективизацию, землеустройство, жилищное строительство во вновь образованных поселках, организацию в поселках рабочих мест (в частности, открытие в таких предприятиях как пошивочные цеха и песцовые фермы),

несколько волн укрупнения и, наконец, передачу охоты и оленеводства в руки мужчин-профессионалов, в то время как остальная часть семьи осела в поселке – то, что на формальном языке того времени называлось переходом с бытового на производственное кочевание. Он называет такие изменения «когнитивным огораживанием» («cognitive enclosure»), перефразируя термин Г. Фондаля (Fondahl 1998) «социалистическое огораживание земли» («socialist land enclosure»), писавшей в сходном ключе об изменениях в землепользовании коренных жителей. Вследствие навязываемых сверху изменений в пространственных практиках, а также внедрения в промысловые практики механического транспорта, согласно О. Хабеку, постепенно стали забываться навыки, маршруты, ландшафтные приметы, которые люди знали живя «на земле».

По мнению некоторых исследователей, сложная, разнонаправленная сеть перемещений, которая была характерна для жителей тундры еще в начале XX века, превратилась в унилинейную древообразную, следующую иерархии административных центров от нижнего к верхнему уровню и обратно⁵². Объекты в тундре также зачастую рассматриваются в качестве звена в этой иерархии – следующего после бывшего колхозного/совхозного центра (Campbell 2003). Этот взгляд уже подвергался критике Е.В. Лярской: невозможно говорить о том, что у коренных жителей под влиянием представлений «приезжего» населения сформировался взгляд на тундру как на чуждую среду, пространство исключительно для работы, а не для жизни. К тому же, невозможно говорить о влиянии описываемых процессов на всё коренное население – ситуации в разных регионах заметно отличаются (Лярская 2010).

Устройство пространственных практик местных жителей, связанных с тундрой (хотя и формально проживающих в поселке), при взгляде извне обычно остается в тени (Ventsel 2011) и видится как альтернатива между жизнью в тундре и жизнью в поселке. Как отмечал В.Н. Давыдов (Davydov 2011), то, что выглядит как контраст между мобильным и оседлым образом жизни, на практике оказывается совсем не так значим для местных жителей. На примере жителей эвенкийского села в Бурятии он показывает, что они находятся в состоянии постоянного перемещения между локациями. Пребывание в тайге и пребывание в поселке – не контрастирующие образы жизни, но взаимодополнительные временные периоды, которые вместе создают сильное чувство локальности и конституируют образ жизни местных жителей, комбинирующих в своих рутинных практиках разнообразные перемещения. Дихотомия «жизнь в тундре» – «жизнь в поселке», таким образом, не работает – все эти поездки представляют собой перемещения «между домом и домом» (Аверкиева и др. 2016).

⁵² К. Хамфри (2014) вслед за Б. Родоманом (2004) удачно называет это явление «фрактальной структурой».

Вслед за Т. Ингольдом, В.Н. Давыдов пишет о том, что всем локациям присуща своя темпоральность – то есть временное измерение использования того или иного места, например, сезон или определенное время дня. Кроме того, определенным местам приписана определенная задача (задачи) – в терминах Т. Ингольда, «taskscape», понятие, образованное соединением слов «task» – задача и «landscape» – ландшафт (Ingold 2000). Внимание переносится с формы на функцию, и места представляются нам пространственными узлами, в которых в определенное время сосредоточена определенная активность (Ingold 2011). Таким образом, окружающее пространство образуется при помощи пространственных центров – референтных точек, самой крупной и многозадачной из которых будет поселок, однако в данном случае он не будет отделен от окружающего пространства и противопоставлен ему (Nastrup 2009).

Такой фокус позволяет нам взглянуть на мобильность людей в сындасской тундре (включающей, разумеется, сам поселок) не как на отъезд из дома куда-то еще, а как на перемещения между разными локациями, не в меньшей степени представляющимися человеку домом и определенным образом темпорально организованными. Практики перемещения отличаются в зависимости от социальных факторов (в первую очередь, гендера, возраста, обеспеченности транспортом), кроме того, влияние на процесс перемещения оказывают культурные факторы. Несмотря на то, что в работах, написанных в этом ключе, обычно рассматриваются исключительно объекты, связанные с получением того или иного ресурса / выполнения той или иной задачи, с моей точки зрения, важно также принимать во внимание не только их, но и другие объекты – которые не являются точками назначения, но с которыми движение также соотносится: ориентиры, а также места тяготения и избегания.

4.1. Типы локаций, с которыми соотносятся пространственные перемещения

В первую очередь, необходимо рассмотреть, какими объектами структурирована тундра вокруг посёлка. На основе данных из GPS-навигаторов, используемых охотниками и рыбаками п. Сындасско, их устных свидетельств и совместной работы с картой, а также данных моего собственного GPS-навигатора, полученных при совместных перемещениях с жителями посёлка, в 2017 г., была составлена сводная карта локаций, актуальных для жителей посёлка (Рисунок 5). Она доступна по URL-ссылке: <http://syndassko.interarctic.ru/>⁵³. В качестве иллюстраций далее будут использоваться скриншоты этой карты, однако в онлайн-

⁵³ За техническую работу по созданию этой карты я благодарю Р.В. Малюшкина, младшего специалиста-исследователя Центра исследований науки и технологий Европейского университета в Санкт-Петербурге.

версии есть возможность приближения и удаления, а также переключения между слоями объектов разных типов, кроме того, некоторые объекты снабжены описаниями, данными им тундровиками, совместно с которыми составлялась эта карта, поэтому для получения более подробных сведений предпочтительно пользоваться ей. Следует отметить, что несмотря на наличие здесь информации о всём хозяйственном цикле, наблюдение осуществлялось только с февраля по июнь, таким образом, все промысловые практики, выходящие за рамки этого периода, описаны исключительно по материалам интервью.

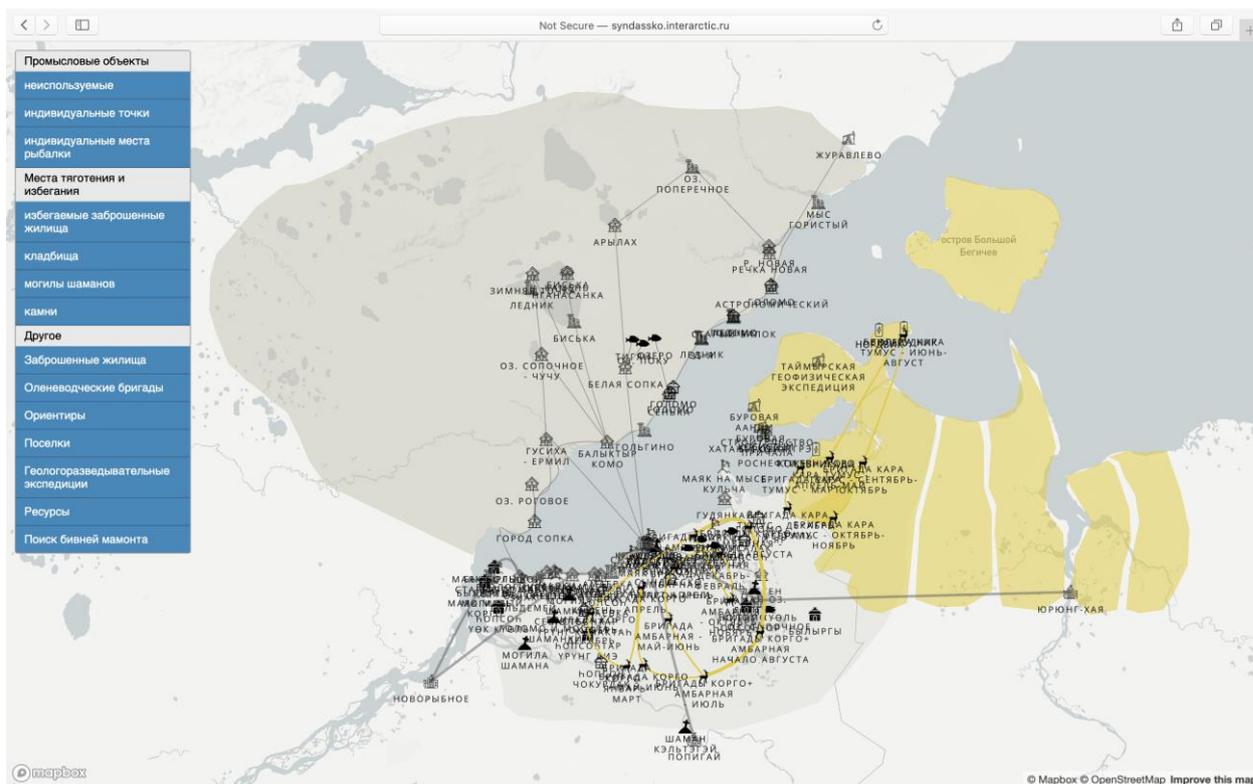


Рисунок 5. Сводная карта локаций

На карту были нанесены разные локации, категоризированные в соответствии с их назначением: промысловые объекты, перемещения оленеводов, места получения хозяйственных ресурсов, ареал поиска бивней мамонта, места дислокации геологоразведочных экспедиций, места ритуального тяготения и избегания, ориентиры, а также соседние поселки. Линии, соединяющие эти точки – это «протоптаные» снегоходные маршруты (о них речь пойдет в следующей главе). Длительность пребывания в этих точках разнится – от почти постоянного пребывания до нескольких часов. Далее я кратко опишу выделенные мной категории объектов, а потом перейду к рассмотрению режимов их использования.

4.1.1. Промысловые объекты: рыболовство и охота

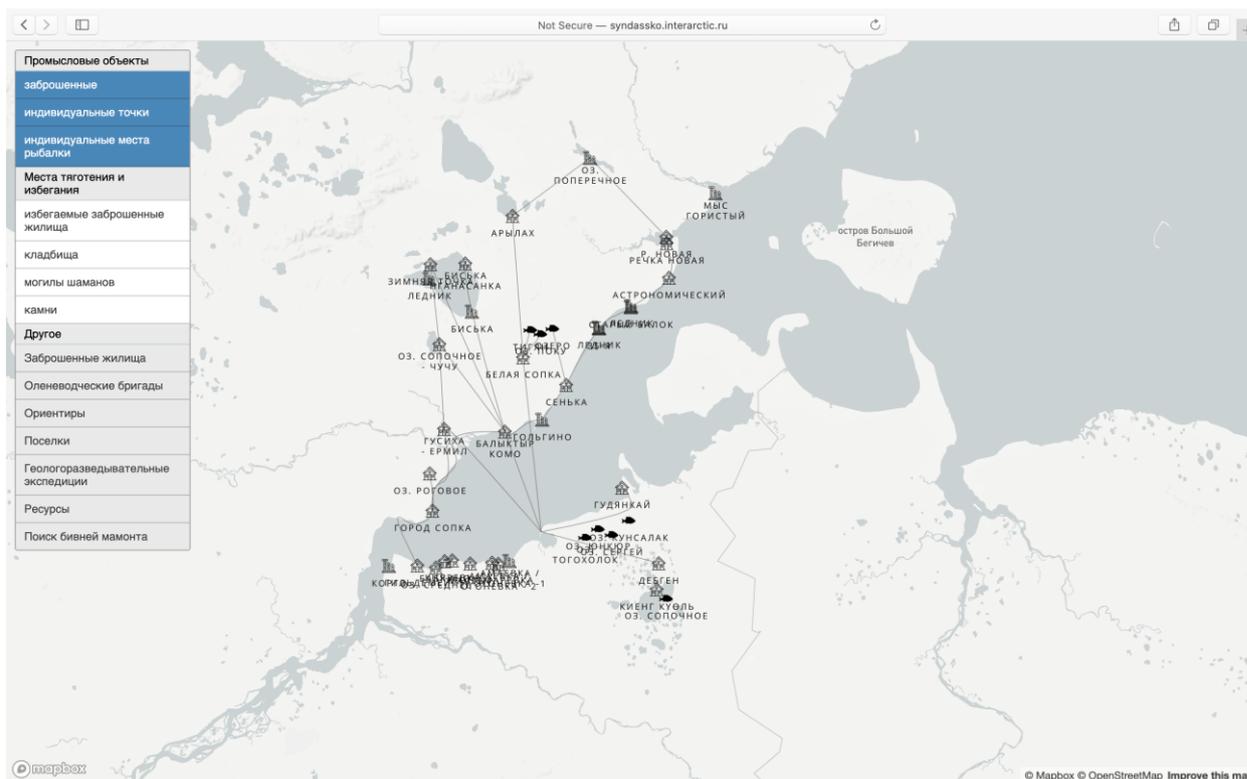


Рисунок 6. Промысловые объекты

Рыболовецкие и охотничьи промысловые объекты (Рисунок 6) разделены на карте на три категории: индивидуальные *точки*, заброшенные *точки* и индивидуальные места рыбалки. *Точки* – небольшие домики (*балки*), места временного (от нескольких часов до нескольких месяцев) пребывания в тундре; у индивидуальных, в отличие от заброшенных, существует неформальный хозяин. Третья категория промысловых объектов представляет собой места рыбалки, неформально принадлежащие тому или иному человеку. Их число несколько больше, чем указано на карте, однако основной принцип их расположения легко заметить: практически все они находятся вблизи индивидуальной *точки*.

Практически все *точки* являются следами советской системы хозяйствования, лишь несколько из них было построено в постсоветское время. В сындасском совхозе «Арктический» соседствовали оленеводческие, рыболовецкие и охотничьи бригады (заготовители пушнины также относились к охотникам), каждой из которых была отведена определенная территория. Численность стад в каждой оленеводческой бригаде составляла порядка двух тысяч голов, а у остальных бригад было около трехсот-четырехсот транспортных оленей (ПМА 2015). Бригады разных типов могли соседствовать и кооперироваться:

«Инт.: Здесь охотничья бригада с вами [на одной территории] была [в 1980-х гг]?»

Инф.: Это зимой только. Они только вот до апреля. А потом в апреле они же своих [транспортных] оленей к нам пригоняют, в стадо. Они зимой только едут, охотятся. И сезон кончается в апреле. После 20-го апреля сюда они едут. Кто строителем, рыбаком на лето становится. Но осенью опять выезжают, в сентябре тоже, оленей со стад забирают и сюда на место» (Борис, 1970 г.р., охотник, Сындасско).

Тема изменения землепользования в 1990-х годах и наследования неформальных институтов принадлежности оленеводческих пастбищ, рыболовецких и охотничьих угодий советского и дореволюционного времен несомненно требует отдельного исследования и выходит за рамки данной работы. Следует, однако, упомянуть работы А. Вентцеля, написанные на материале соседнего региона – юрюнг-хаинской тундры Анабарского улуса Республики Якутия – большая часть которого раньше принадлежала к Енисейской губернии (позднее – Туруханскому краю) и кочующие на этой территории группы были, по всей видимости, довольно тесно связаны родством и браками. По его наблюдениям, на современном этапе в Анабарском улусе существует сильный институт неформального землевладения, никак не подкрепленный правовым статусом земель, однако признаваемый не только самими тундровиками, но и муниципальными властями. Он связывает легитимность «владения» землей с наличием на территории линий *пастей* – капканов на песцов, передаваемых по наследству, а также с наличием на ней могил родственников. Укрепление этого морального права происходит благодаря нарративизации ландшафта – практике наименования мест и связывания ландшафта с теми или иными событиями семейной истории. Советская система землепользования, по мнению автора, послужила укоренению представлений о жесткой закрепленности и эксклюзивности использования участка земли за одной семьей (несмотря на то, что в позднесоветские годы установилось производственное кочевание, т.е. работа мужчины в тундре в то время как семья обычно оставалась в поселке, в первые же постперестроечные годы в Анабарском улусе, согласно автору, произошел возврат к семейному кочеванию). Неформальное владение землей не предполагает невозможности других тундровиков проезжать по этой территории, но запрещает использование ресурсов земли (как животных, так и, например, угля) без разрешения «хозяина» (Ventsel 2005; 2012).

В фокусе исследования Д. Дж. Андерсона (1998) также были практики землепользования среди жителей посёлка Хантайское озеро, населенного преимущественно эвенками и долганами. Он приходит к выводу о том, что, как и во многих других описываемых антропологами случаях, под влиянием политических пертурбаций последнего века среди тундровиков произошли изменения в представлениях об индивидуальной и коллективной собственности на территорию. Необходимость четкого очерчивания собственных угодий –

привнесенная государственными чиновниками идея, в разной степени воспринятая на низовом уровне. Кроме того, важную роль здесь сыграла полиэтничность поселка – во время проведения исследования (в ранние постперестроечные годы) именно национализм подстегивал споры о земле. При этом при обращении к историческим источникам мы видим, что принадлежность к земле среди эвенков в дореволюционное время не строилась по принципу единоличного права владения землей, а места промысловой деятельности у каждой семьи со временем менялись.

Возможно, ввиду отсутствия конкуренции за земли у жителей Сындасско территориальных споров практически не случалось. Кроме того, нельзя говорить о четко очерченных территориях владения, речь скорее идет о небольших участках вокруг своих *точек*. На материале сындаскской тундры я не наблюдала столь важной роли *пастей* и могил предков в легитимации принадлежности земли (однако и ситуаций необходимости подкреплять своё право во время моей полевой работы не случалось). Роль советской модели землепользования в представлениях о закреплённости территории за одной семьей без отдельной исторической работы оценить сложно, поэтому ограничусь лишь указанием на то, что многие из нынешних хозяев *точек* действительно работали на этих *точках* и в совхозе. Балки, у которых есть «владелец», тем не менее никогда не закрывают на замок. Их с большей вероятностью будут избегать в отсутствие на месте хозяина, однако в случае необходимости и при соблюдении определенных этических правил пребывание в них возможно:

Инт.: А по дороге в балках останавливаются? В чужих балках?

Инф.: Ну, смотря как. Переночевать все равно, если долго [едешь]. [Или] если заблудился, [то] конечно. Если буран сломался, пешком все равно придется [дальше идти], приходится останавливаться.

Инт.: Нет, а так вот, если мимо проезжаете, вы зайдете в балок или мимо проедете?

Инф.: Э-э, проезжаем. Время [экономим] или чего-нибудь там пропадет, [хозяин] скажет, кто там заходил?

Инт.: Потом на вас подумают, да?

Инф.: Ну! Здешные. Лучше обойти или не зайти лучше.

Инт.: То есть, только по необходимости?

Инф.: Ну! Если очень надо когда, тогда можно. А если без надобности, желательно не заходить. Или не знаешь [где находишься], в балок внутрь заходишь [понять] куда ты

попал, заходишь и что-нибудь ищешь, фотографии или имя или где-нибудь что-нибудь написано.

Инт.: То есть, понять, где находишься?

Инф.: Ну! В какой балок, в каком районе ты, на Попигайской [территории] или в Сындасско. Все равно эти фотографии смотришь, все равно ж чего-нибудь найдешь там. И потом сразу думаешь, не туда я попал, ориентировка.

Инт.: А в балке что-нибудь оставляете?

Инф.: Э-э, всегда, ну! Этот, конечно, спичку обязательно оставлять надо. Если я оставляю чего-нибудь, то спичку или дрова нарубленные. После меня-то если [люди приедут].

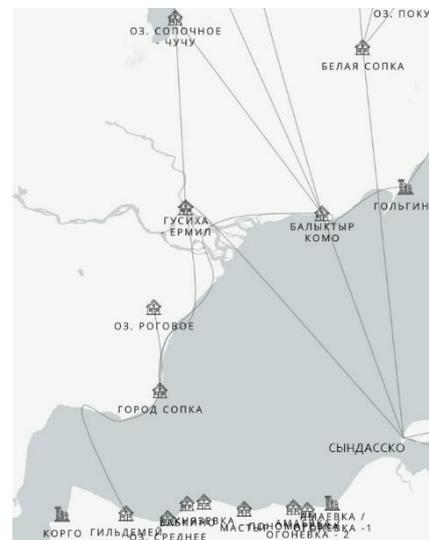
Инт.: А еду какую-то?

Инф.: Ну, еду тоже понемножку. И рыбы, хлеб, сухари желательны весной. Спичку – в первую очередь. Без спички-то...

Инт.: Никуда, да?

Инф.: Ну! Если у него спичка нет, в балок за спичкой все равно пойдет» (Кирилл, 1973 г.р., рыбак и охотник, Сындасско).

В зависимости от времени года по пути на свою *точку* может быть выбран разный маршрут. В качестве одного из примеров можно привести действия «владельцев» балка на оз. Сопочном, обычно называемом **Чучу**. Балок принадлежит главе домохозяйства, который вместе с молодым родственником на ней рыбачит, охотится, а в летнее время занимается поиском бивня. На *точке* они обычно находятся с мая до ноября. В мае, пока еще не вскрылся лёд на заливе, они добираются от поселка до балка почти напрямую – заезжая только на *точку* **Балыктыр комо**. В ноябре же лёд на заливе в районе Сындасско обычно еще не успевает установиться, поэтому они (как и все тундровики, чьи *точки* находятся на левом берегу залива) пересекают залив в районе точки **Гильдемей**. При этом по пути они останавливаются на точке **Гусиха (Ермил)**, владелец которой зачастую присоединяется к ним на пути в поселок.



На точки, о которых известно, что сейчас хозяин находится там и находящиеся поблизости от активно используемых маршрутов, практически всегда заезжают по пути, даже если это увеличит маршрут на несколько километров. Зачастую это просто остановки для того, чтобы остудить снегоход и обменяться новостями, но бывает, что эти остановки

затягиваются даже на несколько дней. На некоторых из точек, например, на **Белой сопке**, которую очень многие посещают во время охоты на дикого оленя, для временного пребывания даже обустроены отдельные домики. Она находится на месте свернутой экспедиции, по мнению местных жителей, добывавшей полудрагоценный камень, выходы которого на поверхность обнаруживаются вблизи нее. Основной жилой балок построен нынешним хозяином, а старые строения используются во вспомогательных целях: одно называется «гостиницей», одно используется как гараж для снегоходов, еще одно является складом, но превращается в жилое помещение, если гостям не хватает мест в «гостинице». Таким образом, столь популярной ее делает не только расположение в часто посещаемом месте, но и наличие приспособленных для жилья домов.

На данный момент деления по типу промысла не существует. Некоторые точки являются исключительно рыболовецкими, а некоторые используются как для рыбалки, так и для охоты, однако это связано исключительно с природными факторами. Охота на дикого оленя связана с постоянными перемещениями в поисках крупных групп животных, поэтому заброшенные точки зачастую используются на охоте для временного проживания. Кроме того, они могут служить местом краткой остановки в пути или пристанищем во время непогоды.

Большинство *точек* представляет собой один-два жилых *балка* с хозяйственными строениями вокруг или без них. Однако есть целый ряд рыболовецких *точек*, сгруппированных на берегу Хатангского залива в относительной близости от поселка, которые выделяются в ряду других (это Амаёвка, Пономаревка, Мастыр и Князевка). Многие из семей живут там длительный период времени – в течение промыслового сезона или даже постоянно, так что точка приобретает сходство с небольшим поселком. В частности, на одной из этих *точек*⁵⁴ устраивалось даже собственное Девятое мая: все жители выехали на снегоходах в тундру на парад с красными флагами (ПМА 2015). В случае таких постоянно обитаемых точек право «собственности» обычно распространяется не на территорию, а исключительно на *балки* и места рыбалки. Можно было бы предположить, что это режим проживания на точках связан с близостью к поселку, однако есть и более дальние точки, где жители Сындаско живут почти постоянно. Главное их отличие от других точек в том, что здесь проживает не одна расширенная семья, а несколько зачастую неродственных домохозяйств.

⁵⁴ Словоупотребление у жителей Сындаско именно такое: исключительно «на точке», «на Амаёвке», «на Мастыре».

Таким образом, режим использования *точек* жителями поселка различается. Можно выделить три основных практики: длительное нахождение, сезонное пребывание и окказиональные приезды. Выбор между этими режимами связан с промыслом, который зависит от разнообразных факторов: от личных предпочтений охотника или рыбака до биологических циклов животных (прохода «волны» дикого оленя, миграции уток и гусей). Режим окказиональных приездов, помимо промысловых нужд, часто включает в себя досуговые практики – выезды «на пикник». Они обычно предпринимаются жителями поселка с привязкой к определенной дате – государственным и церковным праздникам («*поехали с семьей на Первое мая*» / «*вывез всех в Пасху*») или дням рождения, но могут организовываться спонтанно, например, после прилёта еженедельного рейса вертолёта из п. Хатанга, с которым может быть передан от родственников в Хатанге или обменян на рыбу у пилотов алкоголь.

Сезонный отъезд на *точки* на летнее время предполагает не только перемещения людей, но и предварительный завоз в течение предшествующих месяцев значительного количества груза – запасов ресурсов на весь сезон (долг. *уккур* / *уккурдур* – мн.ч.): еды, бензина, орудий промысла, угля, *плавника* – обломков древесины, выброшенных на берег и используемых для растопки печи. Уккурдур завозится заранее, так как в летнее время дальние перемещения значительно более сложны. Грузоподъемность снегохода зависит от марки, однако редко составляет больше половины тонны, поэтому зачастую тундровикам приходится совершать несколько рейсов, обычно совмещаемых с вывозом промысловой продукции: «*За зиму чуть ли не десять рейсов делаем, туда уккур, обратно рыбу и мясо*» (Кирилл, Сындасско).

Индивидуальные места рыбалки в случае зимнего промысла обычно представляют собой лунки для постановки сетей, отмеченные тем или иным приметным знаком (например, палкой или бочкой) места или просто сохраненную точку в GPS-навигаторе (многие из отмеченных на карте точек получены именно таким образом; следует также заметить, что указанный на карте перечень точек не является исчерпывающим, более того, их расположение может варьироваться год от года). Летняя рыбалка может в короткий период (конец мая – конец июня) производиться на удочку или в течение всего теплого сезона сетями. Для этого обычно также используются одни и те же локации. Режим посещения мест рыбалки как правило ограничивается одним днём, иногда за день посещается несколько мест.

т.к. олени не выедают пастбища полностью, и можно из года в год выпасать их на одних и тех же ближайших к поселку территориях. Также это дает возможность в зимнее время часто перемещаться между стойбищем и поселком, и фактически люди между ними в этот сезон циркулируют беспрерывно.

В 2015 году в юрюнг-хаинском МУП было семь оленеводческих бригад, с общим поголовьем в десять тысяч оленей. При этом одна из бригад (№6) полностью состояла из жителей Сындасско, которые внесли вклад в поголовье юрюнг-хаинских стад за счёт своих личных. Сындасская бригада вошла в состав МУП после 2010 года, не изменив своей территории кочевания, лишь приняв в стадо к своим личным оленям несколько сотен оленей, принадлежащих МУП. Кроме того, отдельные жители Сындасско трудоустроены в соседней бригаде (№7), также кочующей вблизи границы между регионами, время от времени свободно ее пересекая. Мотивирующим фактором для работы в МУПе служит наличие экономической поддержки:

«Инф. 2: Ну там [в юрюнг-хаинском МУП] много оленей, конечно. Стадо же большое.

Инф. 1: Там и лечат [оленей] тем более хорошо. [...]

Инт.: Ну понятно. Так-то вообще выгодно, мне кажется.

Инф. 1: Конечно выгоднее, чем просто.

Инф. 2: Конечно, им там дают продукты бесплатно, во-первых. Там сахар, на одного человека один мешок муки дают, если в семье там два человека, четыре там. На детей двадцать пять килограмм [...]

Инф. 1: На летовку [летний период кочевания].

Инт.: Ну нормально, мешок муки-то вообще.

Инф. 2: Ну там сахар, чай, основные продукты» (Архип, 1962 г.р., оленевод, Сындасско).

В Сындасско в 2015 году кочевых бригад было три (объединяющихся на лето для более эффективного выпаса в период активности насекомых), но к 2017 году (во время составления данной карты) одна из них прекратила кочевание и передала своих оленей в юрюнг-хаинскую бригаду №7. Общая численность оленей во всей сындасской тундре оценивается жителями после этого примерно в полторы тысячи голов. Решение о том, чтобы передать оленей именно юрюнг-хаинской бригаде основывалось не только на наличии в ней трудоустроенных родственников, но и стало следствием тесных контактов между ними. Так бригадир бригады №7 описывает их практики взаимодействия до прекращения кочевания сындасской бригады:

«Инф.: Если их нету [не кочует поблизости], мы можем перейти [административную границу].

Инт.: А как вы узнаете [что их нет рядом]?

Инф.: По рации. Мы же зимой и летом, каждый день к ним ходим. Сорок пять километров бывает до ихней бригады, осенью, а вот летом, этим летом, вообще двенадцать.

Инт.: Это вы в какую бригаду, к А.П. [бригада, позднее отдавшая своих оленей в бригаду №7]?

Инф.: Да-да. Ну, в основном, все вместе летом собираются. Поэтому пастухи все к нам идут, у нас зарплату выдают, ну, в совхозе дают, а они просто так, бесплатно.

Инт.: А как вы, просто гостевать ездите?

Инф.: Да. Ну, мы оленей теряем – к ним идут. Они теряют – к нам идут» (Григорий, 1974 г.р., бригадир оленеводческой бригады, Юрюнг-Хая).

Таким образом, мы видим, что приграничные места кочевков оленеводческих бригад являются зонами интенсивного взаимодействия между жителями двух территорий. При этом благодаря наличию таких контактов административная граница становится всё более проницаемой: пропадает конкуренция за пастбища в связи с тем, что сындасские жители переходят на работу в юрюнг-хаинский МУП или прекращают кочевание на данной территории, передавая туда оленей, поэтому пересечение границы легитимизируется местными жителями⁵⁶. Так, например, в бригаде есть жители Сындасско, которые заинтересованы в том, чтобы кочевать ближе к таймырскому поселку. Вышеупомянутый бригадир бригады №7 так объясняет необходимость пересечения границы:

«Инф.: Мы вдоль границы кочуем, ну смотря какая погода, можем и так перейти (рисует). [...] У меня оленеводы... юрюнг-хаинские только трое, семеро оттуда приехали, с Сындасско. Ихние дети в Хатанге учатся. Поэтому мы вот так кочуем. Они же на оленях ездят летом. Чтобы ребенка забрать, туда отправить.

Инт.: То есть вы пересекаете чтобы ближе было?

Инф.: Ну дык. Чтобы ближе было. Дома у них в поселке нет, в Юрюнг-Хая. А дома у них в Сындасско» (Григорий, Юрюнг-Хая).

⁵⁶ В то же время хатангская администрация относится к пересечению границы несколько неодобрительно. Можно предположить, что роль здесь играет взаимодействие, находящееся вне правового поля (в случае обменов) и логика территориальных прав (при использовании оленьих пастбищ юрюнг-хаинскими бригадами), в то время как институционализированные формы взаимодействия администрация всячески поддерживает – например, организацию совместных культурных проектов. Однако в связи с тем, что механизмы контроля на местах практически отсутствуют, мероприятия по пресечению этих практик проводятся лишь изредка.

Приграничные бригады, таким образом, могут пользоваться ресурсами обоих регионов. Так, характерна история посещения родственником бригады №6, привезшим гостинцы, считающиеся редкими в сындасской тундре, однако как раз в тот момент в избытке завезенные из Юрюнг-Хая:

«Инф.2: П. был это летом, в отпуск же приезжал. Вот он [Инф.1] П. отвез на моторке туда нашей.

Инт.: А, на моторке.

Инф.1: И вот они приехали как раз вертолет с Юрюнг-Хая сел, и там свежестей привез! (смеется) Там, говорят, и картошка, лук, и яблоки, апельсины, огурцы, помидоры.

Инт.: Ничего себе.

Инф.1: И отсюда мы им отправили, как раз в магазине тоже были свежести, яйца там, с этого, с Хатанги приехали, тоже привезли свежесго. Мы им отправили, еще там вертолет сел, еще свежести.

Инф.2: Они наоборот оттуда обратно это самое отправляют.

Инф.1: Потом к нам обратно отправляют (смеется), обмен» (Инф.1 – Архип; Инф. 2 – Лидия, 1964 г.р., сотрудник ЖКХ, Сындасско)

Близкое расположение бригад к границе, помимо всего прочего, дает возможность продавать промысловую продукцию до момента, когда встанет лед на реке Анабар, и по ней станет возможно движение на снегоходах и грузовых машинах – члены юрюнг-хаинских бригад перекупают продукцию и хранят ее для знакомых коммерсантов до того момента, как установятся постоянные морозы. Кроме того, одной из важных стратегий для доступа к разного рода ресурсам является установка сындасскими бригадами стойбищ вблизи снегоходного пути, соединяющего поселки Сындасско и Юрюнг-Хая: таким образом они могут получать те или иные коммерческие ресурсы, перехватывая якутских коммерсантов по дороге в Сындасско или, например, их родственникам в Юрюнг-Хая легче посылать им продукты (такой пример уже был описан в предыдущей главе).

Таким образом, мы видим сильную связь сындасского оленеводства с якутским. Образующиеся смешанные бригады поддерживают обмены между Сындасско и Юрюнг-Хая и сами получают выгоду от близкого кочевания к дороге, соединяющей поселки. Благодаря малочисленности сындасских стад кочевание возможно в пределах небольших территорий, позволяющих бригадам поддерживать сильную связь с Сындасско и гибко подходить к практикам выпаса.

4.1.3. Места получения ресурсов

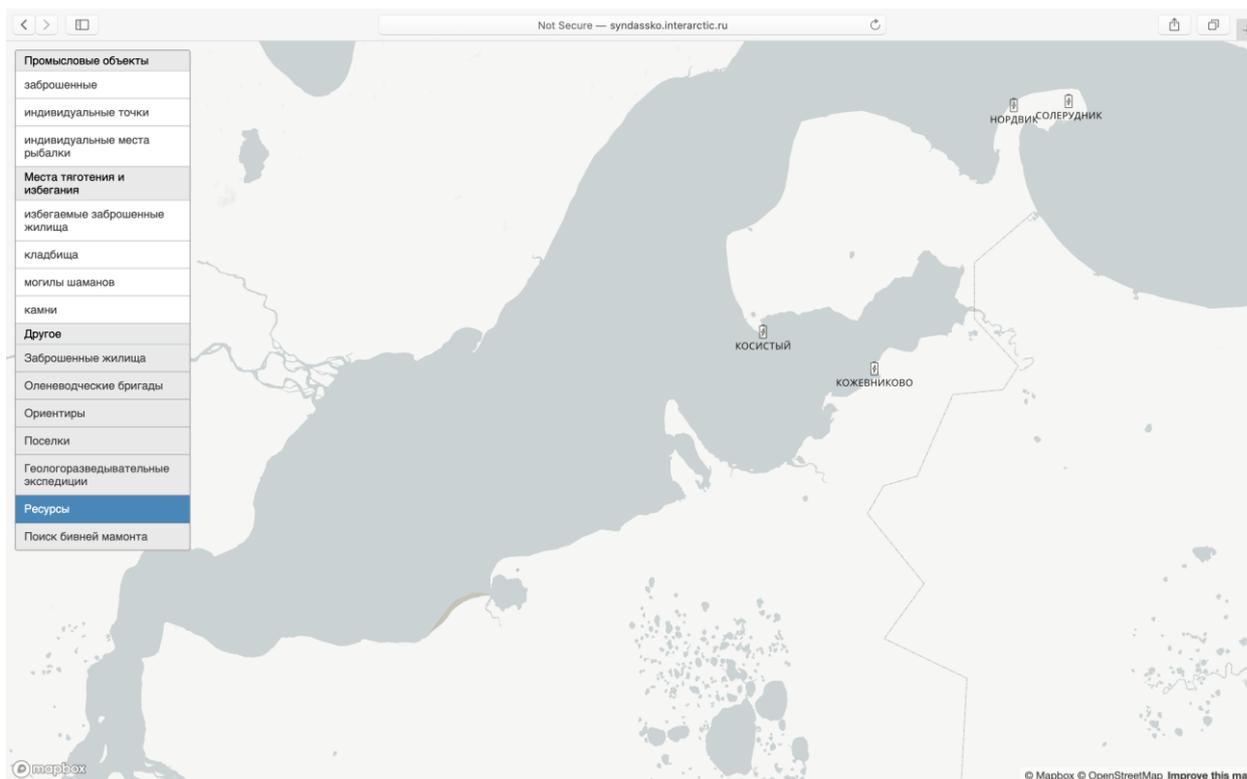


Рисунок 8. Места получения ресурсов

В эту категорию входят объекты, посещение которых жителями поселка связано с необходимостью восполнения разного рода ресурсов (Рисунок 8). В связи с отсутствием в поселке централизованного водоснабжения и отопления, жителям необходимо регулярно «добывать» воду (в зимнее время это обычно озёрный лед, в редких случаях – снег), а также обеспечивать себя топливом для печки. На карте отмечено озеро возле поселка, на которое большинство жителей ездят за льдом, а также Угольная гора – обнаженные выходы угольных пластов на берегу залива. Кроме того, отмечены также заброшенные поселки в окрестностях Сындасско – они также являются источником ценных материалов.

Что касается хозяйственных нужд – добычи пресной воды и топлива для обогрева жилищ – и то, и другое является насущной проблемой каждого, кто живет в Сындасско. В связи с тем, что Сындасско расположен на берегу Хатангской губы с полусоленой водой, забор воды из водоема, на котором стоит поселок, невозможен. Поэтому источником воды в основном служит тундровое озеро, расположенное в нескольких километрах от поселка. Местная администрация, как и в других поселках, организует рейсы трактора для снабжения хозяйств, однако большинство жителей поселка решают эту проблему самостоятельно, а к

услугам трактора прибегают лишь немногие – чаще всего, домохозяйства, не обладающие собственным транспортом и при этом не получающие помощь от родственников⁵⁷.

Уголь для отопления домов также обычно завозится централизованно, однако нередко он заканчивается в таймырских поселках раньше окончания холодного времени года⁵⁸ – либо из-за слишком рано завершившейся навигации летом, либо из-за необычайно сильных морозов. Сындасско находится в более выгодном по сравнению со многими другими поселками региона положении – в нескольких километрах от него находится Угольная гора (долг. *Урдук Кайа*), разрабатываемая самими жителями подручными средствами (чаще всего угольный пласт вырубается топором). Поездки за водой и за углём являются постоянной практикой практически каждого домохозяйства, повторяясь в среднем раз в неделю.

Точки и оленеводческие стойбища обычно также устраиваются вблизи источников воды и топлива (картировать это – отдельная большая задача; однако это несомненно дало бы представление о закономерностях именно такого «рисунка» тундрового расселения). В связи с тем, что в холодное время года топить балок приходится непрерывно, часто уголь привозят с Угольной горы, что является одним из поводов для частых поездок в поселок оленеводов и организации стойбищ на относительно небольшом расстоянии от поселка.

Как уже упоминалось, заброшенные поселки в окрестностях также служат для жителей поселка источником ресурсов – в опустевших жилых домах, гаражах, административных зданиях и на прилегающих территориях оставленных поселков можно найти самые разнообразные полезные предметы: от строительных материалов до моторного масла, используемого для снегоходов. Такого рода практики вторичного использования и переопределения функционала жителями небольших северных поселков не являются уникальными. Например, они были подробно проанализированы на материале эвенкийских поселков Северного Байкала В.Н. Давыдовым (Davydov 2011). Он рассматривает их не как вынужденную практику выживания, а как креативный процесс приспособления имеющихся ресурсов под свои нужды. Он называет этот процесс у эвенков Северного Байкала «каннибализацией инфраструктуры», понимая ее как создание новых структур и получение ресурсов на основе переработки существующих. Он включает в нее такие практики как использование материалов существующих строений для строительства новых,

⁵⁷ Видео процесса добывания льда на озере (ПМА 2017) доступно по ссылке: https://youtu.be/pnIBVW_xuz4.

⁵⁸ Нехватка угля обнаруживается в том или ином поселке Таймыра практически ежегодно. См., напр., сообщения СМИ о проблемах с завозом угля в таймырские поселки в 2014 (<http://nazaccent.ru/content/10548-v-zamerzayushie-nacionalnye-poselki-na-tajmyre.html>) и в 2017 годах (<https://tass.ru/v-strane/4834670>), а также упоминания о такой ситуации в 2016 году в отчете о деятельности главы сельского поселения Хатанга за 2017 год (<https://hatanga24.ru/index.php/organy-mestnogo-samoupravleniya/glava-selskogo-poseleniya/otchet-y-i-doklady>) [Дата последнего обращения: 14.01.2020].

конструирование из них снаряжения и снастей, сдачу цветного металла, создание транспортных средств, заборов из клеток с песцовой фермы, смену назначения у зданий. Д. В. Арзютов также пишет о сходных практиках у ненцев Ямальского полуострова, таких как использование цистерн в качестве жилых домов, бочек из-под топлива (по иронии, тот самый мусор, от которого очищают Арктику по государственной программе) в качестве материала печей, а также для хранения и перевозки топлива, фанеры для конструирования саней и пристроек к чуму (Арзютов 2017; 2019). Я разделяю их мнение упомянутых авторов о том, что нельзя считать это лишь способом выживания и, тем более, связывать исключительно с периодом постперестроечной стагнации – несомненно, эти практики существовали и раньше.



Рисунок 9. Мыс Нордвик в 1990 году. Фотографии экспедиции "Мемориала" (источник: <http://www.memorial.krsk.ru/Work/Events/19881990/1990Nordvik/Nordvik.htm> [Дата последнего обращения: 14.01.2020])

Наиболее посещаемые заброшенные поселки вблизи Сындасско – это поселки военного назначения, оставленные уже в постсоветское время: Косистый и Кожевниково. Крупной точкой является также геологоразведывательный поселок Нордвик (Рисунок 9), речь о котором подробно шла в Главе 2. Нордвик был закрыт значительно раньше, поэтому от него осталось меньше полезных материалов, однако и он время от времени посещается, в частности, оленеводческой бригадой, кочующей на полуострове Кара-Тумус. Существуют также более мелкие и оставленные в более ранний период локации, обычно известные местным жителям, однако редко используемые как источники ресурсов.

4.1.4. Поиск бивней мамонта



Рисунок 10. Ареалы поиска бивней мамонта

Одним из специфически северных ресурсов, спрос на который появился в последнее время, является бивень мамонта (Рисунок 10). Научных публикаций, анализирующих современное функционирование теневого рынка скупки этого материала, насколько мне известно, нет, однако существует ряд посвященных этому явлению журналистских публикаций и любительских документальных фильмов⁵⁹. Возрастание спроса на бивень мамонта обычно связывается авторами с мировыми запретами на продажу слоновой кости, однако, как показывают исследования, посвященные истории торговли мамонтового бивня (Cohen 2002, цит. по Арзютов 2019), а также исторические источники, описывающие данный регион (Хитров 1856: 6; Кривошапкин 1865: 25), это вовсе не новое явление. Также писавшие об этом авторы сходятся во мнении, что основным регионом, откуда вывозятся ценная кость, является Якутия. Это сложно проверить в связи с тем, что зачастую этот бизнес относится к сфере теневой экономики, однако институционализация сбора бивней как отдельного вида

⁵⁹ См., напр., статью фотографа и путешественника Филиппо Алебарди, беседовавшего с профессиональным якутским собирателем бивня: <https://dv.land/people/okhotnik-na-mamontov>, документальный фильм журналиста Дениса Бевза: <https://www.sibreal.org/a/30233988.html>, а также публикацию Семена Григорьева, заведующего лабораторией «Музей мамонта имени П.А. Лазарева» Института прикладной экологии Севера Северо-Восточного федерального университета: http://nu.s-vfu.ru/expert_opinion/mamontovyie-kosti-nayti-i-prodat/ [Дата последнего обращения: 15.01.2020].

сезонной трудовой деятельности, по всей видимости, специфически якутское явление, соответственно, активность перекупщиков здесь весьма высокая⁶⁰.

В рассматриваемом регионе поиск бивней мамонта стал одним из способов заработка для жителей, однако не превратился ни для кого в основную занятость⁶¹. Несмотря на то, что желание найти бивень есть практически у каждого, некоторые лишь occasionally высматривают их, и только единицы отправляются для этого в продолжительные выезды (обычно на июль и август). Тем не менее, даже в их случае поиск бивня мамонта является лишь одним из видов промысла. Стоит упомянуть, что среди долган (как и многих других этнических групп Севера – подробнее см. Arzyutov 2019) существует традиционный запрет на выкапывание из земли бивней (и шире – каких бы то ни было предметов), однако зачастую это не влияет на реальное поведение людей:

«Инф.: А летом сейчас еще все в последнее время едут...

Инт.: На мамонта?

Инф.: На мамонта – ага. Вот это главное занятие.

Инт.: Ага, нашел – озолотился.

Инф.: Ага. А раньше, например, ну, старики говорили – тот, кто нашел мамонта – это большой грех. Грехом называли вообще большим. Что-то такое случится. Вот. А сейчас это никого не интересует. Ну, есть, конечно, некоторые, которые и сейчас побаиваются. И примеры тоже приводят. И вроде бы и правильные какие-то примеры. Не знаю» (Дарья, 1968 г.р., сотрудник ЖКХ, Юрюнг-Хая, родом из Сындасско).

⁶⁰ Более того, даже поверхностный поиск в интернете позволяет найти перекупщиков. См., напр., <http://kuplyu-bivni.ru/> или <http://mammoth-tusks-buy.ru/> [Дата последнего обращения: 15.01.2020].

⁶¹ Как свидетельствует запись в «Летописи села Новорыбная» (выстроенный хронологически рукописный источник, созданный сотрудницей библиотеки п. Новорыбное Прасковьей Ивановной Чарду на основании газетных статей и воспоминаний односельчан, а начиная с периода 1980-хх гг. содержащий и синхронные записи различных событий и фотографии), в 1990-е гг. бивень мамонта не рассматривался жителями региона как коммерческий ресурс: «26 мая 1997 года Жарков Семен Спиридонович, гуляя по тундре близ речки Кырса-Урэк (правый приток Балахни) нашел бивень мамонта. Со слов Семена: "Почувствовал легкое притяжение со стороны, пошел и увидел торчащий из-под снега 30-сантиметровый бивень. В сентябре с Жарковым Гавришлом Алексеевичем и Антоновым Геннадием Николаевичем откопали бивень и сообщили в заповедник Карбаинову Ю.М. Весной 1998 года прилетели Карбаинов Ю.М. с иностранцами и в сентябре 1999 года экспедиция Бернара Бюика начала раскопки мамонта. В ноябре на МИ-6 земляную глыбу с мамонтом размером 3 х 3,2 м вывезли в Хатангу. Мамонта назвали «Жарков» в честь дедушки – Жаркова Алексея Трифоновича. В открытую яму бросили медную монету (бэльэк)".».



Рисунок 11. Выпаривание бивня мамонта из вечной мерзлоты (личный архив информанта)

В целенаправленную поездку обычно направляется несколько мужчин (с большой вероятностью, мужчин из одного домохозяйства или просто родственников), предварительно готовя нужную экипировку и создавая специальные приспособления, например, для выпаривания бивня из вечной мерзлоты (Рисунок 11). Для проживания используется геологическая палатка, которую устанавливают на несколько дней, прочёсывают территорию вокруг нее, а потом переезжают в следующий сектор для поиска, примерно на 15-20 километров. К сожалению, даже такие организованные поездки далеко не всегда достигают успеха, и не редки случаи, когда убытки от предпринятой экспедиции превышают прибыль.

Эту локацию трудно обозначить на карте – несмотря на то, что длительные поездки за бивнем, в основном, осуществляются на левый берег залива на два теплых месяца, тем не менее, так или иначе их высматривают во время любой поездки. Поэтому более интенсивным цветом на карте обозначен район, в который совершаются целенаправленные поездки, а светлым – регион, в рамках которого бивень высматривают, в основном, окказионально.

4.1.5. Геологоразведывательные экспедиции

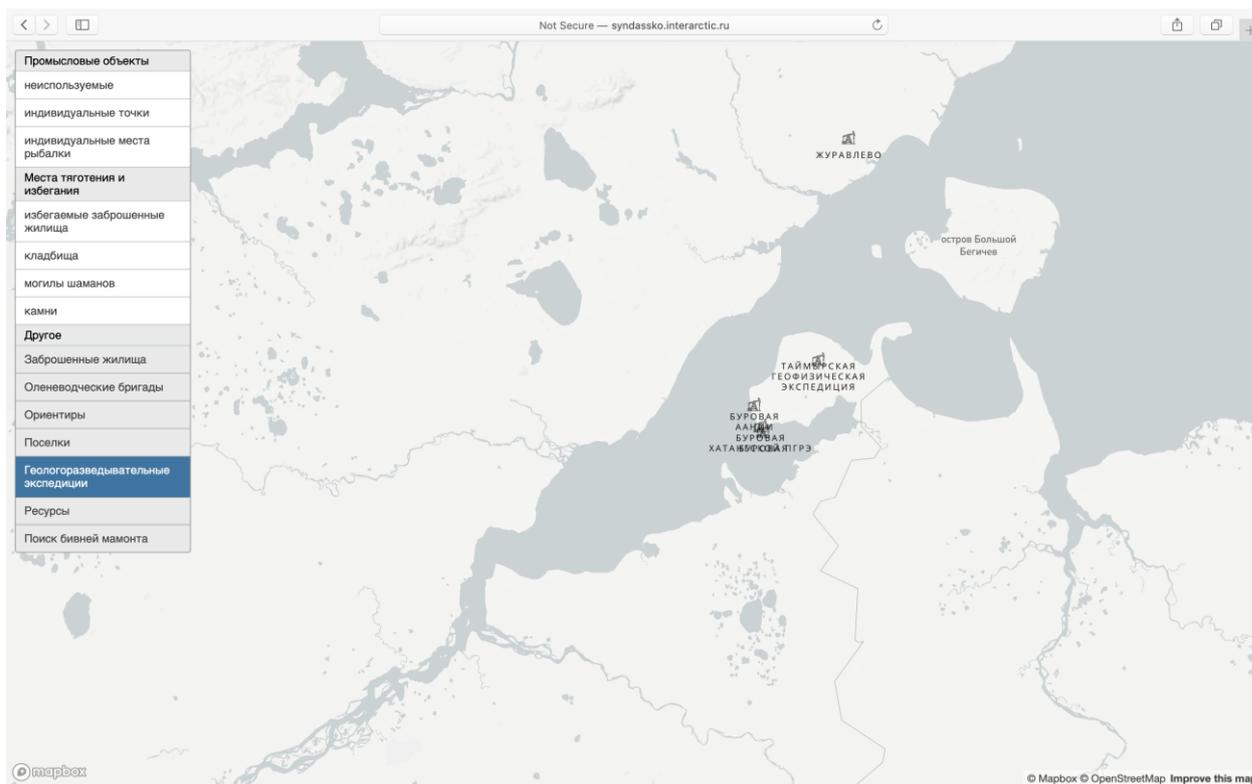


Рисунок 12. Расположение геофизических экспедиций (на 2017 г.)

В ближайшем к поселку районе сезонно функционируют многочисленные геологоразведочные партии (в том числе, из Хатангской полярной геологоразведочной экспедиции), а с 2016 года развернули свою деятельность разведывательные экспедиции компаний ПАО «Лукойл» и ПАО «НК «Роснефть», на момент создания карты в 2017 г. круглогодично стационарно разместившиеся для пробного бурения на левом и правом берегу Хатангского залива соответственно⁶² (Рисунок 12). Как уже упоминалось в предыдущей главе, с сотрудниками разного рода экспедиций многие жители поселка поддерживают отношения, что, как и вторичное использование ресурсов, не является новым явлением:

«Инф.: Раньше в стаде у нас когда пойдешь, я тоже рацию беру, Восточная была точка, и они помогали нам. Парни хорошие работали. Вездеходом всегда падших оленей-то привозили, подбирали. Хорошие мужики были. Помогали [...]. Продуктами тоже. Мы им оленя забивали, они нам сахар летом тоже. Постоянно там были, точка была.

Инт.: Это как они назывались?

⁶² См. сайт с материалами общественных слушаний ООО «РН-Шельф-Арктика» (дочерняя компания ПАО «НК «Роснефть»): <http://hatanga-well.ecoalliance.ru/obshhee-opisanie/karta-shema> [Дата последнего обращения: 21.03.2019] и ООО «Лукойл-Западная Сибирь»: <http://zs.lukoil.ru/ru/News/News?rid=63824> [Дата последнего обращения: 21.03.2019]. Сейчас обе компании сворачивают свою деятельность в регионе ввиду неперспективности освоения разведанных запасов, впрочем, от лицензионных участков пока не отказываются: <https://neftegaz.ru/news/view/172544-LUKOYL-prekratit-burenje-na-Taymyre.-No-interes-k-Hatange-sohranit> [Дата последнего обращения: 21.03.2019].

Инф.: Это Восточная там была. Поселок, ну, экспедиция там поселок, типа поселка стояла-то на речке Попигай. К ним маршрут у нас прикасался летом. К ним подъезжали. Я там к ним ездил, около них специально пастушил. У них там громкоговоритель, там музыку они включите, говорю, ребята, вот я слушаю, сижу с оленями. К ним ездил чай пить.

Инф.: Ну, понятно.

Инт.: Собаки у них были, оленей гоняли. Привязывайте, говорю, собак своих только. Говорят. заходи, Моцарта послушай, там всё. Молодые были тоже мужики, пожилые люди, хорошие» (Борис, Сындаско).



Рисунок 13. Жители поселка в одной из экспедиций. Совместная стрельба из ружей тундровиков (личный архив информанта)

Напомню, что наиболее типичной формой обмена является угощение тундровиками экспедиционщиков олениной и рыбой, и получение ответного дара в виде продуктов, запчастей, смазок, спецодежды, индивидуальных рационов питания («сухпайков»), при этом характер отношений может различаться по степени близости и длительности совместного пребывания. Такой обмен, ожидаемым образом, не поощряется со стороны руководства экспедиции, однако в связи с тем, что экспедиции производят геологоразведку, а не добычу, контроль сверху неизбежно слабее. Редко выезды к экспедициям совершаются намеренно, чаще – если местные жители уже находятся вблизи них на рыболовецкой точке или на выезде в поисках бивней мамонтов (Рисунок 13).

поездка к ним), иногда в равной степени для мужчин и женщин, а иногда женский запрет сильнее и распространяется при этом на большее число объектов. Специфически женскими являются запрет кружения шаманских могил и запрет посещения любых крупных возвышенностей в тундре⁶⁵. В случае шаманских могил и *камней* обязательна остановка в отдалении, сопровождающаяся *кормлением / задабриванием*, в то время как на холмо и возвышенности эта практика не распространяется, их необходимо лишь избегать.

По всей видимости, в основе правил избегания лежат разные представления. Мотивировки, связанные с избеганием шаманских могил, мест камлания и в целом кладбищ, обычно связаны с вероятностью получения наказания от покойника⁶⁶. При этом шаман, в отличие от обычного покойника, может быть также благодетелем: к шаману, мимо могилы которого проезжают, обязательно обращаются с просьбой «*дать хорошую дорогу*»⁶⁷. Встречаются и более специфичные просьбы: «*Я попросил у старика ямаху. Завтра поеду, наверно. Он любил раньше выпить. Водочки ему надо отнести. Я сам-то не пью. Обрадую старика. Даст мне мамонтенка*» (Борис, Сындасско).

Судя по этнографической литературе, посвященной этому региону, культ священных камней был связан с верой в духов (Попов 1958; Гурвич 1968), но на данный момент эта связь информантами не эксплицируется. Впрочем, еще недавно такого рода мотивировки фиксировались исследователями: «Иччилэк *hir* – сакральное место в тундре, обычно сопка или камень, где, по представлениям долган, обитают духи *иччи*. Нельзя было без дара пройти или проехать мимо этого места. В дар обычно клали патрон, чай, папиросы, копейку, лепешку, серьгу, пуговицу и другие предметы» (Бетту 2011: 296).

⁶⁵ Внутри поселка работают такие же правила: существует женский запрет «кружить дома», в которых жили шаманы или хранятся шаманские вещи, либо где недавно умер один из членов семьи.

⁶⁶ Ср. со сходными данными, собранными Л.Д. Бетту в п. Хатанга и п. Кресты: «Нельзя наступать на могилы – аньы [грех – В.В.], нужно их обойти»; «Нельзя на кладбище шуметь, нельзя тревожить мертвых – аньы. Считается, что душа мертвого человека может поймать твою душу»; «Нельзя ничего брать с кладбища или со старых захоронений, считается улакан аньы [большой грех]» (Бетту 2011: 294).

⁶⁷ Ср. с описанием Ф. Нансена: «О *Пиленовой могиле, расположенной на берегу, немного к северу от нашей стоянки, рассказывают диковинные вещи. Пимен этот был ссыльный. Сослали его сюда на жительство во времена Екатерины. Он, однако, предпочитал быть повешенным и все просил стражу повесить его, а та долго отказывалась, прося повременить. Наконец Пимен вырыл себе могилу, сделал все приготовления и настойчиво потребовал казни. Стража опять стала простить его повременить, так как с юга шло судно, и следовало дожидаться его прибытия. Пимен, однако, решительно не хотел жить, и его повесили. Когда судно пришло, оказалось, что оно привезло царское помилование. С тех пор эта могила считается святым местом. Иностранцы уверены, что на ней горит неугасимый огонь, который от ветра колышется и разгорается еще сильнее. Проезжающие около этого места должны непременно помолиться о благополучном пути, в противном случае им придется так или иначе задержаться. Какой-то шкипер с женой, живущий в настоящее время в Енисейске, проехал однажды мимо, не помолившись; разразилась непогода, судно было унесено обратно и простояло вблизи могилы восемнадцать дней. Тут шкипер наконец догадался помолиться, и после того судно благополучно двинулось вперед» (Нансен 1982: 104). Как мы видим, здесь в роли «особого» покойника выступает ссыльный. Сейчас такие представления удалось зафиксировать исключительно по отношению к шаману.*

Несмотря на то, что к могилам, шаманским захоронениям и *камням* никогда не приближаются, остановка в случае если путь пролегает в относительной близости (вплоть до отсутствия визуального контакта), обязательна. Необходимо «*покормить*», для чего обычно используются разного рода предметы (долг. *бэллэк*)⁶⁸: хлеб, пшеничные лепешки, сырой рис, конфеты, переломленные сигареты, монеты: «*Ну, подношение, вроде как подношение, задобрение. Что нужно – папиросу бросить, если патрон есть – патрон бросить. Женщины у нас бросают что там, хлеб, сухарики, вот такое*» (Валерий, 1965 г.р., охотник и рыбак, Сындасско). Интересно, что на выбор *бэллэк* оказывают влияние также приезды современных якутских ритуальных специалистов:

Инф.: Якуты приезжали тут, или еще кто сказал, короче, нельзя, этот, копейки кидать. Мы же везде копейки оставляем.

Инт.: Медные?

Инф.: Ну.

Инт.: А почему нельзя?

Инф.: Лучше хлеб, говорит, лучше это. Лучше хлеб или сухари, что-нибудь с собой брать. Еду, короче, одним словом» (Анисья, 1959 г.р., воспитатель детского сада, Сындасско, родом из Попигая).

Следует также отметить, что для разных объектов этого типа может варьироваться степень важности совершения ритуальных действий. В случае шаманских могил остановка возле некоторых из них будет считаться обязательной для всех, а какие-то не строго обязательны для мужчин-тундровиков:

«Инф.: Севастьян [могила шамана по имени Севастьян] где-то вот в этом районе. Между на расстоянии десять километров – два шамана. Третий шаман где-то вот в этих, вот это вот четвертый (показывает на карте). Оказывается, в этом районе четыре шамана. Смотри: раз, два, три, четыре, вот здесь вот.

Инт.: И Вы, если проезжаете, Вы на этих четырех, да, там останавливаетесь?

Инф.: Да. Мы-то вот, мы-то не так сильно.

Инт.: В смысле?

Инф.: Люди новые когда приезжают. Женщины обязательно, гости в основном бросают. А вот мы, те, кто постоянно охотимся... Вот у этого вот, главного вот здесь, Севастьяна – обязательно. На удачу кидают. И помогать мы просим» (Валерий, Сындасско).

⁶⁸ Ср. с цитатой из «Летописи села Новорыбная» на с. 134.

Форма возмездия за недозволенные действия⁶⁹ (долг. *hэт*) трактуется весьма широко. В нарративах информантов встречается широкий спектр последствий: от головной боли до смерти. Иногда (хотя и не всегда) это коррелирует с серьезностью нарушения. Кроме того, наказание возможно даже в случае, если человек сделал что-то недозволенное по незнанию:

«Жена И. тоже мне рассказывала. Она говорит: я на гору, ну, с таким восхищением она рассказывала, на гору поднималась тут. А про себя я вот думаю: ой, Т. Про себя думаю: ой, Т., зря ты поднялась на эту горку. А сказать – не стала ничего говорить. Не знаю, что-то во мне сдержало, наверное. Я говорю... А она еще рассказывает: когда мы стали туда подниматься, говорит, туман начал застилать. Стало быть, и надо было им остановиться, еще никуда не подниматься, никуда не идти. Надо было им возвратиться. Они не возвратились, они стали подниматься дальше, что ли. Это, наверное, говорило о том, что нельзя туда подниматься. Специально, наверное, погода испортилась, чтобы они никуда не ходили. Как бы предупреждение было им. Наверное, скорее всего. Ну, после этого, видишь, она недолго прожила» (Анисья, Сындасско).

Помимо описанных выше случаев, практика «кормления» используется также в ситуации перехода разного рода границ – при пересечении залива, переезде через административную границу или крупную реку. Кроме того, важно, что это пересечение происходит в сторону от своей земли к чужой⁷⁰:

«Инф.: Постоянно останавливаются, когда переезжаем границу. Как Сольму переезжаешь, он [муж информантки, бригадир юрюнг-хаинской оленеводческой бригады] уже на следующем берегу останавливается. Тут начинается кормежка эта. Задаривает.

Инт.: То есть, как бы как на чужую землю, получается, приезжает, да? С этим связывает, да?

Инф.: Ну, говорит, всё, наша территория кончилась, началась другая» (Анастасия, 1966 г.р., чумработница, Юрюнг-Хая).

Если посмотреть на карте на прямой путь из Сындасско в Юрюнг-Хая, мы видим, что на этом пути встречается две могилы шаманов (возле Сындасско и на полпути к границе), а также геологический знак, используемый как ориентир. Во время нашей поездки в 2015 году (её целью была покупка топлива и продуктов) в составе двух снегоходов – на первом ехали

⁶⁹ Термин *hэт* относится не только к нарушениям в отношении мест тяготения и избегания, но и к последствиям любых недозволенных действий (долг. *аньши*). См. также (Попов 1958) и (Бетту 2011).

⁷⁰ Ср. следующее наблюдение М. Суслова «В вечерней беседе с якутами [...] я узнал, что и доньне инородцы, отправляясь отсюда далее через широкий горный хребет, оставляют в жертву земле разные вещи, напр., лоскут цветного сукна. На вопрос мой о значении такого обычая, инородцы ответили: "Земля тоже слышит, тоже может помощь дать"» (Суслов 1884: 278).

муж и жена, а на втором глава родственного им семейства и я – мы совершали остановки у всех этих приметных мест: вблизи могилы шамана бросали хлеб и сигареты, возле геологического знака перецепляли плохо закрепленные нарты, возле могилы шамана на оз. Долгом также оставляли *бэллэк*, в районе административной границы клали на землю поломанные сигареты и остужали моторы снегоходов и, наконец, также совершали остановку перед пересечением реки Анабар. Все эти остановки использовались и в качестве пятнадцатиминутного отдыха. Притом, что расположены эти локации весьма неравномерно, интересно, что в качестве мест для отдыха использовались только они. По моим наблюдениям, таким образом, необходимые технические остановки стараются делать на каком-либо маркированном месте, а не произвольно.

В целом весьма устойчиво представление о том, что «чужая» земля менее благоприятна для путника и для того, чтобы поездка была благополучной, ее необходимо задобрить. Так, однажды за завтраком в семье, в которой я жила в Новорыбном, мы с хозяйкой смотрели по National Geographic Channel⁷¹ передачу, связанную с путешествиями. Она прокомментировала ее так:

«Зачем они вообще куда-то без дела едут? Им что, дома не сидится? Я вообще думаю, что эти [чужаки], которые тут ездят, постоянно ломаются, потому что в священных местах этих монетки не оставляют, не знают они их. Вот и ломаются. Я вот всегда, когда едем, монетку бросаю, как из самолета выхожу, обязательно.

Я: Я еще видела, как заходя в самолет из Дудинки в Хатангу женщина монетку кинула
Инф.: Да, и так можно. Надо или монетку, причем не рубли эти, а обязательно медную. Или еще можно сигареты, переломленные пополам» (Фёкла, 1965 г.р., Новорыбное, родом из Сындасско).

Сходным образом высказывался информант из Сындасско, служивший в армии в Бурятии: *«В армии даже какое-то дерево непонятное стоит, бурятское что-то. Все равно я преклоняюсь перед этим деревом. Хотя я бурятов ни разу в жизни не видел, все равно я к ихним обычаям, к ихним традициям, на ихней земле, допустим, хожу, допустим, да. Все равно вот так преклоняюсь. И с себя кусок ткани, в армии, там же в армии ткани нет чтобы... Ну, солдатское белье бывает, белый материал только и все. Порву и все, просто на дерево. Старое дерево висит, я просто замотал. Копеек нету, патроны только бросил. Все равно вот так вот помолился чтобы»* (Вениамин, 1973 г.р., рыбак, Сындасско).

⁷¹ В Новорыбном многие жители подключают себе спутниковое телевидение, и этот канал является одним из самых популярных.

Итак, в этих практиках мы видим отношение жителей поселка к земле, как своей, так и чужой. Места тяготения и избегания являются наиболее яркими проявлениями нарративизации ландшафта. Кроме того, их избегание влияет на прокладывание курса и планирование остановок в пути водителями снегохода.

4.1.7. Ориентиры

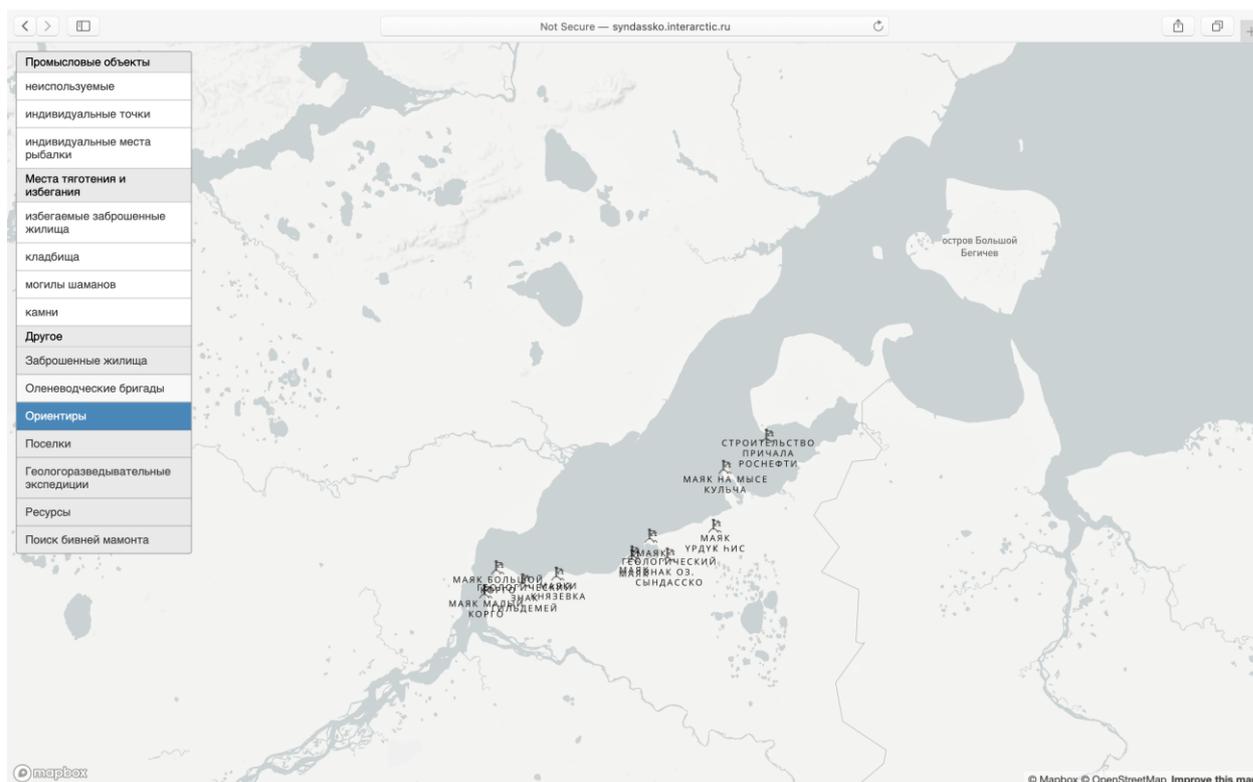


Рисунок 15. Ориентиры на местности

К этой категории относятся объекты, помогающие водителям ориентироваться при тундровых перемещениях (Рисунок 15). К ним могут относиться особые формы рельефа, вышки связи, металлические бочки, остовы транспортных средств и прочее. В Главе 5 будут рассмотрены приемы ориентирования, используемые водителями снегоходов, в том числе, использование приметных мест, которые в регионе не исчерпываются обозначенными на данной карте – на ней отображены наиболее общепотребимые из них, однако многие из локаций этого типа используются лишь некоторыми водителями и могут представлять собой значительно менее очевидные вещи: от железных бочек до едва заметных форм рельефа.

4.1.8. Поселки

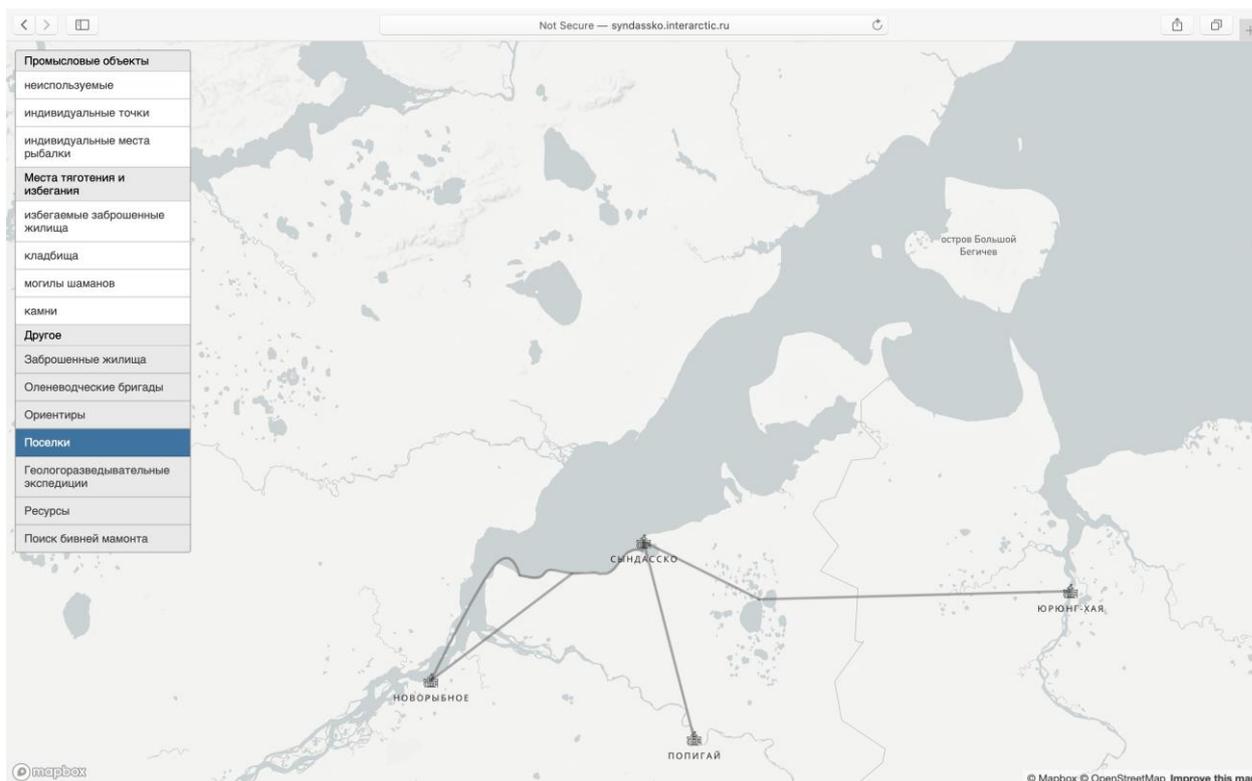


Рисунок 16. Расположение поселков и снегоходные пути к ним

Перемещение между поселками (Рисунок 16) осуществляется как на рейсовом транспорте, так и на личном. Рейсовый транспорт из Сындасско есть только в Хатангу. Раз в неделю на три поселка в нижнем течении Хатанги (Новорыбное, Сындасско и Попигай) совершается вертолетный рейс (в холодное время года) или отправляется теплоход (в летний период). Централизованные наземные пассажирские перевозки отсутствуют. Однако, как было описано в Главе 3, многие поездки между поселками осуществляются при помощи снегоходов (в случае поездок в Юрюнг-Хая исключительно на них). Обычно эти поездки совмещают несколько задач. Например, в поездку за тем или иным ресурсом также берут пассажиров – как близких родственников, едущих «за компанию» или погостевать у родни, так и земляков, которым по той или иной причине необходимо попасть в это место.

Межпоселковое перемещение на снегоходах имеет ряд особенностей, отличающих его по функциям от рейсового транспорта и в некоторых случаях делающих его предпочтительным. Во-первых, снегоход дает возможность перевозить бóльший груз. Из-за того, что львиная доля передвижений связана с транспортировкой грузов, снегоход оказывается здесь незаменимым подспорьем: с его помощью можно перевезти несколько сотен килограммов, в то время как предельный вес, за который не придется доплачивать, в случае вертолета равен двадцати килограммам. Кроме того, как уже отмечалось в Главе 3, существует несколько типов грузов, провоз которых в вертолете нелегален.

На карте видно, что в Новорыбное существует два альтернативных снегоходных пути (стоит оговориться, что в данном случае речь идёт о частоте использования маршрутов, а не о их материальной проявленности – визуально протоптанные пути заметны далеко не всегда). Как будет подробнее рассмотрено в Главе 5, выбор маршрута зависит от мастерства водителя – для ориентирования значительно проще использовать русло реки.

Итак, рассмотрение используемых местным населением локаций позволяет нам сделать вывод о том, житель Сындаско не является резидентом поселка в строгом смысле. Поводы к перемещению весьма разнообразны, а срок пребывания в тундровых локациях может быть столь продолжительным, что реальное время пребывания в поселке может сводиться к весьма кратким визитам. В этом разделе были описаны типы используемых жителями локаций, теперь обратимся к вопросу о том, как перемещения между этими местами темпорально организованы и координируются.

4.2. Темпоральная организация мобильности

Как мы видим, не все описанные в этой главе локации посещаются жителями поселка в равной мере: в некоторых из них проводят больше времени, в некоторых – меньше, различается регулярность их посещения, некоторые совсем выпадают из опыта определенных жителей поселка. Поэтому необходимо рассмотреть, каким образом темпорально организованы пространственные перемещения, а также как они зависят от таких социальных характеристик перемещающегося как гендер, возраст и материальное положение (характеризующееся, главным образом, обеспеченностью транспортом).

В первую очередь, необходимо коснуться хозяйственных циклов, существующих в исследуемом регионе. Промысловые практики его жителей (несмотря на некоторые ежегодные колебания в биологических циклах животных) можно представить на временной шкале (Рисунок 17). На нее нанесены все промысловые практики, существующие в регионе (кроме оленеводства, которое необходимо рассматривать отдельно).



Рисунок 17. Сезонные промысловые практики жителей Сындасско (по материалам интервью и наблюдений)

Рыбалка, как мы видим на Рисунке 17, осуществляется в летнее время на удочку и сетями, а с октября по апрель подледным ловом сетями. Многие породы рыб ловятся только сезонно (например, корюшка), при этом часть из них только в заливе, а часть – исключительно на озёрах. Интенсивность вылова в тот или иной период зависит от возможности обменивать рыбу, которая определяется вероятностью быстрого вывоза или правильного длительного хранения, а также разрешенными сроками вылова. Кроме того, природные циклы также оказывают влияние на интенсивность поездок на рыбалку: во время полярной ночи обычно осуществляются лишь короткие выезды одним днем или один долгий выезд, ранней весной выезды заметно интенсифицируются, а в летнее время, когда мобильность оказывается затруднена, обычно осуществляется один долгий выезд с возможными переездами в другой балок.

Охота на дикого оленя обычно проходит с октября по середину апреля с более интенсивными периодами в октябре-ноябре и феврале-апреле. Выезды осуществляются либо без точки назначения, с непредсказуемыми остановками в заброшенных балках, либо охотники базируются в своих балках, совершая из них радиальные выезды. Из поселка выезжают на несколько дней или даже недель, выезды с *точек* обычно осуществляют одним днём. Кроме того, в короткий сезон с конца мая по конец июня распространена охота на гусей и уток. Обычно для охоты на них выезжают на *точки* и охотятся в окрестностях.

Сезон интенсивного поиска мамонтовой кости длится с июля по август. Именно в это время совершаются все организованные экспедиции. Выбор именно этих месяцев связаны с тем, что залив освобождается ото льда и можно пересечь его на моторной лодке. Кроме того, в это время нет никакого другого прибыльного промысла, вся рыбалка осуществляется только на нужды домохозяйства из-за трудностей длительного хранения рыбы. Однако окказиональным поиском занимаются и в другое свободное от снега время, и не только на левом берегу залива.

Обычно все эти промысловые практики осуществляются в совокупности, то есть чаще всего сындасский мужчина и рыбачит, и охотится, и добывает бивень. Таким образом, периодами малой интенсивности у него оказывается сентябрь, в который, в основном, он

занимается подготовкой снастей и охотничьего снаряжения и декабрь, в который из-за малой продолжительности светового дня долгие поездки затруднительны, и мужчины, в основном, заняты перевозкой в поселок оставленного в тундре освежеванного мяса дикого оленя. Такого рода краткосрочная мобильность интенсифицируется в апреле и мае, в период подготовки к длительному летнему периоду исключительно локальной мобильности.

Следует обратить внимание, что наличие надежного и быстрого транспорта и хорошего снаряжения напрямую влияет на соотношение этих практик. Охотой на дикого оленя в количествах, позволяющих обеспечить не только прокорм семье, но и обменивать мясо на какие-либо ресурсы, могут заниматься лишь обладатели *ямахи*, развивающей значительно бóльшую скорость, чем *советский буран*. Рыбалка требует гораздо меньших ресурсов, существует даже случай, когда рыбак выезжает из поселка (за неимением другого транспорта) на собачьей упряжке рыбачить в окрестностях. Поэтому исключительно рыбалкой заняты обычно менее обеспеченные семьи. Организованные поездки за мамонтовой костью же могут позволить себе только обеспеченные жители поселка – они требуют очень большого запаса топлива.

Что касается оленеводства, в связи с тем, что сындаскские стада на нынешний момент не крупные, их возможно выпасать в относительной близости к поселку. В зависимости от сезона интенсивность перемещений между поселком и стойбищем, а также численность бригады сильно разнятся. Наиболее активный сезон – это апрель и май, именно в это время многие приезжают из поселка погостить. Летнее время – это время объединения бригад и длительный период значительной автономии от поселка, на это время к ним присоединяются дети и женщины из поселка. В самый холодный и темный период – с ноября по февраль – со стадом находится минимальное количество человек, и выпас осуществляется преимущественно «вахтовым методом» – пастухи приезжают из поселка на короткое время. Таким образом, существует костяк бригады (обычно это несколько семей). В летнее время они как правило кочуют полным составом, зимой женщины обычно уезжают в посёлок. Кроме того, весной появляется значительное количество гостей, как проездом, так и на несколько дней и недель, и на летовку бригады уходят обычно в большем составе, с детьми и сезонно присоединяющимися к ним родственниками (например, уезжающими туда на период отпуска). Не все члены бригады проживают на стойбище постоянно, выезжая лишь на короткие промысловые поездки. Некоторые оказываются здесь сезонно, в остальное время занимаясь промысловыми практиками по модели охотников-рыболовов.

Сбор грибов и ягод, сбор янтаря на берегу залива, а также выезды на «пикники» в тундру представляют собой краткосрочные поездки или даже пешие прогулки, чаще всего

ограниченные одним днём. То же справедливо в отношении выездов за тем или иным ресурсом – льдом, углём или в поисках масел и запчастей в заброшенных посёлках. Все они могут осуществляться не только из поселка, но и с *точек*.

Таким образом, циклы проживания в разных местах разнятся от человека к человеку: от почти постоянной жизни за пределами поселка до лишь краткосрочных выездов из него. В случае, когда человек постоянно проживает на рыболовецких и охотничьих точках или в оленеводческой бригаде, связь с поселком всё же остается сильной – так как в поселке есть много ресурсов и видов деятельности, недоступных за его пределами. Таким образом мы не можем говорить просто о наличии референтных точек, из которых одинаковым образом осуществляется перемещение, так как поселок будет фигурировать в качестве точки назначения в каждом случае. Визуализировав перемещения такого типа, мы увидим, что связи между точкой проживания и поселком будут гораздо более интенсивными, чем любые другие.

О. Хабек на примере коми-олeneвододелов сделал вывод о том, что мужская пространственная сфера, как правило, шире женской, а у более взрослых мужчин шире, чем у молодых (Хабек 2006). В случае женской мобильности, как мне кажется, гораздо более важным отличием от мужской является не разность в территориальном охвате, а характер перемещений. Во многих перемещениях женщина сопровождает мужчину, но её роль либо является пассивной, либо перемещение осуществляется исключительно по накатанным снегоходным дорогам. Одна из немногих ситуаций, в которых женщина садится за руль – состояние, когда мужчина-водитель не в состоянии вести снегоход, и это обычно рассматривается как нетипичный случай:

Инф.: Однажды пришли, сейчас в тундре едем, ага, у нас сын и этот сделали, как балок на сани, а там сидит так, тут этот [нам встретился], один пьяный, он тоже совсем: "Кто мой буран [поведет]? Я совсем пьяный, уже не в состоянии". Ну, и мы его к херам, а сама я туда, на буран, и поехали. Мне все время бабушка говорила: "Ох, опять моя невестка на буране"

Инт.: Чего, ругалась?

Инф.: Нет. Она все время: "О-о, опять моя невестка на буране. Как эти мужики ни пьют – все время невестка на буране". Все время так говорила. А я на буран и поехала» (Дарья, Юрюнг-Хая).

В этом случае женщина либо едет вслед за другими водителями, либо находит дорогу с помощью старых снегоходных следов. Навыками ориентирования женщины обычно не обладают (стоит отметить, что не обладают ими и некоторые мужчины). Кроме того,

зачастую в поездке на нескольких снегоходах женщина может быть в роли водителя. Так, например, во время поездки из Сындасско в Юрюнг-Хая водитель снегохода, с которым я ехала, где-то в середине пути предложил мне с ним поменяться и до точки назначения его вела я, просто следуя за первым снегоходом. Другой пример – совместные поездки всей семьёй. Во время семейного выезда на «пикник», в котором я участвовала, водителем одной из *ямах* была 13-летняя дочка главы семейства⁷².

Кроме того, в отличие от Сындасско, в соседнем Юрюнг-Хая постепенно появляется все больше женщин, имеющих собственный снегоход:

Инф.: Ну, вот когда у нас ямаха была, я два года вот сама водила. Ой, советский буран - я боюсь!

Инт.: Почему советский боитесь?

Инф.: Ой, нет! Знаешь, у него, во-первых, какой-то жесткий, рука устает. А в ямахе же там вообще нажала и поехала» (Анастасия, Юрюнг-Хая).

Впрочем, и в этих случаях роль женщины также обычно остается пассивной – самостоятельные перемещения, как правило, ограничиваются поселком, кроме того, техническое обслуживание снегохода обычно берет на себя мужчина.

Однако существует не так много типов поездок, в которых женщины никогда не принимают участие. За редчайшим исключением женщины не сопровождают мужчин на охоте, в организованных поездках по поиску мамонтовых бивней и в зимних промысловых поездках, длящихся несколько недель (в то время как в летних выездах на продолжительное время на *точку* женщины зачастую участвуют). Таким образом, мы видим, что «женская» сфера мобильности ограничена не ареалом, а темпоральностью перемещений, а также характером предполагаемой деятельности.

Вопроса гендерной асимметрии в отношении перемещений в тундре я уже касалась в Главе 3 при рассмотрении семейного разделения труда, однако еще раз подчеркну, что в случае Восточного Таймыра нельзя говорить о маскулинизации тундры и в целом об отчуждении жителей региона от жизни «на земле». Мужские и женские циклы мобильности, тем не менее, отличаются. Даже при преимущественном проживании в поселке помимо многочисленных краткосрочных выездов (поездки за льдом или углем, сбор грибов и ягод, выезды на «пикники», на несколько дней на *точку*, в соседний посёлок, в оленеводческую *бригаду*) для женщин также характерны и более длительные периоды проживания в тундре – чаще всего речь идёт о летнем отъезде на *точку* или в *стойбище*. Ограничиваются такие отъезды во многих случаях длиной отпуска, в который, помимо поездки в тундру, зачастую

⁷² Видео сборов на пикник (ПМА 2015) доступно по ссылке: <https://youtu.be/jIodW4wI3wI>.

запланирована также поездка на «материк» (напомню, что подавляющее большинство трудоустроенных в поселке – женщины) (подробнее см. в Васильева, Карасёва, Болотова 2020).

Молодые люди наименее стабильны в своих пространственных практиках. Зачастую длительное время после окончания школы они находятся в состоянии частой смены населенных пунктов (в пределах довольно устойчивого набора: Сындасско, Хатанга, Тура, Дудинка, Красноярск и Санкт-Петербург), обычно не живя отдельным домохозяйством, а присоединяясь к тем или иным родственникам (подробнее см. в Лярская и др. 2020).

В случае проживания в поселке, девушки до образования собственной семьи обычно живут с родителями, часто официально трудоустроены в поселке, а в случае отсутствия работы могут уезжать на некоторое время в тундру к родственникам, помогая там по хозяйству. Молодые люди обычно также живут в семье и участвуют в промысловых практиках в качестве помощников более старших родственников, чаще всего не имея собственного снаряжения и транспорта. То есть они не принимают решения о перемещениях, а оказываются в пассивной позиции, следуя за практиками старших членов семьи. Отсутствие достаточного опыта ориентирования в тундре также ограничивает их ареал перемещений. В связи с этим нужно также отметить практику родственной помощи (долг. *мэнэстэр*) молодым, только образовавшимся семьям, а также молодым людям, которые желают жить независимым от старших родственников домохозяйством. В этом случае на рыбалку и охоту старший и младший родственник едут вместе на снегоходе и с инструментами промысла старшего, однако добытое делится пополам (ПМА 2017).

Таким образом, мы видим, что у перемещений внутри региона существуют различные временные амплитуды: однодневные выезды из определенной точки, отъезды на несколько дней с остановкой в тех или иных «базах» - своих или заброшенных *точках*, в оленеводческой бригаде, а также длительные периоды проживания в одном месте с радиальными вылазками оттуда (например, сезонный отъезд на *точку*, на поиск мамонтовой кости или летовка в оленеводческой бригаде). Все они представляют собой различным образом организованные и отличающиеся по длительности «петли», выходящие из нескольких важных для семьи пунктов базирования. В. Давыдов называет это «точкой постоянного возвращения» (point of constant return) (Davydov 2011). На материале рассматриваемого региона можно говорить о плеяде таких точек, различных по длительности пребывания. Структура этих траекторий зависит от пола, возраста и уровня благосостояния, однако, как будет показано далее, тесно взаимосвязана с семейными практиками, так как один член семьи соотносит свои перемещения с перемещениями другого.

4.3. Координация мобильности

Важным свойством описываемых практик мобильности является, в терминах В.Н. Давыдова (2015, 2018), их «рефлексивность» – взаимосвязанность каждого нового перемещения с совокупностью других перемещений, а также оценкой изменений, происходящих в тех или иных местах. С моей точки зрения, траектории перемещений формируются в том числе под влиянием социальных факторов – соотношения своего перемещения с перемещениями других людей. Как видно из приведенных данных, у жителей Сындаско существует ряд практик, складывающихся под влиянием чужих маршрутов и темпоральных циклов. Наиболее наглядным примером этого является современные перемещения оленеводческих бригад, которые после прекращения централизованного обеспечения продуктами планируют свои перекочёвки в соотношении с расстоянием от поселка, близостью к «торговому» пути из Юрюнг-Хая в Сындаско и оленеводческим бригадам Юрюнг-Хаинского МУПа. Такого же рода практиками являются заезды к *экспедиционщикам*, а также планирование пути на свою *точку* через *точку* того или иного человека, соотносясь при этом со сроками его типичного пребывания там. Отдельно следует отметить роль мест тяготения и избегания в выстраивании траектории перемещения. Самое значительное влияние оказывает запрет *кружения* – при наличии среди пассажиров женщины он заставляет менять курс в соответствии с ним.

Однако наиболее важную роль в координации перемещений, несомненно, играет передача информации. Спутниковые телефоны у сындаскских охотников, рыбаков и оленеводов пока практически не распространены. Единственным средством дистанционной коммуникации с тундровыми жителями является радиосвязь, оставшаяся «в наследство» от совхозного периода. Учитывая, что многие находятся на своих рыболовецких и охотничьих точках по несколько месяцев, а некоторые и весь год, налаженность этой коммуникации имеет большое значение. Рация сохранилась в каждом стойбище, но не на каждой охотничьей или рыболовецкой точке. Кроме того, нередки разнообразные обрывы связи: у тундровиков садится батарея или ломается рация, из-за погоды и других помех портится качество связи, поэтому иногда невозможно определить, по какой причине человек не выходит на связь: из-за технических неполадок или потому что он в данный момент отсутствует на точке.

В поселке существует радиоузел, располагающийся прямо на дому у единственной сотрудницы. Работа радистки предполагает ежедневный выход на связь в установленные часы: в 10-00, 12-00, 14-00, 18-00, 21-00. Однако на практике периодичность соблюдается далеко не всегда. Она может меняться в зависимости от обстоятельств – в сезон, когда почти

никого нет на точках, сеансы иногда происходят реже, а в случае экстренной ситуации в тундре (например, если кто-то потерялся или травмирован), радистка выходит на связь каждый час. Проходимости сигнала мешает как плохая погода, так и менее очевидный фактор – поселковая ДЭС, создающая сильные помехи и часто не позволяющая услышать находящихся в тундре (в экстренных случаях даже на время останавливали ДЭС, что возможно, однако, только в летнее время). Такие регулярные трудности влияют также и на мотивацию самой радистки в течение дня регулярно выходить на связь, не имея возможности надолго уйти из дома, поэтому количество сеансов связи в день может быть меньше установленного. Таким образом, этот способ коммуникации весьма нестабилен. На него редко полагаются как на единственную возможность передать информацию, часто рассматривая успешный сеанс связи как удачу.

Во время выхода на связь радистка сообщает о поселковых новостях: приездах и отъездах, погоде, дате рейсового вертолета, узнает по просьбе родственников, добрался ли охотник до своей точки, передает сообщения от родственников и записывает информацию для них. Чаще всего записываемая информация касается того, что необходимо отправить в тундру (еда, запчасти для снегоходов, лекарства), а также планов на разъезды или приезд в поселок. Важнейшей информацией является дата прилета вертолета: в этот день многие постоянно живущие на рыбацких точках приезжают в поселок, чтобы выменять у вертолетчиков водку, а заодно и сделать другие хозяйственные дела. Часто также по рации переговариваются между собой жители тундровых точек и бригад. Они, как и в случае с поселковой радисткой, связываются друг с другом в установленные часы, так как из-за экономии электричества рацию в тундре обычно включают именно в это время.

Радиосвязь как способ коммуникации с тундровиками продолжает функционировать в соседних таймырских поселках и в Якутии. Время выхода на связь у разных поселков иногда совпадает, что может вызвать взаимное недовольство радисток – одна обычно мешает передавать и получать информацию другой. Коммуникация между точками, относящимися к разным поселкам – тоже не редкость. Тундровые бригады Сындасско и Юрюнг-Хая общаются между собой и узнают о перекочевках друг друга именно таким образом. Кроме того, многие с якутской стороны, как из поселка, так и из тундры, передают привет в Сындасско или в сындасскую тундру, а также часто спрашивают о том, добрались ли те, кто поехал на снегоходе из одного поселка в другой.

Интересно, что радистка видится самым очевидным информатором для хатангской администрации, не одобряющей неофициальную трансграничную торговлю:

«Ну вот, говорят вот администрация, чтобы сообщайте, что приехали, не приехали [коммерсанты из Юрюнг-Хая]. Чего я буду сообщать? Чего я, сплетница какая, что ли? И скажешь чего-то, Эхо [позывные Сындасско] вообще всё рассказывают. Я говорю: "Это ваше дело"» (Елизавета, 1963 г.р., радист, Сындасско).

Можно предположить, что роль в данном случае играет функционирование радиосвязи во времена совхоза в качестве средства контроля за выполнением работниками своих обязанностей, а не средства облегчения коммуникации. Сейчас жесткий контроль за тундровыми перемещениями отсутствует (за исключением нескольких официальных бумаг местной администрации о расположении стад и охотничьих точек, по большей части являющихся формальностью). На данный момент радистка однозначно занимает позицию члена сообщества, имеющего моральные обязательства перед «своими» и поэтому не воспринимающая как свою обязанность информирование о внутренних поселковых делах администрацию Хатанги (в данном случае важно, что речь идет именно о ней – в отличие от администрации Сындасско, хатангская администрация несомненно воспринимается как внешняя и чужая). Интересно, что при этом информация о приезде коммерсантов, поступающая из Юрюнг-Хая, доводится до сведения односельчан только в случае, если эти коммерсанты не везут на продажу водку, так как это считается нежелательным для поселка – *«а то прямо запиваются люди совсем».*

Передача информации о перемещениях других людей, как дистанционная, так и лицом к лицу является крайне важным механизмом координации перемещений. В.Н. Давыдов на материале из соседнего Новорыбного писал об этом механизме обмена новостями, используя удачную метафору USB-флешки, употребленную информантом в отношении односельчанина, разговаривающего с кем-то на улице: *«О, флешку закачивает! Сейчас другому понесет!»* (Давыдов 2017: 113). Основные темы для разговоров связаны с последними новостями: кто куда поехал, кто сколько оленей настрелял, сколько поменял и на что, у кого какая техника сломалась, кто собирается из коммерсантов ехать в Сындасско, что везет и что можно им сдать, кто на этой неделе летит вертолётом (причем узнают чаще всего не только кто летит из поселка, но и кто в поселок), чтобы с этими людьми можно было передать посылки.

Принимая во внимание трудности с работой радиосвязи и стационарного телефона, а также отсутствие в поселке мобильной связи, информация распространяется поразительно быстрыми темпами. Характерный пример – это осведомленность о вылете из Хатанги рейсового вертолёта. Он зачастую вылетает не по расписанию, а по фактической погоде, нередки задержки и длительная неопределённость. Еще один источник неопределенности –

маршрут вертолѐта. Он облетает три посѐлка (Новорыбное, Сындасско и Попигай) и по тем или иным причинам может облетать их по часовой стрелке, а может против. В соответствии с этим рассчитывается время прилѐта в посѐлок: в случае, если сначала вертолет летит в Попигай, то до Сындасско он деберется примерно через два часа (полтора часа от Хатанги до Попигая и полчаса от Попигая до Сындасско), если же первым пунктом назначения является Новорыбное, то он прибудет через полтора часа (час от Хатанги до Новорыбного и полчаса от Новорыбного до Сындасско). Учитывая, что приземление на высадку и посадку пассажиров крайне короткое, о времени прилѐта необходимо знать заранее. При этом никаких официальных уведомлений поселков о вылете хатангский аэропорт не делает. Однако спустя несколько минут после вылета из аэропорта все заинтересованные об этом уже знают. Однажды в день моего вылета из поселка в доме, где я жила, не работал стационарный телефон. Однако моя хозяйка, основываясь на своем знании о том, кто из односельчан летит в вертолѐте, быстро «вычислила» ближайших к ее дому соседей, у которых работает телефон и которые поедут встречать своих родственников (поэтому им перед вылетом наверняка позвонили), после чего сходила у них узнать о том, когда и в каком направлении вылетел вертолѐт.

Итак, несмотря на неблагоприятную для передачи информации ситуацию, жители посѐлка поразительно успешно координируются в своих перемещениях. Важную роль здесь играет передача практической информации при личном и дистанционном общении. На первый взгляд, многие пересказываемые детали кажутся излишними, однако в некоторых случаях (как в ситуации с осведомленностью о том, у кого в поселке работает телефон) они успешно используются для получения необходимой информации. Кроме того, многие промысловые перемещения связаны с социальными факторами – в первую очередь, желанием коммуницировать.

Таким образом, мы видим, что домашним пространством для жителей Сындасско является не только непосредственно посѐлок, но и большая территория вокруг него. В течение года человек перемещается между локациями, пребывая в них разное количество времени. При этом в зависимости от гендера и возраста рисунок этой мобильности отличается, в то же время согласуясь с перемещениями остальных членов домохозяйства. В процессе движения мобильность координируется с другими людьми, также движущимися или находящимися в определенной локации.

Под таким углом зрения перемещения жителей поселка представляются конгломератом референтных точек, из которых осуществляется возвратная мобильность.

Поселок далеко не всегда оказывается центре этого рисунка, однако будет в любом случае стоять особняком из-за того, что он связан со таким широким набором функций, которые не встречаются в точках, обладающих другим статусом. Иными словами, в поселке сосредоточены уникальные практики, которые делают его столь важной референтной точкой (неслучайно в рамках предыдущей главы я описывала межпоселковое взаимодействие – обмены за редкими исключениями осуществляется исключительно между поселками), что посещение его хотя бы время от времени просто необходимо.

Специфичным для рассматриваемого случая является то, что весь поселок, включая его административные учреждения – это люди, связанные родством и свойством. Приезжающие извне обычно оказываются здесь благодаря браку, и даже в случае открытых вакансий в школе место, как правило, занимают жители близлежащих поселков. Эта ситуация, таким образом, отличается от той, которую описывает Н.В. Ссорин-Чайков (Ssorin-Chaikov 2003), когда поселок являлся для тундровиков локусом контроля, в то время как тундра была пространством свободы. Даже в случаях непротивопоставления поселкового и тундрового образа жизни, когда поселковым и тундровиком может быть один и тот же человек в разные периоды времени, разница в нормах между этими двумя локациями всё равно существует (Лярская 2010). Однако важно подчеркнуть, что в рассматриваемом случае при перемещении в поселок и из него у жителя Сындасско не возникает ощущения перехода от одних норм к другим, для него поселок – это лишь одна из локаций, в которых он проживает, тем не менее, обладающая уникальным набором функций, который делает её важной для жизнеобеспечения.

Глава 5. Перемещения в пространстве: ориентирование и использование существующих путей

В этой главе я рассмотрю то, каким образом жители Сындаско в холодное время года прокладывают себе путь в пространстве тундры, где на первый взгляд имеется не так много естественных ограничителей, как, например, в лесной зоне. Неопытному глазу может показаться, что плоская, лишённая растительности поверхность тундры представляет собой чистый лист. Человеку, впервые передвигающемуся зимой по тундре, кажется, что даже небо сливается с белизной снежного покрова, и, сколько ни всматривайся в окружающий пейзаж, он практически неотличим от того, который был оставлен позади. Однако постепенно, в процессе длительного наблюдения и обучения, непривычный к такому ландшафту глаз учится распознавать важные ориентиры.

Многих антропологов занимали приемы ориентирования, используемые людьми, живущими в иных климатических условиях и успешно перемещающимися с казалось бы несовершенными навигационными приборами или вовсе без них. Неслучайно классические работы, посвященные этой теме, написаны на материале морских культур Тихого океана, преимущественно Полинезии и Меланезии (Gladwin 2009; Lewis 1972; Hutchins 1983). Кроме того, многие работы были посвящены жителям пустыни (Lewis 1976), а также жителям Арктики (Kwon 1993; Aporta 2003; Istomin, Dwyer 2009; Адаев 2015а, 2015б, 2015в, 2018; Адаев, Рахимов 2015). Все эти среды сходны тем, что для западного взгляда представляют собой абсолютно пустую поверхность (Aporta 2003; Naback, Broz 2015), поверить в возможность успешного перемещения по которой было настолько сложно, что поначалу навыки ориентирования местных жителей исследователями даже мистифицировались (Prout 2009).

Основные дебаты последних лет в области когнитивной антропологии происходят между сторонниками теории ментальных/когнитивных карт и приверженцами концепции вовлеченности в окружающую среду при ориентировании на местности. Первое направление берет свое начало в работах психологов (Tolman 1948), и позднее было подхвачено урбанистами (Линч 1982). Его сторонники исходят из допущения о наличии в сознании человека карты-репрезентации местности, на которой движущийся субъект в каждый момент поездки позиционирует себя относительно независимой системы координат. Эта теория претерпевала различные изменения, в основном, касавшиеся добавления в модель динамичности обновления карт и гипотезы об их многослойности (Aporta 2003). Второе направление, главным представителем которого является Т. Ингольд, постулирует отсутствие в сознании навигатора абстрактных репрезентаций. Вместо этого предлагается рассматривать

движение как процесс считывания информации из окружающей среды и соотнесения с ней своих действий, «чувствование» пути, движение через познанные через опыт места (Ingold 2000). Впрочем, как пишут К.В. Истомин и М. Двайер, данные теории на самом деле не являются конкурирующими, а скорее дополняют друг друга. Их комментаторы справедливо замечают, что даже синтез этих двух теорий не дает окончательного ответа на вопрос о когнитивной природе навыков ориентирования (Istomin, Dwyer 2009). Рассматриваемые в рамках этой главы приемы ориентирования также могут быть объяснены обеими теориями, однако, как будет показано далее, интерпретации не сводятся к ним.

5.1. Навигационные стратегии долган

Арктическая тундра представляет собой пологий ландшафт с невысокими сопками. Она испещрена многочисленными извилистыми речками и озерами, иногда с крутыми берегами, которые, однако, к зимнему сезону несколько сглаживаются за счет снежного покрова, и при перемещении зимой многие из них оказываются едва отличимыми от твердой почвы. Растительность представлена только мхами, лишайниками и карликовыми растениями, которые также скрываются зимой под снегом. Таким образом, визуальные ориентиры в этой местности крайне немногочисленны.

В Арктике живут разные коренные группы населения, и все они в той или иной мере находятся в движении: большинство из них ведет кочевой образ жизни или занимается промысловой деятельностью. Важно отметить, что ориентация в пространстве в основе своей – культурный процесс (Hutchins 1995), который нельзя свести к экологическим факторам⁷³. Так, различные арктические культуры, несмотря на проживание в сходных климате и ландшафте, не только используют разные методики для прокладывания курса движения, но и зачастую в основе своих практик ориентирования имеют отличающиеся когнитивные системы. Например, коми, в отличие от ненцев и инуитов, в момент перемещения позиционируют себя относительно независимой системы координат – сторон света, в то время как для ненцев гораздо важнее навыки поддержания взятого курса (Istomin, manuscript), а для инуитов принципиально важным является запоминание ландшафтных примет и специфики местности вплоть до геологического строения почвы⁷⁴ (Aporta 2003). Культурная специфика, таким

⁷³ Сведение объяснительных моделей к влиянию лишь экологических факторов, как убедительно показали М. Двайер и К.В. Истомин, является распространенным заблуждением также и в отношении оленеводства (Dwyer, Istomin 2008).

⁷⁴ Мне представляется, что, несмотря на использование авторами этнических категорий, различие в данном случае скорее культурное – нет сомнений в том, что человек с отличной от большинства в месте проживания

образом, состоит не только в различиях в содержании ментальных карт, но и в самом процессе познания. Кроме того, граница в данном случае может пролегать как кросс-культурно, так и внутри одной культуры при использовании разных транспортных средств (Istomin, manuscript), что согласуется с идеей Э. Хатчинса о распределенном познании, заключающейся в том, что когнитивные процессы разделяются человеком с материальными объектами (Hutchins 1995).

Приемы ориентирования жителей таймыро-якутского приграничья типологически разделяются на две больших категории: 1) приемы для установления и поддержания движения по азимуту от исходной точки до конечной (или по серии азимутов через промежуточные точки), и 2) встраивание в природные или проложенные предыдущими водителями трассы. В первом случае за основу берется кратчайшая линия между пунктами отправления и назначения, однако эта линия корректируется как в зависимости от естественных ограничителей, так и в зависимости от знания о различных «особых» местах на пути – местах избегания и тяготения, а также предписываемых ритуальных действиях, о которых речь пойдёт отдельно. Второй способ предполагает использование русел рек или транспортных коридоров, «встраивание» в которые позволяет с наибольшей вероятностью встретить других людей, а также быть уверенным в том, куда этот коридор приведет, несмотря на большее преодолеваемое расстояние.

Техники движения по поверхности и движения вдоль линий представляют собой, с точки зрения Т. Ингольда, противопоставленные сущности (Ingold 2000). Он полагает, что коренным жителям присуще именно движение в «нерасчерченном» пространстве. Кроме того, западной культуре обычно приписывается взгляд с высоты птичьего полета, приобретенный вследствие развития картографии, в то время как жители, находящиеся вне отрыва от природной среды познают пространство через горизонтальное вовлечение в среду (Ingold 2005). Основываясь на полученных в ходе своего исследования данных я бы хотела оспорить эти дихотомии.

Прежде, чем перейти к подробному рассмотрению приемов ориентирования у жителей Сындасско, необходимо также отметить, что среди долган, как и у многих других северных и сибирских оленеводов, охотников и рыболовов (Stammler 2009, 2013), в обиход начинают входить GPS-навигаторы. Однако ввиду затрудненности доступа к рынкам у членов изучаемого сообщества (в первую очередь, связанной с его пространственной удаленностью), к 2017 году навигатор был еще далеко не у всех, а те, кто его все-таки приобрел, экономят расход батареек и практически не включают его в пути. Постоянного его применения мне видеть не приходилось, а в некоторых случаях он не использовался даже в экстренных ситуациях. Более

этнической идентичностью, способен перенимать иные когнитивные навыки (Thompson 2009), а представители разных этнических групп могут обладать сходными навыками (Safonova, Santha 2011)

Установление курса может быть связано как с ориентированием в независимой системе координат – по сторонам света (хотя мной ни разу не был замечен в употреблении компас, обычно тундровик уже обладал знанием о расположении сторон света в той или иной точке), так и в зависимой – например, нахождение значимого ориентира, мимо которого или не доезжая которого должен быть проложен прямой курс («нужно держать курс на эту гору»).

Приемы для установления и поддержания выбранного курса⁷⁵ включают в себя определение направления ветра относительно траектории пути (как актуального ветра, так и следов доминирующего направления ветра – заструг на снегу и направления, в котором лежит под снегом примятая трава), отслеживание курса по небесным светилам, а также запоминание ландшафтных примет (как необычных, приметных мест, так и очертаний и очередности следования рек и сопок). Все эти приёмы используются не одновременно, они актуализируются в зависимости от времени года и погодных условий. Так, навыки ориентирования по звёздам оказываются бесполезными в период полярного дня, ландшафтные приметы практически бесполезны в пургу, а направление ветра ни о чем не скажет водителю снегохода в период весенних переменчивых ветров. Следует также заметить, что все они используются не для определения сторон света и собственной позиции на ментальной карте, а для установления и поддержания выбранного курса.

Актуальное направление ветра может использоваться как способ ориентации, однако, по мнению тундровиков, является недостаточно надежным признаком: ветер за время дороги может неоднократно меняться, а отслеживать его направление, не сочетая это с каким-либо другим методом ориентирования, оказывается практически невозможно. Водитель обычно следит за тем, под каким углом ветер дует относительно его лица – самой открытой части тела при езде. Так как на высокой скорости чувствуется только встречный поток ветра, возникающий от рассекания воздуха, на *ямахах* для этого приходится замедлять ход.

Гораздо более надежным признаком являются косвенные последствия работы ветра. Это, в первую очередь, *заструги* – снежные гребни, образуемые на льду или снегу под действием ветра. Своим острым концом они направлены туда, откуда в последние дни дул ветер (Рисунок 19).

⁷⁵ Все приемы для установления курса служат также и его поддержанию, однако второй тип приемов более многообразен – поддержание курса связано также с использованием ориентиров, возникающих в процессе движения.



Рисунок 19. Схематическое изображение заструг

В начале пути водитель отмечает, под каким углом к взятому *турук* находятся заструги и всё время контролирует сохранение этого угла:

Инф.: Вот оно указывает, заструг, направление. Допустим, вот Сындасско. Я поехал в Сопочный⁷⁶. Я... а расположение заструга вот такое сверяю постоянно, вот так. От таких заструг. Я еду вот отсюда. Если я чуть-чуть поменял направление, уже...

Инт. : Угу, заструги по-другому.

Инф.: К... Падают же не вот так, а вот так, как бы наискосок, то есть заваливаюсь уже набок. И опять выпрямляюсь, допустим, опять пошло по прямой, вот так вот, потому что буран идет по снегу» (Валерий, 1965 г.р., охотник и рыбак, Сындасско).

При этом, как и в случае наблюдения за следами, давность образования заструги – также источник важной информации. Наблюдение за направлением ветра осуществляется не только в момент выезда из поселка, но также и в предыдущие дни. Однако не во все сезоны доминирующий ветер стабилен⁷⁷. Водителями внимательно отслеживается смена направления ветра, и благодаря этому по давности образования заструги возможно определить направление, в котором она указывает:

«Инф.: Допустим, если вот... там есть, бывает, что восточные, ну, это, южные ветра – там они крест-накрест же становятся. Вот там тоже надо помнить, что... какая была последняя пурга, с какой стороны была.

Инт.: То есть, свежие заструги будут с другого направления?

Инф.: Свежие заструги, да, по... вот эти вот, меняются. Ну, короче, надо всё время в нашем районе капитально вот за погодой всё время следить» (Валерий, Сындасско).

Что касается ориентирования по небесным телам, сейчас основной звездой, которая используется долганами, является Полярная звезда. Известно, что это единственное небесное тело, не перемещающееся по небосводу с течением времени, поэтому в случаях, когда взятый

⁷⁶ Локальное название п. Попигаи.

⁷⁷ А. Лаврилье и С. Габышев приводят целую типологию ветров, существующую у эвенков Южной Якутии и Амурской области (Lavrillier, Gabyshev 2017: 217-242). В их случае зимой и весной изменения направления ветра подчиняются определенному алгоритму, в то время как летом закономерности нет (Там же: 177).

турук не слишком сильно отклоняется от оси север-юг, Полярная звезда становится важной точкой отсчета.

Помимо этого, используются также и движущиеся созвездия: водитель замечает какую-нибудь звезду, и с течением времени постепенно переориентируется на другую, находящуюся примерно под пройденным за это время небосводом углом:

«Зимой это хорошо помогает, это, звездочки. Вот держишь. Час едешь, она же двигается, и вот переходишь на другую звездочку и так дальше. И вот так доходишь, перехватываешь» (Борис, 1970 г.р., охотник, Сындасско).

По такому же принципу могут использоваться Луна и Солнце, впрочем, упоминания о таких методах встречается гораздо реже и выступают скорее в качестве курьезных историй о неопытных водителях:

«Там у нас бывали такие случаи, что обратно приезжали, на ту же точку. Это по Луне. [...] Имею в виду, они Луну увидели, да поехали. Ну, Луна вот там вот. Они молодые, время не смотрят. А Луна же, она быстро идет. Быстрее, чем звезда ведь вертится. Поехали так, кругая дали, Луна ушла, они остановились. Утром просыпаются – дома вот стоят. Они обратно приехали» (Валерий, Сындасско).

Также вспомогательным приемом является отслеживание ландшафтных примет, служащих подтверждению верно взятого курса. Объекты, знакомые тундровику, могут быть самыми разнообразными: от озер и сопков до пустых бочек и геодезических объектов. Также это могут быть намеренно оставленные метки, однако в данном случае в роли меток чаще всего выступают окказионально встреченные предметы; как правило, это следы индустриального освоения территории (железные бочки, металлолом). Упорядоченной системы меток, как, например, в случае таежных оленеводов (Loovers 2016), у долган нет. Впрочем, неверно было бы утверждать, что сложность техники расставления меток зависит от характера местности – сложные системы рукотворных ориентиров зафиксированы и в тундровых условиях (Адаев 2015а).

Отдельно следует отметить использование рек для ориентирования. Они оказываются надежным ориентиром, по которому определяется, *«попал я или промахнулся»* (Виктор, 1969 г.р., рыбак, Сындасско) в случае, когда пункт назначения расположен на берегу реки. Направление течения реки (определяемое обычно по расположению замерзших во льду водорослей) может подсказать блуждающему водителю путь к знакомому объекту (например, путь к заливу). Также распространенной является техника «подсчёта» рек. При езде по знакомому маршруту водитель практически всегда знает количество водоемов, которые надо

пересечь на пути домой: *«и едешь узнаёшь: вот эта река подошла, вот это озеро подошло»* (Павел Евдокимович, 1949 г.р., рыбак, Сындасско).

Знание ландшафтных объектов является важным признаком профессионализма тундрового водителя. Кроме того, как уже отмечалось на материале практик мобильности других групп (Истомин 2016), немалую роль в способности успешно перемещаться играет эмоциональное состояние водителя – именно уверенность во взятом курсе позволяет ему не менять его и, таким образом, не плутать.

Открытым остается вопрос о том, позиционируют ли себя на ментальной карте водители при движении по азимуту относительно сторон света. Несмотря на то, что некоторые референты (такие как Полярная звезда), несомненно, помогают ориентироваться относительно независимой системы координат, нарративы информантов скорее указывают на то, что в данном случае важно не знание именно стороны света, а угол, под которым траектория движения находится к этому референту (ср. с [Kwon 1993: 52-53]). При этом принципиального различия между зависимыми и независимыми референтами в представлениях людей нет.

Нельзя также утверждать, что ориентирование по сторонам света долганам незнакомо. Водители снегоходов прибегают к картам, и успешно пользуются GPS-навигаторами (также предполагающими взгляд с высоты птичьего полета), однако делают это не в процессе поездки. У многих тундровиков карты хранятся дома или в тундровом домике. При этом многие из них расчерчены прямыми линиями между поселком и другими стационарными точками в тундре – повторяя предполагаемое движение по *турук*. Зачастую обозначен километраж для каждого из отрезков, также крайне важная информация для отслеживания правильно выбранного курса. Обычно водитель высчитывает пройденное расстояние, поддерживая постоянную скорость и отслеживая время в пути.

5.1.2. Протоптанные дороги: орок и нуол

Не менее важную роль в перемещении играют различного рода линии на поверхности тундры. Это могут быть линии разной степени постоянства: от естественных линий ландшафта (в первую очередь, рек⁷⁸) до одиночных следов от снегохода, бесследно заметаемых ближайшей пургой. При этом многие траектории движения являются гораздо более частотными, чем другие (они отмечены на карте syndassko.interarctic.ru в виде идеальных векторов – в реальной жизни они несколько более вариативны).

⁷⁸ У П.Е. Островских (1903: 4) и у К.М. Рычкова (1915: 3) встречается любопытное выражение, также означающее езду по руслу реки - «гонять речку».

Как уже отмечалось исследователями, постоянно возобновляемые дороги обладают особой нарративной значимостью. Так, Т. Аргунова-Лоу рассматривает представления о дороге между приграничными поселками Ессей в Эвенкийском муниципальном районе Красноярского края и Оленёк в Республике Саха (Якутия). Она пишет, что дорога, связывающая эти поселки, имеет гораздо большее значение, чем просто физическая связующая: с ней связаны нарративы, память и знания жителей обоих поселков. Несмотря на то, что в советское время эти поселки были разделены административной границей, более мелкие населенные пункты на 400-километровой дороге между поселками были уничтожены в связи с укрупнением, а в 1950-е гг. из-за карантина даже введен временный запрет на перемещения между ними, неформальные связи по-прежнему оставались сильны: происходил обмен оленями, вирилокальные браки (оленекские мужчины брали себе невест из Ессей), имели место постоянные визиты родственников и друзей. Связывающая поселки дорога, представляющая собой необслуживаемый зимник (то есть скорее направление, чем дорогу), называется в обоих поселках «Большая дорога» что, по мнению исследовательницы, указывает на ее важность для жителей, а не на ее физические характеристики. Для женщин, уехавших в Оленёк, она становится символической связующей нитью между ее родом и родом мужа, сама дорога превращается в цепочку точек памяти, к которым приурочена та или иная жизненная история человека (Argounova-Low 2012a). Интересно также отметить, что материальность такого рода накатанных следов является прямым отражением социальных отношений – эти следы существуют исключительно из-за того, что между двумя точками существует некая социальная связь. Это отличает их от привычной всесезонной дороги, возникновение которой, несомненно, связано с социальными отношениями, но ее значимость может со временем меняться, а также само ее существование может трансформировать социальные отношения (Harvey 2012). В случае снеговых следов материальная составляющая точно повторяет социальную.

Следы, применяемые в ориентировании, можно разделить на две категории: постоянно используемые и потому хорошо накатанные маршруты и единично встречающиеся следы различных транспортных средств. Различия в представлениях о накатанной дороге и одиночном следе прослеживаются в словоупотреблении на долганском языке. Первое и второе имеет разные наименования: слово *һуол* (иногда: як. *суол*) точнее всего переводится на русский как «след» и может использоваться как для следа снегохода – «*буран һуол*», так и для следов животных и человека, когда речь идет о конкретном, материальном следе, чаще всего одиночном. Слово *орок* ближе к русскому слову «дорога», оно может использоваться и в переносном значении: «*из Питера приехала - тоже орок*» (Акулина Игнатъевна, 1938 г.р., Сындасско). Несколько огрубляя, можно утверждать, что *һуол* становится *орок* в случае если

регулярно обновляется. Некоторые словоупотребления, таким образом, возможны только в одном из вариантов (см. Таблицу 4).

Таблица 4. Использование слов *һуол* и *орок*

<i>Һуол</i>	<i>Орок</i>
<i>таба һуол</i> – единичный след оленя	<i>таба орок</i> – дорога, проложенная оленьим стадом
<i>буран һуол</i> – единичный след снегохода	<i>буран орок</i> – накатанная снегоходная дорога, <i>рег.</i> буранница
<i>машина һуол</i> – след автомобильных шин	<i>машина орок</i> – зимник
<i>бөрө һуол</i> – волчий след	<i>капкан орок</i> – охотничий путик

«Протоптаные дороги» – *орок* – существуют в нескольких направлениях. Они ведут в соседние поселки Юрюнг-Хая, Новорыбное и Попигаи. Кроме того, постоянно возобновляемые следы ведут также к скоплению охотничьих точек вдоль Хатангского залива и к Угольной горе (*Үрдүк кайа*), где местные жители регулярно добывают уголь для топки печей. К оленеводческим стойбищам, как правило, не существует устойчивых дорог из-за постоянной смены их расположения, однако в определенные сезоны между поселком и стойбищем появляется настоящая «протоптанная» дорога. Например, в мае, на *весновке* – во время отела и подготовки к летнему периоду кочевания, оленеводческая бригада остается на одном месте в течение месяца, за который, благодаря постоянным перемещениям между стойбищем и поселком, здесь успевает появиться заметный след. В таежных регионах, например, у эвенков Южной Якутии и Амурской области такого рода дороги значительно более распространены (Lavrillier, Gabyshev 2017: 250), в то время как для тундровой мобильности их наличие является далеко не обязательным.

Для неопытных водителей следование *орок* является единственным способом перемещения, однако и опытные водители наряду с движением по *турук* также часто прибегают к их использованию. Обычно это объясняется двумя мотивировками, связанными с безопасностью: облегчение ориентирования и возможность в непредвиденной ситуации быть спасенным – ведь вероятность встретить человека на протоптаных дорогах возрастает в разы. Езда «по дороге» представляется самым надежным и безопасным способом перемещения: «*Да-да-да, вот если когда вот один едешь, желательно, чтоб по дороге ездить. Потому что когда-нибудь кто-нибудь обязательно проедет по этой дороге. Если не*

наши, с Сындасско, то с Юрюнг-Хая обязательно кто-то поедет в Сындасско, и всё равно подберут, попадешь к кому-нибудь» (Валерий, Сындасско).

Распространенность использования «протоптаных» дорог среди неопытных водителей можно также интерпретировать как следствие их неуверенности в собственных навыках. Как отмечал К. Истомина, чувство страха и тревоги с большой вероятностью возникает в процессе перемещения с помощью установления азимута в связи с тем, что до визуального контакта с известным ориентиром невозможно проверить правильность взятого курса. Поэтому эмоции и связанное с ним плутание могут помешать успешному достижению точки назначения (Истомин 2018). В связи с тем, что частой ситуацией являются одиночные поездки в тундру, выбор между движением по азимуту и использованием протоптаных дорог является выбором между безопасностью и экономией времени (а вместе с тем и топлива):

«Инт.: Наличие дорог очень важно, потому что я, допустим, я поехал один, да? Ну, мы в селе так-то постоянно одни ездим. Потому что, с одной стороны, одному ездить хорошо знаете, чем? Что так без задержек едешь.»

Инф.: Да, никто ничего не задерживает.

Инт.: Никто тебя не тянет, не дергает. Расстояние вот это – 180 километров – за 6 часов преодолеваешь. Это такая езда, нормально ездить, это можно ездить, да. А если вдвоем с кем-нибудь поехал – всё, уже считай, что часов 12 потеряешь. Ну, 6 часов потеряешь, потому что за 12 часов туда доедешь. То там у него что-то сломается, там помочь надо, то да се. Это, это... Это минус. А плюс тем, что на одном буране, допустим, я поехал, сломался – всё» (Валерий, Сындасско).

Так, в случае, если такая накатанная дорога пролегает недалеко от места назначения, опытный водитель, несомненно, воспользуется ей. Однако в качестве приоритета он обычно выбирает уменьшение километража. Один из опытных тундровиков, рисуя воображаемый маршрут из Сындасско до стойбища, расположенного в отдалении от накатанной дороги в Юрюнг-Хая, сначала прокладывал его вдоль нее, а потом отклонялся от дороги к искомой точке под тупым углом (Рисунок 20).



Рисунок 20. Схема использования протоптаных дорог для ориентирования

Непрямой угол поворота к стойбищу он объяснил следующим образом:

Инт.: А почему Вы не в самом конце отворачиваете? Вот можно же ближе отвернуть, вот то есть вот досюда по дороге доехать, а потом отвернуть?

Инф.: Как... как говорится-то? Ровно было на бумаге, да забыли про овраги. Просто вот, когда едешь вот более-то, расстояние вот... ну там, допустим, крюк. У меня, говорю. Если я... если я вот так поеду, крюк примерно где-то получается 20 километров. 20 километров...

Инт.: Много, да?

Инф.: Да много, длинно вот, по нашим меркам. Потому что на 20 километров час теряешь. С ними час теряешь. А так – ну я лучше час сэкономлю, собственно. Я вот так поеду – потеряю пять часов. Или я вот там поеду и потеряю четыре. Плюс один час отдохну. Лучше... лучше отдохнуть» (Валерий, Сындаско).

Основная доля перемещений представляет собой комбинирование этих двух типов приемов (движение по азимуту и использование протоптанных дорог)⁷⁹. Частотность использования *орок* зависит как от опыта водителя, так и от знания конкретного маршрута. В качестве примера перемещения по малознакомому маршруту интересно привести ситуацию одиночной поездки тундровика в соседний поселок, куда протоптанная *орок* поддерживается не всегда (например, в случае заметания ее пургой она может быть заново проложена не сразу). Обратившись к имевшим опыт поездок по этому маршруту односельчанам, он получил инструкции ехать строго на юг – на тот момент, поперек заструг, также ему сообщили точный километраж и ориентиры: в последние десятки километров местность должна была стать намного более холмистой. Он взял в соответствии с рекомендациями *турук*, однако заволновавшись из-за плохой погоды отклонился от него вправо. Поняв свою ошибку, он ехал по прямой, до тех пор, пока не наткнулся на снегоходную дорогу. Он стал следовать ей до тех пор, пока на пути ему не встретился балок. Утром при ближайшем рассмотрении стало ясно, что это не один случайный след, а протоптанная дорога, из чего он сделал вывод, что такая оживленная дорога может быть только в поселок и действительно, как оказалось, она вела именно туда. Из этого примера видно, что приемы ориентирования используются в последовательном сочетании: сначала предпринимается попытка доехать по *турук*, потом, если

⁷⁹ Наличие чёткого разграничения этих методов в представлениях тундровиков, впрочем, интересным образом становилось явным в разговоре об этом на русском языке. Дважды в опыте моих полевых наблюдений у меня повторялся похожий диалог. В первом случае в ответ на мой удивленный возглас при поездке в пургу из поселка в стойбище «Не знаю, как Вы вообще дорогу находите!» собеседник возразил: «Так без дороги едем». Во втором случае, уже с другими действующими лицами, мы на двух снегоходах двигались от одного стойбища к другому, и через некоторое время после взятия *турук* стали часто останавливаться, водители всё время смотрели в бинокль и советовались между собой. В одну из остановок я спросила: «Дорогу ищем?». «Эээ, нет», - отвечает: «без дороги едем». Поправляюсь: «Ну, направление» - «Ага», - говорит, «Плутаем чуть-чуть». Выражение «искать дорогу» для меня в данном случае было синонимично слову «ориентироваться», однако собеседниками однозначно было проинтерпретировано буквально (ПМА 2015).

другие признаки указывают на то, что курс взят неверно, водитель пытается немного изменить траекторию в надежде наткнуться на протоптанную дорогу (в той же роли могут выступать и реки). При этом важно убедиться, что это не одиночный след, а действительно наезженный маршрут, тогда следуя ему возможно будет выбраться в нужную водителю точку.

Что касается одиночных следов (*луол*), они также могут быть использованы для перемещения, однако предварительно такой след проходит «одобрение» – водитель убеждается, что этот след был проложен человеком, двигавшимся по азимуту, а не петлявшим по той или иной причине:

Инт.: Ну а вы вот этими дорогами пользуетесь, которые уже проложены, вот эти следы?

Инф.: Хоро... если хорошая дорога, обязательно пользуемся.

Инт.: А хорошая это какая?

Инф.: Хорошая... во-первых, прямая дорога. Не, не, не извилистая, а прямая дорога. Мы знаем, места-то знаем. Вот... хороший человек поехал. Трезвый. Он прямо поехал. Ну, едем по этим. А потом нек... а те, кто не знает места или нетрезвый, будут блуждать. Зачем же нам ехать по ним? Лучше напрямую. Если знаешь места, сам дорогу пролаживай. Сам эту дорогу делай. Зачем туда мотаться (смеется)» (Павел Евдокимович, Сындасско).

Зачастую человек, оставивший след, известен – тщательное отслеживание перемещений других водителей и умение «читать» снегоходный след является важной частью компетенций тундровика. Показательной в этом отношении была ситуация, когда по возвращении из оленеводческого стойбища обратно в Сындасско мы сидели на кухне за чаем с главой семьи, в которой я жила, и обсуждали дорогу, по которой меня везли из стойбища. Я спросила его, почему у приметного геодезического знака (на поверку оказавшегося одним из самых используемых ориентиров в пути) так много следов снегохода. Он стал расспрашивать меня о том, что это были за следы, и я сразу же поняла, что совершенно не в состоянии ответить даже на самые простые вопросы: сколько было следов или насколько они были свежими. Когда на вопрос о том, были ли это следы *советских буранов* или *ямах*, ехали ли они с нартами или без, я тоже ответила лишь что-то невразумительное, он рассмеялся и начал объяснять, что замечать такие вещи важно, потому что одиночные следы в тундре очень информативны для водителей. Важно запоминать, на каком снегоходе был человек, выехавший из поселка или встреченный в пути. Знания о направлениях перемещений и давности поездок позволяет гораздо яснее читать следы и ориентироваться по ним. Даже при обилии следов на «накатанной дороге» по этим признакам легко будет найти, например, след человека, выехавшего на точку, лежащую в

стороне от «накатанной дороги» – определив по следу марку снегохода и давность поездки (описание сходных практик см. у Lavrillier, Gabyshev 2017: 250).

Кроме того, знания о марке снегохода, времени и направлении движения крайне важны в случае поиска не приехавшего вовремя в место назначения человека. Эти данные позволяют практически безошибочно отделить его след от прочих и, в сочетании с представлением о нежелательности плутания в случае потери ориентации, дают возможность быстро найти потерявшегося. По своей сути это сходно с более традиционным в этнографической литературе сюжетом: описанием умения охотников и шире – тундровых и таежных людей – читать следы животных и людей, являющихся для них важным источником информации (Brandišauskas 2017: 135-9). Вот типичное рассуждение:

Инт.: А вы так-то вот как-то отслеживаете, кто на чем уезжает, что это? Ну, в какую сторону, что за люди. Следите за этим? [...] Ну в смысле вот когда в поселке сидите, да, ну как бы.

Инф.: А, когда смотрим-то конечно, де-детям звоню, кто, кто куда петляет. На производство. Вот Сопочный именно там находится, в ту сторону. Если туда поехал, значит, в сторону Сопочный поехал. И значит из Сопочного человек или, или там бригада наша находится, или туда поехал. Узнаешь а, тогда.

Инт.: Тогда понятно, чей след, да?

Инф.: А, тогда значит понятно, чей след, ага. Если там кто-то пое... поехал, значит, вчера, допустим. Я знаю, что он по... поехал вчера или позавчера в сторо... его должен быть след только.

Инт.: И Вы его находите, да?

Инф.: Конечно, если с поселка-то поехал, ага, находим его хозяйство. С поселка-то рано забираешь его, берешь его след и можешь поехать, по его следу можно поехать. Если, например, прямо поехали. Если не прямо поехал, то зачем мотаться за ним. Вот. Вот такие» (Павел Евдокимович, Сындасско).

Я много раз наблюдала, как жители поселка (как мужчины, так и женщины) обсуждают это между собой, как по рации из стойбища в стойбище передается информация о выехавших от них людях или о проехавших мимо. При этом значение имеет любое перемещение, так как мотивацией для накапливания подобного рода информации служит составление воображаемой «интерактивной» и постоянно обновляющейся карты перемещений – явление, которое В.Н. Давыдов назвал «рефлексивной мобильностью» (Давыдов 2017: 111), понимая под ней взаимную координацию тундровиками движений на основании наблюдений, вербальной и невербальной коммуникации, а также умения прогнозировать и использования интуиции.

Завершая раздел, посвященный современным методикам ориентирования у долган, интересно коснуться еще одного противопоставления, существующего в долганском языке:

Инф.1: Турук, ну ориентировочно берешь маршрут, это турук называется.

Инт.: То есть, вот когда вы берете вектор?

Инф.1: Да. Есть человек, который вот хорошо ориентируется, есть который не ориентируется. Ну говорят туругоһуок, значит у него нету этого, ориентира.

Инт.: Туругоһуок?

Инф.1: Туругоһуок, ага. Ну это неориентировочный значит. А вот туруктак – это значит ориентировочный, это ориентируется хорошо [...].

Инт.: Туруктак. Хорошо ориентирующийся, да?

Инф.1: Да, да.

Инт.: А вот есть же еще слово һирдьит?

Инф.1: һирдьит, это схожее слово, да. Но это человек, который не блуждает. Ну в смысле, он знает каждую...

Инт.: Землю, да?

Инф.1: Землю, каждую кочку или как-то.

Инт.: А чем отличается туруктак от һирдьита?

Инф.1: Они почти одинаковые, родственные слова, да. Просто туруктак, это он конкретно

Инф.2: Направление просто держит.

Инф.1: Не конкретно берет направление, вот туруктак, он едет...

Инф.2: Вот одну нашел и едет по ней.

Инф.1: А туруктак, это просто ориентировочно умеет.

Инф.2: Ориентировочно едет, по-моему, ориентируется.

Инф.1: Он не этот, не һирдьит.

Инт.: Не землю знает, да?

Инф.1: Да, не землю.

Инт.: Просто умеет держать направление.

Инф.1: Да, да, да. Я вот, допустим, в [Юрюнг-]Хаю еду, я не знаю там ни озер, ни рек. Я просто беру направление» (Инф.1 – Архип, 1962 г.р., рыбак и охотник; Инф. 2 – Лидия, 1964 г.р., сотрудник ЖКХ, Сындасско).

То есть, мы видим, что информантом противопоставляются навыки поддержания курса и знание ландшафта как целого. Таким образом, в случае долганских приемов ориентирования

нельзя говорить о маршрутном восприятии ориентиров, в отличие от ориентирования у инуитов (Aporta 2009), равно как и неправомерно противопоставлять движение вдоль линий и движение в нерасчерченном пространстве (Ingold 2005).

5.2. Преемственность с техниками управления оленьей упряжкой

В литературе высказывалось мнение о том, что техники ориентирования на снегоходах и оленьих упряжках представляют собой несвязанные между собой когнитивные навыки (Nabeck 2013; Istomin, manuscript). Однако принимая во внимание тот факт, что у этих техник есть историческая и функциональная преемственность – во многих случаях именно олени упряжки заменил снегоход, также представляя собой преимущественно зимний вид транспорта⁸⁰ – необходимо с осторожностью отнестись к таким предположениям. В связи с тем, что у некоторых жителей Сындаско на момент проведения исследования остались в употреблении олени упряжки, а те, кто полностью переключился на снегоход, еще помнят собственный опыт управления оленями, при обсуждении техник управления снегоходами нередко происходит сравнение этих двух навыков (как в ответ на вопрос интервьюера, так и без его вмешательства). Сейчас преодолеваемые на упряжке расстояния невелики, и осуществляются они чаще всего по накатанной дороге. Однако повсеместное использование оленей в качестве основного транспортного средства еще недавно было нормой.

Более того, описание практик ориентирования начала XX века поразительно близко к современным. Так, у К.М. Рычкова в путевых заметках, посвященных поездке на восток от с. Дудина (нынешнего г. Дудинка) на перекладных оленях, встречается описание, весьма сходное с существующими ныне техниками ориентирования:

«Проезжая по тундрам, туземцы руководствуются направлением ветра, звездами и, главным образом, застругами (грядами), которые образуются из слоев снега, от постоянно дующих в одну сторону ветров. По открытым тундрам заструги всегда расположены с юга на север, как гряды волн. Форма заструг однообразная: северный конец их всегда загнут.

Туземцы знают по опыту, как следует пересекать эти снежные гряды, при направлении к известному месту, и редко ошибаются. Часто заструги, образовавшиеся от северного ветра, временно заносятся западными или другими ветрами, образующими так называемые "безпутные" заструги, но опытный глаз туземца тотчас это различит. Он осторожно

⁸⁰ Впрочем, за некоторыми исключениями: так, среди долган была также распространена летняя верховая езда на олене (Попов 1956), а сейчас всё более распространяются летние перемещения на *буранах* (ПМА 2017). Эти практики я оставляю за скобками, поскольку, по моему предположению, обе они требуют специфических когнитивных навыков, однако отдельного исследования по этому поводу не проводилось.

отгребет "безпутную", свежую застругу и по углу, образованному новым слоем снега над старым, поверит свой путь. При чрезвычайно развитой наблюдательности, руководствуясь такими ничтожными признаками, как сбитая ветром кора изредка встретившегося деревца или помятая трава» (Рычков 1915: 1).

Сходное описание, хоть и намного менее подробное, встречаем у В.Н. Васильева: *«Дорог никаких не существует, и в огромном большинстве случаев, в лесу или в тундре безразлично, едут, лишь выбирая удобные, чистые места и придерживаясь одного определенного направления, с которого не сбиваются» (Васильев 1908: 13).* Можно предположить, что это описание ориентирования по *турук*. Таким образом, мы видим сходство между управлением оленьей упряжкой и снегоходом в использовании движения по азимуту, отслеживании поддержания курса при помощи направления ветра, заструг, а также приметных мест на пути.

Однако следует обратиться к разнице между управлением оленьей упряжкой и снегоходом. В нарративах тундровиков можно выделить несколько типов различий между этими двумя техниками. Прежде всего, эти различия касаются изменений в способах подсчета километража и стратегии остановок, последствий разной скорости движения у упряжек и снегоходов, отсутствием возможности при езде на снегоходе полагаться на инстинкты животного, а также разной степенью предсказуемости поездки (на снегоходе поломка может случиться неожиданно, в то время как поведение оленя весьма предсказуемо). Разберем эти различия подробнее.

Как уже было упомянуто, знание расстояния между начальной и конечной точкой – важный прием ориентирования. Длина пути при езде на снегоходе всегда известна благодаря наличию спидометра, при перемещении же на оленях в качестве приблизительной меры расстояния долганами использовались остановки оленей для отдыха, которые требуются оленю приблизительно один раз в десять километров⁸¹. Расстояние между объектами оценивалось количеством таких остановок и, таким образом, могло быть рассчитано менее точно.

Скорость движения на оленях и снегоходах также неодинакова. Это влияет на восприятие окружающего ландшафта и возможность примечать ориентиры:

⁸¹ Сходные единицы измерения встречаются у многих этнических групп, например, «нэдалава» у ненцев и «дук» у коми. См. (Istomin, manuscript). Все они являются примерными, и их протяженность в километрах меняется в зависимости от погодных условий, характерных для того или иного сезона. Существование такого рода единиц измерения – общее место для работ путешественников, естествоиспытателей и православных служителей XIX-XX века, посвященных описанию северных регионов. Например, у Д.В. Хитрова находим: *«Расстояние от одного места до другого определяется не верстами, а сутками. Обыкновенно говорят, от такого-то до такого-то места столько дней пути. Для выражения же далекаго дневного пути употребляют слово атыр-кюнук, то есть самец-день, огромный дневный путь. А для определения расстояний, заключающих в себе менее дня пути, употребляется слово: турох, т.е. остановка. От Булуна, говорят, например, до устья Аякита на хороших оленях и собаках одна остановка, или роздых, а на худых и в три не доедешь. Выражение это взято с того, что собакам и оленям на каждые десять верст делают остановку и дают роздых минут на пятнадцать» (Хитров 1856: 24).*

«Инт.: А большая разница вот между поездками на оленях и на «Буране»?»

Инф.: Конечно, большая. На «Буране» быстро же. На «Буране» еще не ориентируешься, быстро идет. На оленях сразу все знаешь, ход оленя знаешь. Потихоньку, ровно. На «Буране» не заметишь, какой уже проскочил» (Борис, Сындасско).

Небольшая скорость при перемещении на оленьей упряжке позволяет также прощупывать направление заструг ногой (в темное время они не видны), не останавливаясь, просто спуская ее с нарт по ходу движения. При езде на снегоходе скорость для этого слишком велика и, кроме того, на ходу это сделать не позволяет его техническая конструкция. Однако на снегоходе есть фара, которая позволяет увидеть заструги в темное время суток и без этого приема.

Нюх оленя позволяет чують приближение скопления людей издалека: *«И иногда если с подветренной стороны в бригаду поедешь, оленя они запах чуют. Понимают сразу вот. За десять километров могут взять. И сразу уже. Они к стойбищу приведут» (Павел Евдокимович, Сындасско).* Кроме того, по словам информантов, нюх оленей помогает им почуять следы прошедшего стада или оленьей упряжки, даже если следы уже занесены снегом. Многочисленны истории о том, как олени привозили спящего или пьяного человека, туда, куда ему требовалось. Эти свойства оленя часто связываются с ощущением безопасности при езде на них, а снегоходные перемещения, особенно в плохую погоду, напротив, с риском:

«Инф.: Олени помогают нам буквально по запаху. Оленя отпускаешь, направление отпускаешь [перестаешь отслеживать турук – В.В.], сам иногда приводит. К стаду или домой.

Инт.: А если на буране едете?

Инф.: Ой, на буране это опасно очень. На буране вообще в плохую погоду лучше остановиться. Когда вот пасмурно, ничего не видно, ни оврагов, ничего. Когда ясно – по дороге, в основном, по дороге ездим на буране. Приехал, по дороге ехать» (Борис, Сындасско).

Это ощущение опасности связывается также с внезапными полонками, возможными при использовании снегохода. Основными способами избежать экстренной ситуации являются уже упомянутые стратегии езды несколькими снегоходами и использование протоптанных дорог, увеличивающее вероятность случайной встречи с другими тундровиками.

Однако при всех упомянутых различиях важно отметить, что основные приемы ориентирования – движение по азимуту и следование протоптанным дорогам – являются общими для обоих транспортных средств. Все рефлекслируемые водителями различия касаются тех или иных нюансов, однако никогда не оспаривают общность базовых когнитивных навыков. Все они представляют собой обсуждение преимуществ и недостатков перехода на

управление снегоходами, впрочем, решающей всегда остается скорость снегохода, позволяющая не только сократить время в дороге, но и упростить охоту на дикого оленя⁸².

5.3. Культурные ограничения мобильности

Помимо описанных выше практических навыков ориентирования, предопределяющих то, каким образом будет пролегать путь транспортного средства, существуют также культурные факторы – разного рода запреты, оказывающие не меньшее влияние на конструирование траектории движения и временное планирование. К пространственным запретам относятся, в первую очередь, ограничения, касающиеся ситуации наличия среди участников движения женщин, а к темпоральным – представления о нежелательном времени для выезда или событиях, предшествующих ему, а также действиях, совершаемых после него. Первые являются ограничителями непосредственно в дороге, вторые – обрамляют ситуацию перемещения.

5.3.1. Запреты, связанные с дорогой

Как уже упоминалось в предыдущей главе, большинство запретов и предписаний в дороге связано с ограничениями именно для женщин. Исключение составляют предписания, связанные с поведением в маркированных местах – они распространяются и на женщин, и на мужчин, хотя для мужчин, опять же, являются менее строгими (подробнее см. Главе 4). Эти гендерные различия этнографы традиционно связывают с разделением сфер деятельности: женское обычно связывается с домашним и оседлым, мужское – с лежащим вне дома и мобильным (Щепанская 2003: 50; Головнёв 2009: 70). Мои информанты также эксплицируют подобную логику: *«Когда едешь на буране, ты сейчас поедешь, земли очень, как тебе сказать... Ты здесь приезжая. Там шаманские всякие, просто надо женщин, женщин нельзя возле нее объезжать, или круг сделать, еще заболеешь или чо-то случайно, тем более, ты издалека. Это женщинам нашим не положено вот так»* (Вениамин, 1973 г.р., рыбак, Сындасско).

Обычно «женские» запреты связаны с ограничением доступа в определенные локации. Предельным случаем такого рода ограничения является запрет пребывания женщин на всём

⁸² Изменения в охоте на дикого оленя под влиянием внедрения механического транспорта подробно рассмотрены в работах Д.В. Воробьева, посвященных эвенкам Эвенкийского и Туруханского муниципальных районов Красноярского края (Воробьев 2011, 2013, 2016). Несмотря на некоторые отличия рассматриваемых регионов от ситуации на Таймыре, многие закономерности являются общими. В частности, тенденция к увеличению доступной для охоты дистанции, а также появление у охоты на дикого оленя не только потребительского, но и товарного значения.

левом берегу Хатангского залива (посёлок и большинство охотничьих и рыболовецких точек, а также все оленеводческие бригады расположены на правом). Также распространён запрет женщинам подниматься на тундровые возвышенности: *«Она рассказывала, что на гору туда поднялась. А туда вообще нельзя подниматься. Потом же ее и не стало. Ну, не сразу, конечно, а то ли, да я даже не помню, даже года, года не прошло, наверно – ее не стало же, у нее сердце остановилось. Ну так. А так говорили ж – ну, так-то в принципе действительно уж вроде бы на сердце она никогда не жаловалась»* (Анисья, 1959 г.р., воспитатель детского сада, Сындасско, родом из Попигая).

Однако отдельно хотелось бы остановиться лишь на специфическом запрете «кружения» в связи с тем, что он оказывает наибольшее влияние на прокладывание водителем своего курса. В случае, если участником перемещения является женщина, некоторые локации по дороге обратно необходимо огигать с той же стороны, что и по дороге туда, чтобы вокруг этого места не была описана петля, какой бы длины и продолжительности по времени она ни была (вплоть до сотен километров и нескольких месяцев)⁸³. В качестве маркированных объектов в данном случае обычно выступают кладбища и могилы шаманов.

Показательным с точки зрения значимости этого представления для жителей Сындасско была ситуация, произошедшая со мной во время полевой работы в 2015 году. Один из самых опытных тундровиков поселка повёз меня к своим родственникам в оленеводческое стойбище, остановившееся на весновку в нескольких десятках километров от поселка. До него можно было добраться как по *турук*, так и некоторое время следуя руслу реки, где к тому же существовали уже накатанные следы, с помощью которых можно ориентироваться, и в зависимости от выбора маршрута мы бы по разные стороны обогнули поселковое кладбище, на котором похоронен шаман. В связи с тем, что водитель спешил – в любой момент мог прилететь рейсовый вертолёт с его старшей дочерью на борту – он, по всей видимости, выбрал короткий путь, но предусмотрительно обогнул кладбище с другой стороны, предполагая, что обратно меня повезут по *орок*. Однако о существовании этих двух альтернатив я узнала только через пару дней, когда несколько человек из оленеводческой бригады решили поехать в поселок и готовы были захватить с собой меня. Дискуссия о том, как он приехал, длилась довольно долго: многие пытались вспомнить, с какого направления мы подъезжали, задавали мне наводящие вопросы, но с уверенностью установить факт не

⁸³ Интересно, что внутри поселка этот запрет также существует, но на меньшем масштабе: дома, в которых, по воспоминаниям, жили шаманы, хранятся шаманские вещи или кто-то недавно умер, необходимо также при перемещениях по поселку обходить одной и той же стороной. Мне, в начале моего пребывания в поселке не обладающей еще такого рода знаниями, просто рекомендовали при возвращении полностью повторять свой маршрут, что, надо отметить, становилось несколько проблематичным, если точка назначения у меня была не одна, а за день я посещала несколько домов в разных частях поселка.

удавалось. В конечном итоге было принято решение о том, чтобы везти меня длинным путем, однако по приезду в Сындасско первой нашей остановкой был дом этого тундровика – ведь в случае ошибки мы намеревались совершить еще одну поездку, возвращающую всё на круги своя. Таким образом, даже несмотря на то, что во время дискуссии на стойбище раздавались робкие мнения вроде «нам-то старики запрещают, но, может, тебе можно», к этому запрету относятся с большой серьезностью. Наказание за нарушение тот самый водитель остроумно сравнил со штрафом за нарушение ПДД:

«Инт.: А что будет, если женщина...»

Инф.1: Если незнающий человек, может везти свободно, простительно ему, а если знающий человек...

Инф.2: Ты знаешь. Ты специально поедешь, будет плохо: или заболеешь или умрешь.

Инт.: То есть как бы для человека, который сам поедет, да, для этого человека?

Инф.1: Как будто нарочно, правила чтоб, ну как гашиникам, чтоб понимали, всё платить...

Инф. 2: Или сам, или же буран сломается, или сам ...»

Инф.1: Типа этого короче.

Инф.2: Так говорят.

Инф.1: Ну, все равно дух земли все равно смотрит. Просто у человека, если вера есть, может соблюдать это» (Архип и Лидия, Сындасско).

Мы видим, что значение имеет, по мнению информанта, осведомленность о своих действиях, причем ответственность в данном случае ложится на плечи мужчины-водителя – человека, направляющего движение, а не женщины-пассажира, на которую распространяется запрет. При этом, как было указано в Главе 4, неосведомленность активного действующего не означает отсутствия наказания.

Важно также отметить, что длительность этого «круга» может быть весьма велика – вплоть до сезона:

«Инф.2: Или на Буране, например, поедешь в тундру. Одной же дорогой едешь. Вот, например, вот весной на удочки едем, мы по берегу едем, а обратно уже держит, лед же, обратно мы по верху идем. То есть, могилы мы это самое...

Инт.: Объезжаете?

Инф.2: Объезжаем. А там мы останавливаемся, там, пешком обходим эти могилы.

Инф.1: И обратно на буран.

Инф.2: И обратно на буран садимся. Потом следующая могила. То есть, там же несколько. Останавливаемся, женщины, обходим, ну, то есть, чтобы не кружить над могилой.

Инт.: То есть, важно не то, что одной дорогой возвращаться, важно просто вот именно в эти нужные точки не объезжать?

Инф.1: Не объезжать, ага. А то круг оставишь – бабушка [шаманка, лежащая в могиле – В.В.] придет к тебе» (Архип и Лидия, Сындасско).

Таким образом, в зависимости от наличия в составе участников перемещения женщины дорога планируется различным образом. Во многих случаях путь удлиняется в связи с запретом на «кружение» определенных мест, при этом этот может касаться как однодневной поездки, так и отъезда на несколько месяцев.

5.3.2. «Обратный день»

Основным запретом, влияющим на темпоральное планирование поездки, является обратный день⁸⁴. Предписание касается более широкого круга действий, чем перемещения. Оно включает в себя запреты в определенные дни недели совершать какое-либо действие впервые за год – например, предпринимать поездку в определенную локацию, ехать на промысел, знакомиться с новыми людьми. День, считающийся «обратным», отсчитывается от того, на какой день недели выпал церковный праздник Благовещения (7 апреля)⁸⁵. Наиболее подробная мотивировка, которую удалось встретить, такова: *«7го апреля приходит праздник... как он... Благо... Благовещение называется по-русски. А у нас он называется Лоһобест. Ну я думаю, Благовещение долгане не могли сказать и назвали Лоһобест. Или проще называли Чыгычаак [долг. «птичка» – В.В.]. И этот день считается обратный день у нас. В этом году он совпал во вторник. И мы вот с вами в обратный день разговариваем (смеется). Чего нельзя было, кстати, делать, надо было вчера встретиться, с новым человеком (смеется). Считается, у русских же это Благовещение, приезжают, прилетают, то есть, птицы, уже весна, вот и у нас птица прилетела, начала вить гнездо, а в это время пурга и ветер, вот это гнездо все время сдувало. А птица бедная снова начинала вить гнездо, и снова. И вот считается, что она не в тот день, в обратный день начала вить гнездо, не в тот день, рано. И поэтому с этим связан обратный день. В этот день мы не ходим в гости к тем, у кого мы не были в течение года. Не ездим на охоту. Не начинаем нового дела. Если, допустим, мне надо в обратный день начать какое-то новое дело, значит я должна накануне его немножко... Вот, допустим, мне*

⁸⁴ Существует также ряд классических предписаний касательно поведения остающихся дома: например, нельзя зашивать одежду перед дорогой или мыть полы до прибытия человека в конечную точку, однако в связи с тем, что они не оказывают влияние на планирование поездки, отдельно они рассматриваться не будут.

⁸⁵ Кроме того, в Сындасско также есть «фиксированный» обратный день – понедельник, сохраняющийся из года в год. Он считается менее «строгим». Уже в соседнем Новорыбном, однако, существует только «плавающий» обратный день.

надо, допустим, что-то там выкопать на улице, дома, вот это обязательно надо. Значит, я сегодня должна это начать, ямку выкопать, чтобы завтра продолжить в обратный день» (Жанна Петровна, 1950 г.р., сотрудница библиотеки, Новорыбное).

О степени строгости соблюдения этого запрета можно судить по следующему фрагменту интервью:

«Инф.: Если, например, туда только в дальнюю дорогу надо, в обратный день не ездим. Вот сети в обратный день не ставим. Если я вчера поставил, а завтра обратный день, то я могу завтра поставить, я уже поставил.

Инт.: Ну понятно. Потому что уже начали, да?

Инф.: Ну. А так, чтоб заново только начинать в обратный день - нет.

Инт.: Сейчас какие дни обратные?

Инф.: Ну постоянно понедельник. Это... Я сам не знаю (смеется).

Инт.: А говорите, соблюдаете (смеются).

Инф.: Нет, я... Надо в первый день вот, надо вот обратный день. А сейчас-то я на него не обращаю внимания, первые дни. Просто я в одно и то же место же ездию, на точку к себе. Это не новое. А вот куда-нибудь надо собраться в первый раз, например» (Олег, 1960 г.р., рыбак, Сындасско).

Учитывая тот факт, что беседа происходила в марте, ясно, что связать это незнание с тем, что день недели сменился недавно, невозможно.

Прагматические соображения также часто вносят коррективы в соблюдения этого правила. Игнат (1961 г.р., рыбак и охотник), глава семьи, в которой я жила в Сындасско, планировал длительный отъезд на *точку*, находящуюся на левом берегу Хатангского залива. Это был разгар сезона охоты на дикого оленя, поэтому в тундру уезжали в это время многие. Изначально понедельник в качестве дня выезда не рассматривался в связи с тем, что он «обратный». Однако утром этого дня, проснувшись, я застала его за сборами в дорогу. Он мотивировал смену планов тем, что в этот день отменили рейсовый вертолет и перенесли на следующий день: *«Сегодня вертолета не будет, можно на точку ехать! Ну, пьяных не будет»⁸⁶. Хотя, конечно, завтра понаедут, будут там болтаться. Но сегодня ехать можно»* (ПМА 2017). В связи с тем, что его точка – промежуточная в пути на более дальние, он уже знает, что ехать придется большой группой, и предпочтительно чтобы среди них не было пьяных, замедляющих ход всем остальным. Правомерность нарушения запрета он

⁸⁶ День, в который прилетает вертолет, жители Сындасско в шутку называют праздником – Днём авиации – в связи с тем, что пассажиры привозят из районного центра алкоголь (в посёлке он продается мало и по высоким ценам), и к вечеру пьяных в поселке становится значительно больше, чем в обычный день. Ср. с выдержкой из дневника Амалии Хазанович от 3 июля 1936 г., приведенной на с. 51.

обосновывает тем, что в этом году поездки туда уже случались: «*Мы же не в первый раз в этом году едем, это осенью важно. Вот как Василек пасынка повезет, не знаю. Он же никогда на том берегу даже не был, тем более на своем снегоходе поедет*» (ПМА 2017). Важно, однако, что в данном случае мотивировка приведена ситуативно, а до появления новых обстоятельств выезд в этот день не рассматривался.

Таким образом, мы видим, что система ориентирования, используемая долганами, включает в себя несколько дополняющих друг друга приемов: ориентирование по ветру и его косвенным признакам, соотнесение направления движения с небесными телами, а также использование информации о ландшафте – о всех его особенностях (как естественных, так и искусственных). Кроме того, кажущееся бездорожье тундры в действительности представляет собой не отсутствие дорог, а наоборот – в тундре наблюдается очень большое разнообразие следов, крайне информативное для внимательного взгляда. Они играют не менее важную роль в практиках ориентирования долган. Более опытные водители больше полагаются на своё умение двигаться, прокладывая *турук*, однако даже они почти никогда не игнорируют протоптанные дороги, стараясь, впрочем, использовать их лишь в случае, когда следование им не слишком сильно увеличивает километраж. Такое сочетание приемов противоречит идее Т. Ингольда о противопоставлении методов ориентирования, основанных на движении по «чистому» пространству и по использованию во время движения линий (Ingold 2005).

Несомненно, знание местности и представления о рисунке русла рек, присущее долганам, указывает на наличие в сознании водителей ментальной репрезентации пространства. Также к числу приемов ориентирования у долган относится и считывание стимулов из окружающей среды в режиме реального времени, то есть находит подтверждение также и теория вовлеченности в среду (Ingold 2000). Однако обе эти теории имеют объяснительные ограничения. В первую очередь, не находит удовлетворительного объяснения то, что водитель с достаточной степенью точности в состоянии вычислить угол, под которым ему необходимо ехать к пространственным точкам отсчета, чтобы поддерживать нужный курс. Кроме того, в рамках диссертации рассмотрено только ориентирование в холодное время года, однако есть основания считать, что смена транспортного средства и условий среды может повлечь за собой смену у тех же самых людей когнитивных техник.

Важно также отметить, что различие между взглядом с высоты птичьего полета и горизонтальным взглядом вовлеченности в среду не дает полной картины когнитивных процессов водителя. Так, движение по азимуту для того, чтобы верно рассчитать угол движения по отношению к референту, требует и горизонтального взгляда, и вертикального воображения.

Расчерченные прямыми линиями карты тундровиков не в меньшей мере свидетельствуют об их навыках взгляда с высоты птичьего полета, однако непосредственно при ориентировании ни карта, ни компас (а также иные способы определения сторон света) не используются.

Важным обстоятельством также является преемственность навыков ориентирования на снегоходе с оленьей упряжкой. Снегоход представляет собой техническое заимствование, ассоциируемое с модерностью и находящееся в оппозиции к «традиционному». Однако на деле оказывается, что привнесение новых технологий далеко не всегда кардинально трансформирует существующие культурные практики.

Итак, мы видим, что способы передвижения жителей Сындаско лишь отдаленно перекликаются с привычным нам движением по расчерченному пространству. В каком-то смысле эти практики мобильности представляют собой альтернативную реальность, незаметную при взгляде с внешней позиции. Для опытных тундровиков природные ориентиры и материальные объекты выполняют роль инфраструктуры «дорожных знаков», однако без умения их использовать невозможно передвижение.

Заключение

Этнографический подход к теме мобильности и восприятия пространства позволяет эксплицировать смыслы, вкладываемые местными жителями в перемещения, а также увидеть их структуру. В центре данной работы размышления о современных практиках перемещения и восприятия пространства, а также их сложном генезисе у долган, проживающих в таймыро-якутском приграничье. В основе исследования лежит убеждение, что практики мобильности не изменяются кардинально с социальными или технологическими изменениями, а лишь трансформируются, переходят в некое новое состояние, так или иначе связанное с предыдущим – этот одномоментный срез практик мобильности Т. Кресвелл называет «конstellациями мобильности».

В описываемых явлениях групповая принадлежность играет значительную роль – многие техники мобильности являются культурно специфичными, находящимися в причудливом сочетании с общероссийскими тенденциями постсоветского развития. Конstellации мобильности изменчивы и зависят от различных обстоятельств: политической ситуации и связанных с ней социальных пертурбаций, технологических изменений, межкультурного взаимодействия. Как показало исследование, невозможно говорить о том или ином способе осуществления мобильности как об имманентно присущем той или иной этнической группе, однако локальные культурные различия в техниках перемещения имеют место. Они изменяются с течением времени, однако имеют преемственность с предыдущими состояниями. Так, современные конstellации снегоходной мобильности у долган укоренены в перемещениях на оленьей упряжке, хоть и содержат элементы инноваций, связанных с иной материальной составляющей этой технологии (Глава 5).

В настоящей работе было продемонстрировано, что на протяжении всей истории у изучаемой группы происходили те или иные изменения в образе жизни: появление потребности в привозных товарах (Глава 2), трансформация пространственных практик под влиянием советских мероприятий по интеграции «северных окраин» в жизнь страны (Главы 1 и 2), переезды многих жителей в города и распространение обменных отношений за пределы локальной группы (Глава 3). Значительную роль также играл процесс смены технологий, однако, как в случае перенесения способов ориентирования на оленьей упряжке на управление снегоходом (Глава 5), эти изменения успешно встраивались в существующие культурные практики, с одной стороны, видоизменяя их, с другой – сохраняя преемственность старых форм и новых. В связи с этим предложенная П. Пелто интерпретация изменений в мобильности и

пространственных практиках под влиянием распространения снегохода как революционных, с моей точки зрения, не находит подтверждения на эмпирическом материале.

Рассматривая практики мобильности в исторической перспективе, можно проследить, каким образом отличающиеся друг от друга представления о мобильности пришлого «русского» населения и индигенных групп сталкивались и переплетались (Глава 2). Несмотря на то, что в руках у пришлого населения сосредоточен большой властный ресурс для инфраструктурных преобразований, обмен навыками может осуществляться в обоих направлениях. Таким примером может служить Хатангский тракт, метод перемещения по которому, был, с одной стороны, основан на приемах, используемых на Таймыре тундровыми жителями, а с другой, служил возможности мобильности других групп; иными словами, постепенно в пространстве региона образовывались «взаимопонятные» и совместно используемые инфраструктуры.

Важной характеристикой «русской» модели мобильности является «канализованность» перемещений – необходимость следования прочерченным путём, в то время как для локальной тундровой мобильности более характерно восприятие ландшафта в целом, использование пространства, а не отдельных маршрутов (Глава 2). Одновременно с этим, как я показала в Главе 5, перемещение в тундре всё же структурировано определенными линиями, причем чем меньше опыт водителя, тем в большей степени он полагается на проложенные пути. Таким образом, в этнографической реальности мы находим значительно большее разнообразие в восприятии пространства, чем предложенная Т. Ингольдом дихотомия оседлой перспективы расчерченного пространства («building perspective») и восприятия пространства как неразделимого целого («dwelling perspective»).

Материальные следы, оставляемые пространственной деятельностью человека в таком инфраструктурно небогатом регионе как таймыро-якутское приграничье, позволяют более отчетливо проследить их социальную составляющую. Накатанные гусеницами снегоходов пути показывают частотность и значимость тех или иных маршрутов у поселковых жителей, указывают на источники получения ресурсов (начиная от воды и топлива и заканчивая снегоходными деталями и наличными деньгами) (Глава 3), а самим жителям по отпечатку гусениц на снегу, характеру следа и его давности (Глава 5) многое сообщают о перемещениях односельчан и помогают ориентироваться в пространстве тундры. При этом выбор маршрута из одной точки в другую зависит от опыта водителя и гендерной принадлежности участников движения – при наличии среди пассажиров женщины значима определенная траектория огибания избегаемых мест (запрет кружения), а сама возможность совершения поездки имеет

темпоральные ограничения (запрет выезда в новое в этом году место в обратный день) (Главы 4 и 5).

Локальная мобильность жителей арктического поселка конституирует их образ жизни. Годовой цикл проживания связан с постоянными перемещениями между различными локальностями и по-разному темпорально и пространственно организован в зависимости от таких характеристик как гендер, возраст и обеспеченность домохозяйства транспортом (Глава 4). Место проживания многих членов изучаемого сообщества обычно распределено между несколькими точками, в равной степени рассматриваемых как домашнее пространство, а не локализовано в какой-то одной. Распределение жизни между точками координируется как в рамках домохозяйства (например, длительность отъезда мужа на точку может варьироваться в зависимости от рабочей необходимости жены находиться в поселке; оленеводческие бригады планируют перекочевки поблизости от поселка соотносясь с приездом детей на каникулы в поселок), так и относительно других людей (выезды на отдаленные точки зачастую совершаются совместно с другими охотниками; отъезды в поселок с точек осуществляются к прилёту вертолёта).

Поселок является особой референтной точкой, пространственным хабом, благодаря приезду в который открывается доступ к ресурсам, недоступным в окружающей его тундре (исключение составляет ситуация «подключенности» к проезженной дороге – например, расположение охотничьего балка или стойбища на пути из одного поселка в другой). Пребывание в поселке в определенные периоды времени дает возможность сбыта промысловой продукции и получения широкого спектра товаров (промтоваров и бакалеи, «свежестей», запчастей и горюче-смазочных материалов). Однако просто физического нахождения в нем для получения этих ресурсов недостаточно – доступ к ним осуществляется через работу социальных связей (Глава 3), позволяющих с помощью мобильности вещей ликвидировать различные дефициты.

Значимым фактором в осуществлении мобильности и обменных практик играет расположение поселка вблизи административной границы, обуславливающей различия в локальных условиях двух регионов (Глава 1). Наличие социальных связей, простирающихся поверх границы, связано со сложной историей административного переопределения региона и этнической категоризации его жителей, а также постсоветскими изменениями в самоидентификации, ослаблением контроля за пересечением границы и, как следствие, появлением брачных связей, позволивших успешно существовать практикам межпоселковой мобильности и обменов.

В нынешней ситуации недоступности непосредственно в поселке многих ресурсов, в частности, появления новых потребностей, таких как обслуживание снегохода, межпоселковые практики перераспределения оказываются важным поддерживающим механизмом для многих домохозяйств. В поселке сосуществует несколько обменных моделей (Глава 3). Обмены, базирующиеся на родственных и дружеских отношениях, представляют собой реципрокные и редистрибутивные практики, основанные на принципе отложенного отдарка. «Коммерческие» обмены – это чаще всего бартерные сделки, помогающие обменивать промысловые ресурсы на важную для промысла технику, в первую очередь, снегоходы и лодочные моторы. Обмены с внешними для поселка людьми (вертолетчиками, экспедиционщиками, якутскими врачами и шаманами) представляют собой тип отношений, в котором обмены обычно окказиональны, специфичны в отношении участвующих в них ресурсов и могут включать и элементы бартерной сделки, и проявления установки на реципрокность. При этом в качестве предметов обмена могут выступать как «традиционные» товары (мясо и рыба), так и более современные, однако механизмы, с помощью которых осуществляется мобильность этих вещей, будут сходными, поэтому нет оснований их противопоставлять.

Возможности мобильности каждого из домохозяйств в зимнее время (наличие в семье советского *бурана* и/или *ямахи*) расширяют спектр доступных ресурсов и позволяют получить доступ к «инфраструктурным» возможностям соседних поселков (относительная дешевизна или наличие определенных товаров, иные точки сбыта). Перспективным исследовательским фокусом в будущем могли бы стать перемещения жителей поселка в летнее время, в большей степени характеризующиеся локальными перемещениями промыслового и оленеводческого характера.

Большая мобильность, таким образом, желанна для жителей поселка и востребована среди них, причем невозможно сказать, что в этом является первичным: желание получить те или иные ресурсы, а затем перемещение для их получения или – наоборот – желание перемещаться между разнообразными окрестными локациями, вслед за которым появляется потребность в материальных ресурсах, необходимых для увеличения возможностей мобильности. Описание трансформации практик мобильности через обращение к фиксации видоизменяющихся, но преемственных между собой форм пространственного поведения, связанного с социальными и технологическими факторами, открывает возможности для выделения глобальных тенденций в паттернах пространственного освоения и мобильности.

Использованная литература и источники

1. Абрамов, И. В. Оленеводы Кольской тундры: локальные особенности снегоходной революции / И. В. Абрамов // Уральский исторический вестник — 2015. — №. 2. — С. 26 — 32.
2. Аверкиева, К. В., Антонов, Е. В., Кириллов, П. Л., Махрова, А. Г., Медведев А. А., Неретин, А. С., Нефедова, Т. Г., Трейвиш, А. И. Между домом и... домом. Возвратная пространственная мобильность населения России / К. В. Аверкиева, Е. В. Антонов, П. Л. Кириллов, А. Г. Махрова, А. А. Медведев, А. С. Неретин, Т. Г. Нефедова, А. И. Трейвиш. — М.: Новый хронограф, 2016. — 504 с.
3. Адаев, В. Н. «Метки земли» и «Метки дороги»: наземные природные и искусственные объекты в системе пространственного ориентирования тундровых ненцев / В. Н. Адаев // Вестник археологии, антропологии и этнографии. — 2015а. — Т. 1 — №.28. — С. 98 — 106.
4. Адаев, В. Н. Формы передачи географической информации в традиции тундровых и лесных ненцев / В. Н. Адаев // Уральский исторический вестник. — 2015б. — №. 2. — С. 33 — 38.
5. Адаев, В. Н. Ориентирование по астрономическим объектам в традиционной культуре ненцев / В. Н. Адаев // Человек и север: антропология, археология, экология. Материалы всероссийской конференции. Тюмень: Институт проблем освоения Севера СО РАН. — 2015в. — С. 210 — 213.
6. Адаев, В. Н. Специфика ориентирования по сторонам света у тундровых ненцев / В. Н. Адаев // Вестник археологии, антропологии и этнографии. — 2018. — Т. 1. — №. 40. — С. 89 — 98.
7. Адаев, В. Н., Рахимов, Р. Х. Традиционная культура путешествия тундровых ненцев / В. Н. Адаев, Р. Х. Рахимов // Вестник археологии, антропологии и этнографии. — 2015. — Т. 2. — №. 29. — С. 151 — 158.
8. Александров, В. А. Русское население Сибири XVII – начала XVIII в. (Енисейский край) / В. А. Александров. — М.: Наука, 1964. — 303 с.
9. Анабар – край белой тундры 2010 – Анабар – край белой тундры – алмазных россыпей / Анабар. нац. (долгано-эвенкий.) улус (район) / Сост. В. А. Матвеева и др.; редкол.: В. Н. Ильин (пред.) и др.; фот. В. П. Яковлев. – Якутск: Сайдам, 2010. — 131 с.

10. Анабар: вечные ценности / С. Андреева, А. Гольдерова, А. Константинова. — Красноярск: Инспаер, 2012. — 381 с.
11. Андерсон, Д. Дж. Тундровики: экология и самосознание таймырских эвенков и долган: Пер. с англ. / Д. Дж. Андерсон; отв. ред. Ю. В. Попков // Новосибирск: Издательство Сибирского отделения РАН, 1998. — 272 с.
12. Андерсон, Д. Дж., Баташев, М. С., Эренфрид, А. Письменные источники и фотографии Туруханской экспедиции Приполярной переписи [1926 — 1927 гг.] / Д. Дж. Андерсон, М. С. Баташев, А. Эренфрид // Туруханская экспедиция приполярной переписи: этнография и демография малочисл. народов Севера. — Красноярск: Красноярский краевой краеведческий музей, 2005. — С. 102 — 288.
13. Антропова, В. В. Лыжи / В. В. Антропова // Историко-этнографический атлас Сибири. М.-Л.: Изд-во АН СССР. — 1961а. — С. 79 — 106.
14. Антропова, В. В. Лодки / В. В. Антропова // Историко-этнографический атлас Сибири. М.-Л.: Изд-во АН СССР. — 1961б. — С. 107 — 130.
15. Антропова, В. В., Левин, М. Г. Упряжное собаководство / В. В. Антропова, М. Г. Левин // Историко-этнографический атлас Сибири. М.-Л.: Изд-во АН СССР. — 1961. — С. 55 — 78.
16. Арзютов, Д. В. Жизнь вне сети: кочевники и электричество на Ямале / Д. В. Арзютов // Археология Арктики. Вып. 6. / Отв. ред. Н. В. Фёдорова. — Салехард: Омскбланкиздат, 2019. — С. 76 — 85.
17. Арзютов, Д. В. Олени и(ли) бензин: эссе об обменах в северо-ямальской тундре / Д. В. Арзютов // Социальные отношения в историко-культурном ландшафте Сибири. — СПб.: МАЭ РАН, 2017. — С. 314 — 348.
18. Байбурин, А. К. Жилище в обрядах и представлениях восточных славян / А. К. Байбурин. — Л.: Наука, 1983. — 191 с.
19. Бауман, З. Текущая современность / З. Бауман. — СПб.: Питер, 2008. — 240 с.
20. Бетту, Л. Д. Традиционные запреты долган / Л. Д. Бетту // Вестник РГГУ. Серия: Литературоведение. Языкознание. Культурология. — 2011. — Т. 9. — №.71. — С. 287 — 297.
21. Бречалов, А. Арктический эксперимент / А. Бречалов // Аргиш в полвека. Сборник / Сост. Л. М. Назимкова. — Красноярск: Книжное издательство, 1980. — С. 160 — 170.
22. Важнов, М. Я. Уроки Норильска / М. Я. Важнов. — Красноярск: Изд-во Краснояр. ун-та, 1994. — 368 с.
23. Важнов, М. Я. Норильск-геология / М. Я. Важнов. — М.: ИП Просеков, 2011. — 512 с.

24. Вайнштейн, С. И. Судьба Бориса Осиповича Долгих — человека, гражданина, учёного / С. И. Вайнштейн // Репрессированные этнографы / Под ред. Д. Д. Тумаркина. — М.: Восточная литература РАН, 2002. — Т. 1. — С. 284 — 307.
25. Василевич, Г. М., Левин, М. Г. Олений транспорт / Г. М. Василевич, М. Г. Левин // Историко-этнографический атлас Сибири. — М.-Л.: Изд-во АН СССР. — 1961. — С. 11 — 54.
26. Василевич, Г. М. Древние географические представления эвенков и рисунки карт / Г. М. Василевич // Известия ВГО. — 1963. — Т. 95. — №. 4. — С. 306 — 319.
27. Василевич, Г. М. Эвенки. Историко-этнографические очерки (XVIII-начало XX в.) / Г. М. Василевич. — Л.: Наука, 1969. — 304 с.
28. Василевич, Г. М. Некоторые термины ориентации в пространстве в тунгусо-маньчжурских и других алтайских языках / Г. М. Василевич // Проблема общности алтайских языков. — Л.: Наука, 1971. — С. 223 — 229.
29. Василевич, Г. М. Эвенки. Историко-этнографические очерки (XVIII-начало XX в.) / Г. М. Василевич. — Л.: Наука, 1969. — 304 с.
30. Васильев, В. Н. Краткий очерк инородцев севера Туруханского края / В. Н. Васильев // Ежегодник Русского антропологического общества. — СПб. — Т. 2. — 1908. — С. 56 — 87.
31. Васильев, В. Н. Изображения долганско-якутских духов как атрибуты шаманства / В.Н. Васильев. — Санкт-Петербург: тип. М-ва пут. сообщ. (т-ва И.Н. Кушнерев и К°), 1910. — 20 с.
32. Васильев, М. И. Ручные нарты русских (в контексте взаимосвязей с транспортными культурами народов Европейского Севера и Сибири) / М. И. Васильев // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2. История. — 2007. — №. 4. — С. 240 — 244.
33. Васильев, М. И. Русский олений транспорт в XIX-первой трети XX в. / М. И. Васильев // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2. История. — 2008а. — №. 4-1. — С. 170 — 177.
34. Васильев, М. И. Русские сухопутные коммуникации и скользящий транспорт X - начала XX веков: основные тенденции развития : автореф. дис. ... д-ра на ист. наук: 07.00.07 / Васильев Михаил Иванович. — СПб, 2008б. — 48 с.
35. Васильев, Ю. А. Транспортное собаководство Севера / Ю. А. Васильев // Советская Арктика. — 1936. — №. 4. — С. 78 — 88.

36. Васильева, В. В. Инфраструктура вне государства: «дикие» зимники и вывоз промысловой продукции на Таймыре / В. В. Васильева // Этнографическое обозрение. — 2019. — №. 4. — С. 61 — 75.
37. Васильева, В. В. Ускользящий Северный морской путь и локальное сообщество Диксона: обещание инфраструктуры / В. В. Васильева // Сибирские исторические исследования. — 2020. — №.3. — С. 76 — 88.
38. Васильева, В. В., Карасева, А. И., Болотова, А. А. Мобильность, инфраструктуры и восприятие места / В. В. Васильева, А. И. Карасева, А. А. Болотова // «Дети девяностых» в современной Российской Арктике: коллективная монография / Отв. ред. Н. Б. Вахтин, Ш. Дудек. — СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2020. — С. 139 — 173.
39. Винокуров, М. А., Суходолов, А. П. Экономика Сибири, 1900 — 1928 / М. А. Винокуров, А. П. Суходолов. — Новосибирск: Наука, 1996. — 320 с.
40. Волжанина, Е. А. Влияние населенных пунктов на традиционные кочевые маршруты ямальских ненцев в первой трети XX в. / Е. А. Волжанина // Вестник археологии, антропологии и этнографии. — 2013. — №.4 (23). — С. 100 — 110.
41. Воробьев, Д. В. «Диковка» в Чиринде: промысел дикого северного оленя в XXI столетии. Памяти Юрия Борисовича Симченко / Д. В. Воробьев // «Не любопытства ради, а познания для ...». К 75-летию Юрия Борисовича Симченко / под ред. Н. А. Дубова., Ю. Н. Квашнин. — М.: Старый Сад, 2011. — С. 314 — 339.
42. Воробьев, Д. В. Современные верования охотников на дикого северного оленя (на примере эвенков Чиринды) / Д. В. Воробьев // Этнографическое обозрение. — 2013. — №. 2. — С. 37 — 52.
43. Воробьев, Д. В. Снегоход и олень в освоении таежного пространства / Д. В. Воробьев // Экология древних и традиционных обществ: материалы 5 Международной научной конференции, г. Тюмень, 7-11 ноября 2016 г. / под ред. Н. П. Матвеевой. — Тюмень: Изд-во Тюм. гос. ун-та. — 2016. — Вып. 5. Ч. 2. — С. 208 — 212.
44. Гаврилова, К. А. Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ / К. А. Гаврилова // Сибирские исторические исследования. — 2020. — №.3. — С. 62 — 75.
45. Гарин, Н.П., Куканов, Д. А., Усенюк, С. Г., Гостиева, М. А., Конькова, Ю. С., Рогова, А. С. Школа Северного Дизайна. Арктика внутри: альбом-монография / Н. П. Гарин, Д. А. Куканов, С. Г. Усенюк, М. А. Гостиева, Ю. С. Конькова, А. С. Рогова. — Екатеринбург: УрГАХУ, 2017. — 200 с.

46. Гарин, Н. П., Кравчук, С. Г. Скользящий транспорт для Российского Севера: история идей (альбом-монография) / Н. П. Гарин, С. Г. Кравчук. — Екатеринбург: УрГАХУ, 2018. — 130 с.
47. Гарин, Н. П., Кравчук, С. Г., Конькова, Ю. С., Куканов, Д. А., Абрамов, И. В., Раева, А. В. Инновационный потенциал народного дизайна / Н. П. Гарин, С. Г. Кравчук, Ю. С. Конькова, Д. А. Куканов, И. В. Абрамов, А. В. Раева. — Екатеринбург: УрГАХУ, 2019. — 86 с.
48. Герасимов, И. В., Глебов, С. В., Каплуновский, А. П., Могильнер, М. Б., Семенов, А. М. Структуры и культуры разнообразия: номадизм как колониализм без метрополии / И. В. Герасимов, С. В. Глебов, А. П. Каплуновский, М. Б. Могильнер, А. М. Семенов // *Ab Imperio*. — 2012. — № 2. С. 17 — 24.
49. Головнёв, А. В. Историческая типология хозяйства народов Северо-Западной Сибири / А. В. Головнёв. — Новосибирск: Изд-во Новосиб. ун-та, 1993. — 204 с.
50. Головнёв, А. В. Антропология движения (древности Северной Евразии) / А. В. Головнёв. — Екатеринбург: УрО РАН; Волот, 2009. — 496 с.
51. Головнёв, А. В. Феномен колонизации / А. В. Головнёв. — Екатеринбург: Изд-во УрО РАН, 2015. — 592 с.
52. Головнёв, А. В. Кочевники Севера: ментальность и мобильность / А. В. Головнёв // Новые исследования Тувы. — 2019. — № 3. — С. 15 — 26.
53. Головнёв, А. В., Гарин, Н. П., Куканов, Д. А. Оленеводы Ямала (материалы к Атласу кочевых технологий) / А. В. Головнёв, Н. П. Гарин, Д. А. Куканов. — Екатеринбург: УрО РАН, 2016. — 152 с.
54. Головнёв, А. В., Перевалова, Е. В., Абрамов, И. В., Куканов, Д. А., Рогова, А. С., Усенюк, С. Г. Кочевники Арктики: текстово-визуальные миниатюры / А. В. Головнёв, Е. В. Перевалова, И. В. Абрамов, Д. А. Куканов, А. С. Рогова, С. Г. Усенюк. — Екатеринбург: Альфа Принт, 2015. — 132 с.
55. Гольдерова, А. А. Основные этапы развития традиционных отраслей хозяйства улуса / А. А. Гольдерова // Анабарский улус: История. Культура. Фольклор. — Якутск: Бичик, 2005. — С. 107 — 109.
56. Грачева, Г. Н. Поездка к западным долганам / Г. Н. Грачева // ПИИЭ, 1979. — М.: Наука, 1983а. — С. 56 — 67.
57. Грачева, Г. Н. Традиционное мировоззрение охотников Таймыра (на материалах нганасан XIX – начала XX в.) / Г. Н. Грачева. — Л.: Наука, 1983б. — 176 с.

58. Грачева, Г. Н. Экспедиция к восточным долганам / Г. Н. Грачева // ПИИЭ, 1980-1981. — М.: Наука, 1984. — С. 149 — 158.
59. Гребер, Д. Долг: первые 5000 лет истории / Д. Гребер. — М.: Ad Marginem, 2015. — 616 с.
60. Гурвич, И. С. К вопросу об этнической принадлежности населения северо-запада Якутской АССР / И. С. Гурвич // Советская этнография. — 1950. — №. 4. — С. 150 — 168.
61. Гурвич, И. С. По поводу определения этнической принадлежности населения бассейнов рек Оленека и Анабара / И. С. Гурвич // Советская этнография. — 1952. — №. 2. — С. 73 — 85.
62. Гурвич, И. С. Современные этнические процессы, протекающие на севере Якутии / И. С. Гурвич // Советская этнография. — 1960. — №. 5. — С. 3 — 10.
63. Гурвич, И. С. Культ священных камней в тундровой зоне Евразии / И. С. Гурвич // Проблемы антропологии и исторической этнографии Азии. М.: Наука, 1968. — С. 230 — 239.
64. Гурвич, И. С. Культура северных якутов-оленьеводов: К вопросу о поздних этапах формирования якутского народа / И. С. Гурвич. — М.: Наука. 1977. — 245 с.
65. Давыдов, В. Н. Ход конем: шахматы у эвенков-оленьеводов Северного Байкала и Забайкалья / В. Н. Давыдов // Радловский сборник: научные исследования и музейные проекты МАЭ РАН в 2014 г. / Отв. ред. Ю. К. Чистов. — СПб.: МАЭ РАН, 2015. — С. 241 — 246.
66. Давыдов, В. Н. Темпоральность перемещений на Севере и в Сибири: прагматическое использование антропогенного ландшафта и рефлексивная мобильность (по материалам полевых исследований 2007-2016 гг.) / В. Н. Давыдов // Радловский сборник. Научные исследования и музейные проекты МАЭ РАН в 2016 г. / Отв. ред. Ю. К. Чистов. — СПб.: МАЭ РАН, 2017. — С. 107 — 116.
67. Давыдов, В. Н. Мобильность как рефлексивный и креативный процесс: использование инфраструктуры эвенками восточной Сибири / В. Н. Давыдов // Уральский исторический вестник. — 2018. — №. 3. — С. 24 — 30.
68. Денисов, В. В, Стрючков, С. А., Стрючкова, Л. Н. История Норильска / В. В. Денисов, С. А. Стрючков, Л. Н. Стрючкова. — Норильск: Апекс, 2013. — 432 с.
69. Доброва-Ядринцева, Л. И. Туземцы Туруханского края / Л. И. Доброва-Ядринцева. — Новониколаевск: Издание Сибревкома, 1925. — 81 с.

70. Долганы // Тюркские народы Восточной Сибири / Отв. ред. Д. А. Функ, Н. А. Алексеев. — М.: Наука, 2008. — С. 334 — 404.
71. Долгих, Б. О. Население полуострова Таймыра и прилегающего к нему района / Б. О. Долгих // Советская Азия. — 1929. — №. 2. — С. 62 — 64.
72. Долгих, Б. О. Новые данные о плавании русских Северным морским путем в XVII веке / Б. О. Долгих // Русские полярные мореходы XVII века у берегов Таймыра / Окладников А. П. — М.: Изд-во Главсевморпути, 1948. — С. 117 — 157.
73. Долгих, Б. О. К вопросу о населении бассейна Оленека и верховьев Анабара / Б. О. Долгих // Советская этнография. — 1950. — №. 4. — С. 169 — 173.
74. Долгих, Б. О. Происхождение долган / Б. О. Долгих // Сибирский этнографический сборник. Т. V. — М.: Издательство Академии наук СССР, 1963. — С. 92 — 141
75. Дудина, Д. П. Вокруг Нордвика...: Книга воспоминаний / Д. П. Дудина. — Норильск: Апекс, 2006. — 112 с.
76. Дьяченко, В. И. Результаты работы комиссии по изучению Якутской АССР в Лено-Хатангском регионе / В. И. Дьяченко // Культурное наследие народов Сибири и Севера: материалы Пярых Сибирских чтений / Отв. ред. Е. Г. Федорова. — СПб.: МАЭ РАН, 2004. — С. 89 — 92.
77. Дьяченко, В. И. Охотники высоких широт: долганы и северные якуты / В. И. Дьяченко. — СПб.: Европейский Дом, 2005. — 272 с.
78. Дьяченко, В. И. Пути и особенности колонизации русскими Таймыра / В. И. Дьяченко // Сибирь в контексте русской модели колонизации (XVII – начало XX в.): сборник научных статей / Отв. ред. Л. Р. Павлинская. — СПб.: МАЭ РАН, 2014. — С. 68 — 123.
79. Дьяченко, В. И. «Большая русская дорога» — территория этнокультурного взаимодействия на Таймыре / В. И. Дьяченко // Социальные отношения в историко-культурном ландшафте Сибири: сборник научных статей / Отв. ред. В. Н. Давыдов. — СПб.: МАЭ РАН, 2017. — С. 72 — 135.
80. Ермолова, Н. В. Традиционные средства передвижения у народов Северной Сибири. Олений транспорт и упряжное собаководство / Н. В. Ермолова // Экология этнических культур Сибири накануне XXI в. — СПб.: Наука, 1995. — С. 166 — 196.
81. Ермолова, Н. В. Река в трех мирах эвенкийской Вселенной / Н. В. Ермолова // Реки и народы Сибири / Отв. ред. Л. Р. Павлинская. — СПб.: Наука. 2007. — С. 87 — 127.
82. Истомин, К. В. «Только трусливый плурует»: страх, беспокойство и ориентация в пространстве у оленеводов — ненцев и коми / К. В. Истомин // Этнография. — 2018. — №. 2. — С. 67 — 83.

83. Истомина, К. В. Кочевая мобильность коми-ижемских оленеводов: снегоходная революция и рыночная реставрация / К. В. Истомина // Уральский исторический вестник. — 2015. — Т. 2. — №. 47. — С. 17 — 25.
84. Историко-этнографический атлас Сибири / Ред. М.Г. Левин и Л.П. Потапов. — М.-Л: Издательство Академии наук СССР, 1961. — 497 с.
85. Каганский, В. Л. Исследование российского культурного ландшафта как целого и некоторые его результаты / В. Л. Каганский // Международный журнал исследований культуры. — 2011. — №.4(5). — С. 26 — 40.
86. Кадук, Е. В. Развитие охотничьего и рыболовного промыслов в Анабарском улусе (районе) Республики Саха (Якутия) в XXI в.: практики дележа и рыночного обмена / Е. В. Кадук // Этнокультурное развитие регионов: молодежный взгляд. По материалам конференции молодых ученых. Москва, 1 — 3 декабря 2015 г. / Отв. ред. Е. Б. Барина. — М.: ИЭА РАН, 2016а. — С. 39 — 48.
87. Кадук, Е. В. Традиционное природопользование в Анабарском улусе Республики Саха (Якутия) в контексте рыночного взаимодействия / Е. В. Кадук // Евразия в Кайнозое. Стратиграфия, палеоэкология, культуры — 2016б. — №. 5. — С. 303 — 308.
88. Карасева, А. И. Модерное тело и коммунальная авария: трансформация сенсорного ландшафта в северном поселке городского / А. И. Карасева // Технологии и телесность / Отв. ред. С. В. Соколовский. — М.: ИЭА РАН, 2018. — С. 57 — 97.
89. Кастрен, М. А. Сочинения в 2 томах / М. А. Кастрен // Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 1999. — Т. 1. — 256 с.
90. Катионов, О. Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XIX вв. / О. Н. Катионов. — Новосибирск: Новосибирский государственный педагогический университет, 2004. — 514 с.
91. Клоков К. Б., Шустров Д. Н. Традиционное оленеводческое-промысловое хозяйство Таймыра / К. Б. Клоков, Д. Н. Шустров. — М.: Совет по проблемам Севера РАСХН, 1999. — 147 с.
92. Клоков, К. Б., Хрущев, С. А. Оленеводческое хозяйство коренных народов Севера России / К. Б. Клоков, С. А. Хрущев // Межэтнические взаимодействия и социокультурная адаптация народов Севера России / Отв. ред. В. И. Молодин, В. А. Тишков; сост. Е. А. Пивнева. — М.: Стратегия, 2006. — С. 13 — 33.
93. Конев, А. Ю. Дар, дань и торговля: антропология взаимодействия автохтонов Сибири и русских в XVII–XIX вв. / А. Ю. Конев // Этнографическое обозрение. — 2017. — №. 1. — С. 43 — 56.

94. Кордонский, С. «В реальности» и «на самом деле» / С. Кордонский // Логос. — 2000. — Т. 26. — №. 5-6. — С. 53 — 64.
95. Кривоногов, В. П. Народы Таймыра (современные этнические процессы) / В. П. Кривоногов. — Красноярск: КГПУ, 2001. — 265 с.
96. Кривошапкин, М. Ф. Енисейский округ и его жизнь / М. Ф. Кривошапкин. — СПб.: Императорское Русское географическое общество, 1865. — 650 с.
97. Кропоткин, П. А. Отчет об Олекминско-Витимской экспедиции для отыскания скотопрогонного пути из Нерчинского округа в Олекминский, снаряженный в 1866 г. Олекминскими золотопромышленниками при содействии Сибирского отдела Географического общества / П. А. Кропоткин // Записки Императорского русского географического общества по общей географии (отделениям географии математической и физической). Т. 3. — СПб.: тип. В. Безобразова и К, 1873. — 681 с.
98. Крупник, И. И. Арктическая этноэкология / И. И. Крупник. — М.: Наука, 1989. — 272 с.
99. Кузаков, К. Г., Попов, Г. Р. Таймыр, наш край родной / К. Г. Кузаков, Г. Р. Попов. — Новосибирск: Красноярское книжное изд-во, 1980. — 168 с.
100. Лаппо, Д. Е. Советизация туземных племен Туруханского края / Д. Е. Лаппо. — Красноярск: Б. и., 1927. — С. 15 — 18.
101. Латкин, Л. В. Енисейская губерния, ее прошлое и настоящее / Л. В. Латкин. — СПб.: тип. и лит. В. А. Тиханова, 1892. — 467 с.
102. Лебедев, В. В. Некоторые вопросы социально-экономического и культурно-бытового развития коренного населения Хатангского района Таймырского автономного округа, 1984 г. / В. В. Лебедев // Этнологическая экспертиза: Народы Севера России, 1981-1984 годы / Под ред. З. П. Соколовой, Е. А. Пивневой. — М.: ИЭА РАН, 2006. — С. 262 — 280.
103. Лефевр, А. Производство пространства / А. Лефевр. — М.: Strelka Press, 2015. — 432 с.
104. Линч, К. Образ города / К. Линч. — М.: Стройиздат, 1982. — 328 с.
105. Львов, А. Л. Норильск / А. Л. Львов. — Красноярск: Кн. изд - во, 1977. — 172 с.
106. Льюба, С. И. Доклад С. И. Льюба об административно-экономическом районировании ЯАССР / С. И. Льюба. — Якутск: издание Госплана ЯАССР, 1929. — 64 с.
107. Любавский, М. К., Дегтярев, А. Я. Обзор истории русской колонизации с древнейших времен и до XX века / М. К. Любавский; Отв. ред. А. Я. Дегтярев. — М.: Изд-во Моск. ун-та, 1996. — 682 с.

108. Лярская, Е. В. Женщины и тундра. Гендерный сдвиг на Ямале? / Е. В. Лярская // Антропологический форум. — 2010. — 13 (online). — С. 3 — 38. — Режим доступа: http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/013online/13_online_liarskaya.pdf.
109. Лярская, Е. В., Васильева, В. В., Карасева, А. И. Уехать и остаться: социальная механика северных миграций / Е. В. Лярская, В. В. Васильева, А. И. Карасева // «Дети девяностых» в современной Российской Арктике: коллективная монография / Отв. ред. Н. Б. Вахтин, Ш. Дудек. — СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2020. — С. 79 — 138.
110. Малиновский, Б. Избранное: Аргонавты западной части Тихого океана / Б. Малиновский — М.; СПб: Центр гуманитарных инициатив, 2015. — 552 с.
111. Мартынова, Е. П. «Куда рыбу и мясо сдаете?»: экономические практики на Обском Севере / Е. П. Мартынова // Вестник угроведения. — 2018. — Т. 8. — №. 4. — С. 707 — 715.
112. Миддендорф, А. Ф. Путешествие на север и восток Сибири. Ч. 2. Север и восток Сибири в естественно-историческом отношении. Отд. 6. Коренные жители Сибири / А.Ф. Миддендорф — СПб.: изд-во Имп. акад. наук, 1878. — С. 619 — 833.
113. Миллер, Г. Ф. История Сибири: в 2 т. / Г. Ф. Миллер. М., Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1941. — Т. 2 — 637 с.
114. Мордвинов, А. А. Иностранцы, обитающие в Туруханском крае / А. А. Мордвинов // Вестник РГО. — 1860. — Т. 28. — С. 25 — 64.
115. Назаренко, А. Е. Пути и средства сообщения за полярным кругом (работы 1925 г.) (отрывки) / А. Е. Назаренко // Земля ТРЕ. — 2015. — №.2. — С. 51 — 60.
116. Нансен, Ф. В страну будущего: Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море / Ф. Нансен. — Красноярск: Красноярское книжное издательство, 1982. — 334 с.
117. Неклюдов, С. Ю. Время и пространство в бытине / С. Ю. Неклюдов // Славянский фольклор / Отв. ред. Б. Н. Путилов, В. К. Соколова. — М.: Наука, 1972. — С. 18 — 45.
118. Неклюдов, С. Ю. Движение и дорога в фольклоре / С. Ю. Неклюдов // Die Welt der Slaven. Internationale Halbjahresschrift für Slawistik. Jahrgang LII, 2. Reiseriten — Reiserouten in der russischen Kultur. — Muenchen: Verlag Otto Sagner, 2007. — S. 206—222.
119. Неклюдов, С. Ю. Поэтика эпического повествования: пространство и время / С. Ю. Неклюдов. — М.: Форум. — 2015. — 215 с.

120. Никитин, Н. И. Сибирская эпопея XVII века: Начало освоения Сибири русскими людьми / Н. И. Никитин; отв. ред. А. А. Преображенский. — М.: Наука, 1987. — 173 с.
121. Николай Николаевич Урванцев. К 120-летию со дня рождения / Гл. ред. В. Д. Каминский, авторы-сост. В. А. Даценко, Т. К. Иванова. — СПб.: ВНИИОкеангеология, 2012. — 256 с.
122. Обручев, В. А. Мои путешествия по Сибири / В. А. Обручев. — М.: Издательство Академии Наук СССР, 1948. — 275 с.
123. Окладников, А. П. Русские полярные мореходы XVII века у берегов Таймыра. 2-е изд., испр. и доп. / А. П. Окладников. — М.: Мор. транспорт, 1957. — 120 с.
124. Островских, П. Е. Поездка на озеро Ессей / П. Е. Островских // Известия Красноярского подотдела Восточно-Сибирского отдела Имп. Русского географического общества. — 1903. — Т. 1. — Вып. 6. — 169 с.
125. Охотники-оленеводы Хатанги и Анабара. Коллекция П. В. Слепцова в собрании МАЭ РАН / В. А. Беляева-Сачук, С. В. Березницкий, В. В. Боброва, Н. С. Гончаров, В. Н. Давыдов, В. И. Дьяченко, Н. П. Копанева, Н. Н. Слепцова, О. Б. Степанова, Е. Г. Фёдорова, отв. ред. В. Н. Давыдов, Н. П. Копанева. — СПб.: МАЭ РАН, 2020. — 256 с.
126. Поворознюк, О. А. «Аборигены», «бамовцы» и «приезжие»: социальные отношения на севере Забайкалья / О. А. Поворознюк // Сибирский сборник-4. Грани социального: Антропологические перспективы исследователя социальных отношений и культуры / Отв. ред. В. Н. Давыдов, Д. В. Арзютов. — СПб.: МАЭ РАН, 2014. — С. 38 — 55.
127. Поворознюк, О. А. Городские аборигены БАМа: индустриальный бум, техносоциальные сети и борьба за ресурсы / О. А. Поворознюк // Этнографическое обозрение. — 2016. — №. 1. — С. 23 — 41.
128. Позаненко, А. А. «Отдельная типа республичка»: структурные особенности пространственно изолированных локальных сельских сообществ / А. А. Позаненко // Мир России. Социология. Этнология. — 2018. — Т. 27. — №. 4. — С. 31 — 55.
129. Позаненко, А. А. Пространственная изоляция и устойчивость локальных сообществ: к развитию существующих подходов / А. А. Позаненко // Пути России. Границы политики: сборник статей / под общ. ред. М. Г. Пугачевой. — М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2019. — С. 139 — 153.
130. Поланьи, К. Великая трансформация: политические и экономические истоки нашего времени / К. Поланьи — СПб.: Алтейя, 2002. — 320 с.

131. Попов, А. А. Материалы по родовому строю долган / А. А. Попов // Советская этнография. — 1934. — №. 6. — С. 116 — 139.
132. Попов, А. А. Оленеводство у долган / А. А. Попов // Советская этнография. — 1935. — №. 4-5. — С. 184 — 205.
133. Попов, А. А. Техника у долган / А. А. Попов // Советская этнография. — 1937а. — №. 1. — С. 91 — 135.
134. Попов, А. А. О жизни и устно-народном творчестве долган / А. А. Попов // Долганский фольклор / Вступительная статья, тексты и перевод А. А. Попова. Литературная обработка Е. М. Тагер. Общая редакция М. А. Сергеева. — М. -Л.: Советский писатель. — 1937б. — С. 7 — 23.
135. Попов, А. А. Охота и рыболовство у долган / А. А. Попов // Сборник памяти В. Г. Богораза (1865–1936) / Отв. ред. И. И. Мещанинов. — М.- Л.: Изд-во Акад. наук СССР. — 1937в. — С. 147 — 206.
136. Попов, А. А. Кочевая жизнь и типы жилищ у долган / А. А. Попов // Сибирский этнографический сборник. Труды Ин-та этнографии АН СССР. — Т. XVIII. — М., 1952. — №. 1. — С. 142 — 151.
137. Попов, А. А. Долганы / А. А. Попов // Народы Сибири / Под ред. М. Г. Левина, Л. П. Потапова. — М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1956. — С. 742 — 758.
138. Попов, А. А. Пережитки древних дорелигиозных воззрений долганов на природу / А. А. Попов // Советская этнография. — 1958. — №. 2. — С. 77 — 99.
139. Присяжный, М. Ю., Присяжная, Л. С. Территориальные округа Якутии в современный период / М. Ю. Присяжный, Л. С. Присяжная // Перспективы науки. — 2012. — Т. 10 — №. 37. — С. 12 — 17
140. Путешествие флота капитана Сарычева по восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану, в продолжение осьми лет при Географической и астрономической морской экспедиции, бывшей под началом флота капитана Биллингса, с 1785 по 1793 год. Ч. 1. СПб: Типография Шнора. 1802. — 187 с.
141. Ремезов, С. У. Чертежная книга Сибири, составленная тобольским сыном боярским Семеном Ремезовым в 1701 г. / С. У. Ремезов. — СПб.: Археографическая комиссия, 1882. — 15 с.
142. Ремнев, А. В. Вдвинуть Россию в Сибирь: империя и русская колонизация второй половины XIX–начала XX вв. / А. В. Ремнев // Регион в истории империи: исторические эссе о Сибири. — 2013. — С. 47 — 71.

143. Родоман, Б. Б. Россия — административно-территориальный монстр [Электронный ресурс] / Б. Б. Родоман. — Режим доступа: <https://polit.ru/article/2004/11/04/rodoman/> [Дата последнего обращения: 18.05.2020].
144. Романов А.А. Описание карты Ленско-Хатангского края: по материалам Якут. экспедиции акад. наук СССР/ А.А. Романов // Материалы по изучению Арктики. — Б.м.: Изд. Всесоюз. Аркт. ин-та; СОПС АН СССР, 1933. — № 3. — С. 166 — 184.
145. Рычков, К. М. Поездка в северо-восточные тундры Туруханского края из с. Дудина /К. М. Рычков. — Отд. отт. М., 1915. — 29 с.
146. Саввинов, А. И. Проблемы этнокультурной идентификации долган: на материалах традиционного искусства / А. И. Саввинов. — Новосибирск: Наука, 2005. — 328 с.
147. Савоскул, С. С. Борис Долгих — регистратор Приполярной переписи / С. С. Савоскул // Туруханская экспедиция приполярной переписи: этнография и демография малочисл. народов Севера / Отв. ред. Д. Дж. Андерсон — Красноярск: Красноярский краевой краеведческий музей, 2005. — С. 64 — 79.
148. Салинз, М. Экономика каменного века / М. Салинз. — М.: ОГИ, 1999. — 296 с.
149. Сафонова, Т., Шанта, И. Встречи на эвенкийской земле: кибернетическая антропология Байкальского региона / Т. Сафонова, И. Шанта. — СПб.: Алтейя, 2013. — 176 с.
150. Сем, Л. И. К вопросу о пространственных представлениях и способах их выражения в алтайских языках / Л. И. Сем // Проблема общности алтайских языков. — Л.: Наука. 1971. — С. 230 — 235.
151. Симонова, В. В. Транссиб: путь в жизни, жизнь в пути / В. В. Симонова // Социологические исследования. — 2007. — №. 5. — С. 103 — 113.
152. Сирина, А. А. Нимат: обычай дележа у северных тунгусов / А. А. Сирина // Антропология социальных перемен / Отв. ред. Э.-Б. Гучинова, Г. А. Комарова. — М.: РОСПЭН, 2011. — С.301 — 320.
153. Скалабан, И. А. Социальное картирование как метод анализа социально-территориального пространства / И. А. Скалабан // Журнал исследований социальной политики. — 2012. — №.1. — С. 61 — 78.
154. Слезкин, Ю. Арктические зеркала: Россия и малые народы Севера / Ю. Слезкин. — М.: Новое литературное обозрение, 2017. — 512 с.
155. Соколов, А. П. Северная экспедиция 1733-43 года / Соколов А. П. — Санкт-Петербург: [б. и.], 1851. — 271 с.

156. Ссорин-Чайков, Н. В. От изобретения традиции к этнографии государства: Подкаменная Тунгуска, 1920-е годы / Н. В. Ссорин-Чайков // Журнал исследований социальной политики. — 2011. — №. 1. — С. — 7 — 44.
157. Ссорин-Чайков Н.В. Медвежья шкура и макароны: о социальной жизни вещей в сибирском совхозе и перформативности различий дара и товара / Н. В. Ссорин-Чайков // Экономическая социология. — 2012. — Т. 13. — №. 2. — С. 59 — 81.
158. Ссорин-Чайков, Н.В. «Купцы» и «инородцы» сто лет спустя: введение / Н. В. Ссорин-Чайков // Этнографическое обозрение. — 2017. — №. 1. — С. 30 — 42.
159. Степанов, А. П. Енисейская губерния. СПб.: Типография К. Винтебера, 1835. — 223 с.
160. Суслов, М. Путевой журнал священника-миссионера Михаила Суслова при поездке к озеру Ессей / М. Суслов // Енисейские епархиальные ведомости. — 1994. — №.1. — С. 182 — 185, 207 — 211, 275 — 279, 292 — 296.
161. Терлецкий, П. Е. Ещё раз к вопросу об этническом составе населения северо-западной части Якутской АССР / П. Е. Терлецкий // Советская этнография. — 1951. — №. 1. — С. 88 — 99.
162. Тишков, В. А. Культурный смысл пространства / В. А. Тишков // Этнографическое обозрение. — 2004. — №.1. — С. 14 — 31.
163. Толль, Э. В. Плавание на яхте «Заря» / Э. В. Толль. — М.: Географгиз, 1959. — 338 с.
164. Топоров, В. Н. Пространство / В. Н. Топоров // Мифы народов мира: Энциклопедия. —Т.2 — 1980. — С. 341 — 342.
165. Третьяков, П. И. Туруханский край, его природа и жители. СПб.: Тип. В. Безобразова и К, 1869. — Т. 2. — 530 с.
166. Троицкий, В. А. Русские поселения на севере полуострова Таймыр в XVIII веке / В. А. Троицкий // Советский Таймыр. — 1975. — №. 3. — С. 120 — 126.
167. Троицкий, В. А. Записки Харитона Лаптева / В. А. Троицкий. — М.: Мысль, 1982. — 144 с.
168. Троицкий, В. А. Хатанга / В. А. Троицкий. — Красноярск: Кн. изд-во, 1987. — 184 с.
169. Трубина, Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. / Е. Г. Трубина — М.: Новое литературное обозрение, 2011. — 519 с.

170. Туруханская экспедиция Приполярной переписи: этнография и демография малочисленных народов Севера / Отв. ред. Д. Дж. Андерсон — Красноярск: Красноярский краевой краеведческий музей, 2005. — 447 с.
171. Урванцев, Н. Н. Автотранспорт в борьбе за освоение Арктики / Н. Н. Урванцев. — М.: Жургазобъединение, 1935. — 83 с.
172. Урванцев, Н. Н. Открытие Норильска / Н. Н. Урванцев. — М.: Наука, 1981. — 176 с.
173. Урри, Дж. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия / Дж. Урри. — М.: Высшая школа экономики, 2012. — 336 с.
174. Ушакин, С. А. О людях пути: номадизм сегодня. Введение к форуму приглашенного редактора / С. А. Ушакин // *Ab Imperio*. — 2012. — №. 2. — С. 53 — 82.
175. Филиппов, А. Ф. Социология пространства / А. Ф. Филиппов. — СПб.: «Владимир Даль», 2008. — 285 с.
176. Хабек, Й. О. Гендер, «культура», северные просторы / Й. О. Хабек // *Этнографическое обозрение*. — 2006. — №. 4. — С. 59 — 68.
177. Хамфри, К. Изменение значимости удаленности в современной России / К. Хамфри // *Этнографическое обозрение*. — 2014. — №. 3. — С. 8 — 24.
178. Хитров, Д. В. (Дионисий). Описание Жиганского улуса (в Верхоянском округе) // *Записки Сибирского отдела РГО СПб.*, Кн. 1.1856. — 32 с.
179. Чубаков, К. Н. Новый этап освоения Северного Морского Пути / К. Н. Чубаков // *Летопись Севера: Т. II. Сб. по вопр. истории экон. развития и ист. географии Севера* / Отв. ред. С. В. Славин и др. — М.: Мысль, 1985. — С.51 — 59.
180. Чуприн, П. Н. Роль торговли в традиционной культуре долган в прошлом и настоящем / П. Н. Чуприн // *Таймырские чтения — 2006: сб. докладов* / Отв. ред. О. Н. Хакимулина. — Норильск: Норильский индустр. ин-т, 2006. — С. 21 — 24.
181. Чуприн, П. Н. Традиционная культура долган как объект культурологического исследования (источниковедческий аспект): дис. ... канд. культурол.: 42.00.01 / Чуприн Петр Николаевич. — СПб., 2009. — 198 с.
182. Щепанская, Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX-XX вв. / Т. Б. Щепанская. — М.: Индрик, 2003. — 528 с.
183. Эткинд, А. М. Внутренняя колонизация. Имперский опыт России / А. М. Эткинд. — М.: Новое Литературное Обозрение, 2017. — 446 с.
184. Anderson, D. G. Identity and ecology in Arctic Siberia: the number one reindeer brigade. / D. G. Anderson. — Oxford University Press, 2000. — 253 p.

185. Aporta C. Old routes, new trails: Contemporary Inuit travel and orienting in Igloodik, Nunavut: Doctoral Thesis / Aporta Claudio. — Edmonton, University of Alberta. 2003. — 219 p.
186. Aporta, C., Higgs, E. Satellite culture: global positioning systems, Inuit wayfinding, and the need for a new account of technology / C. Aporta, E. Higgs // *Current anthropology*. — 2005. — Vol. 46. — №. 5. — P. 729 — 753.
187. Appadurai, A. *Modernity at large: cultural dimensions of globalization*. / A. Appadurai. — University of Minnesota Press, 1996. — Vol. 1. — 229 p.
188. Argounova-Low, T. *Narrating the Road* / T. Argounova-Low // *Landscape Research*. — 2012a. — Vol. 37. — №. 2. — P. 191 — 206.
189. Argounova-Low, T. *Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia* / T. Argounova-Low // *Journal of Ethnology and Folkloristics*. — 2012b. — Vol. 6. — №.1. — P. 71 — 88.
190. Argounova-Low, T. Prisyazhnyi, M. *Biography of a Road: Past and Present of the Siberian Doroga Lena* / T. Argounova-Low, M. Prisyazhnyi // *Development and Change*. — 2016. — Vol. 47. — №. 2. — P. 367 — 387.
191. Basso, K. H. *Wisdom sits in places: Landscape and language among the Western Apache*. / K. H. Basso. — UNM Press, 1996. — 171 p.
192. Brandišauskas D. *Leaving Footprints in the Taiga: Luck, Spirits and Ambivalence among the Siberian Orochen Reindeer Herders and Hunters* / D. Brandišauskas. — Oxford: Berghahn Books, 2017. — 305 p.
193. Brandišauskas, D. *Making a Home in the Taiga: Movements, Paths and Signs among Orochen-Evenki Hunters and Herders of Zabaikal Krai (South East Siberia)* / D. Brandišauskas // *Journal of Ethnology and Folkloristics*. — 2012. — Vol. 6. — №.1. — P. 9 — 25.
194. Büscher M., Urry J. *Mobile methods and the empirical* / M. Büscher, J. Urry // *European Journal of Social Theory*. — 2009. — Vol. 12. — №. 1. — P. 99 — 116.
195. Campbell, C. *Contrails of Globalization and the View from the Ground: An Essay on Isolation in East-Central Siberia* / C. Campbell // *Polar Geography*. — 2003. — Vol. 27. — №. 2. — P. 97 — 120.
196. Campbell, J. M. *Between the material and the figural road: the incompleteness of colonial geographies in Amazonia* / J. M. Campbell // *Mobilities*. — 2012. — Vol. 7. — №. 4. — P. 481 — 500.
197. Cohen, C. *The Fate of the Mammoth* / C. Cohen — Chicago: University of Chicago Press, 2002. — 297 p.

198. Cresswell, T. Towards a politics of mobility / T. Cresswell // *Environment and planning D: Society and Space*. — 2010. — Vol. 28. — №.1. — P. 17 — 31.
199. Dalakoglou, D. The road from capitalism to capitalism: Infrastructures of (post) socialism in Albania / D. Dalakoglou // *Mobilities*. — 2012. — Vol. 7. — №. 4. — P. 571 — 586.
200. Davydov, V. People on the Move: Development Projects and the Use of Space by Northern Baikal Reindeer Herders, Hunters and Fishermen: Doctoral Thesis / Vladimir Davydov. — University of Aberdeen, 2011. — 296 p.
201. Davydov, V. Temporality of Movements of Northern Baikal Reindeer Herders, Hunters and Fishermen / V. Davydov // *Journal of Ethnology and Folkloristics*. — 2012. — Vol. 6. — №. 1. — P. 27 — 47.
202. Deleuze, G, Guattari, F. A thousand plateaux: Capitalism and Schizophrenia / G. Deleuze, F. Guattari / Trans. Brian Massumi. — Minneapolis: University of Minnesota, 1987. — 632 p.
203. Deleuze, G, Guattari, F. Nomadology: The war machine / G. Deleuze, F. Guattari. — New York: Semiotext(e), 1986. — 160 p.
204. Descola, P. Constructing natures: symbolic ecology and social practice / P. Descola // *Nature and society: anthropological perspectives* / ed. by P. Descola and G. Palsson. — London: Routledge. — 1996. — P. 82 — 102.
205. Dudeck, S. From the Reindeer Path to the Highway and Back-Understanding the Movements of Khanty Reindeer Herders in Western Siberia / S. Dudeck // *Journal of ethnology and folkloristics*. — 2012. — Vol. 6. — №. 1. — P. 89 — 106.
206. Dwyer, M. J., Istomin K. V. Theories of nomadic movement: a new theoretical approach for understanding the movement decisions of Nenets and Komi reindeer herders / M. J. Dwyer, K. V. Istomin // *Human Ecology*. — 2008. — Vol. 36. — №. 4. — P. 521 — 533.
207. Earle, T. Routes through the landscape: a comparative approach / T. Earle // *Landscapes of movement: trails, paths, and roads in anthropological perspective*. Vol. 1 / Eds. J. E. Snead, C. L. Erickson, J. A. Darling. — Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press, 2011. — P. 253 — 269.
208. Feinberg, R. Genz, J. Limitations of Language for Conveying Navigational Knowledge: Way-Finding in the Southeastern Solomon Islands / R. Feinberg, J. Genz // *American Anthropologist*. — 2012. — Vol. 114. — №. 2. — P. 336 — 350.
209. Ferguson, T. J., Berlin, L., Kuwanwisiwma, L. J. Kukhepya: searching for hopi trails / T. J. Ferguson, L. Berlin, L. J. Kuwanwisiwma // *Landscapes of movement: trails, paths, and*

- roads in anthropological perspective. Vol. 1 / Eds. J. E. Snead, C. L. Erickson, J. A. Darling. — Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press, 2011. — P. 20 — 41.
210. Fondahl, G. Gaining ground?: Evenkis, land and reform in southeastern Siberia / G. Fondahl. — Boston: Allyn and Bacon, 1998. — 146 p.
211. Fowler, C. S. Reconstructing southern Paiute-Chemehuevi trails in the Mojave desert of Southern Nevada and California: Ethnographic Perspectives from the 1930s / C. S. Fowler // *Landscapes of movement: trails, paths, and roads in anthropological perspective. Vol. 1* / Eds. J. E. Snead, C. L. Erickson, J. A. Darling. — Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press, 2011. — P. 84 — 105.
212. Gavrilova, K. Temporal Dimension of Attitudes toward Infrastructure and Opportunities for Relocation from the Northern Town: The Case of Kamchatka Krai / K. Gavrilova // *Sibirica*. — 2017. — Vol. 16. — №. 3. — P. 35 — 56.
213. Gladwin, T. East is a big bird: Navigation and logic on Puluwat Atoll / T. Gladwin. — Harvard: Harvard University Press, 2009. — 260 p.
214. Granovetter, M. S. The strength of weak ties / M. S. Granovetter // *American journal of sociology*. — 1973. — Vol.78. — №. 6. — P. 1360 — 1380.
215. Habeck, J. O. Experience, movement and mobility: Komi reindeer herders' perception of the environment / J. O. Habeck // *Nomadic Peoples*. — 2006. — Vol. 10. — №. 2. — P. 123 — 141.
216. Habeck, J. O. Learning to be seated: sedentarization in the soviet Far North as a spatial and cognitive enclosure / J. O. Habeck // *Nomadic and Indigenous Spaces: Productions and Cognitions* / Edited by J. Miggelbrink, J. O. Habeck, N. Mazzullo. P. Koch. — Surrey: Ashgate, 2013. — P. 155 — 179.
217. Habeck, J. O. Lifestyle in Siberia and the Russian North / J. O. Habeck (ed.). — Cambridge, UK: Open Book Publishers, 2019. — 465 p.
218. Habeck, J. O., Broz L. Introduction: experience and emotion in northern mobilities / J. O. Habeck, L. Broz // *Mobilities*. — 2015. — Vol. 10. — №. 4. — P. 511 — 517.
219. Hall, E. T. Proxemics / E. T. Hall // *The Anthropology of Space and Place: Locating culture.* / ed. by S.M. Low D. L. Zúñiga. — Oxford: Blackwell, 2005. — P. 51 — 73.
220. Hall, E. The «iron dog» in northern Alaska / E. Hall // *Anthropologica*. — 1971. — Vol. 13. — №. 1-2. — P. 237 — 254.
221. Harvey, D. Social Justice and the City. / D. Harvey. — Oxford: Blackwell Publishers, 1993. — 336 p.

222. Harvey, P. The topological quality of infrastructural relation: An ethnographic approach / P. Harvey // *Theory, Culture & Society*. — 2012. — Vol. 29. — №. 4-5. — P. 76 — 92.
223. Harvey, P., Knox, H. The enchantments of infrastructure / P. Harvey, H. Knox // *Mobilities*. — 2012. — Vol. 7. — №. 4. — P. 521 — 536.
224. Hastrup, K. The nomadic landscape: People in a changing Arctic environment / K. Hastrup // *Geografisk Tidsskrift — Danish Journal of Geography*. — 2009. — Vol. 109. — №. 2. — P. 181 — 189.
225. Hayırsever, H. Dolganda addan ad yapimi: MA Thesis / Hayırsever Hasan. — Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2016. — 364 p.
226. Helander-Renvall, E. Logical adaptation to modern technology: snowmobile revolution in Sápmi / E. Helander-Renvall // *The borderless North. Proceedings of the Fourth Open Assembly of the Northern Research Forum* / Eds. L. Heininen, K. Laine. — Oulu: Ouluprint Oy, 2008. — P. 27 — 32.
227. Hugh-Jones, S. Yesterday's Luxuries, Tomorrow's Necessities: Business and Barter in Northwest Amazonia / S. Hugh-Jones // *Barter, Exchange and Value: An Anthropological Approach* / Eds. C. Humphrey, S. Hugh-Jones. — Cambridge: Cambridge University Press, 1992. — P. 42 — 74.
228. Humphrey, C. Barter and economic disintegration / C. Humphrey // *Man*. — 1985. — №. 1. — P. 48 — 72.
229. Humphrey, C., Sneath, D. The End of Nomadism? Society, State and Environment in Inner Asia / C. Humphrey, D. Sneath. — Duke University Press, 1999. — 355 p.
230. Hutchins, E. *Cognition in the Wild* / E. Hutchins. — Cambridge, MA: MIT Press, 1995. — 402 p.
231. Hutchins, E. Understanding micronesia navigation / E. Hutchins // *Mental models* / Eds. D. Gentner, A. Stevens. — Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum, 1983. — P. 191 — 225.
232. Ingold, T. The temporality of the landscape / T. Ingold // *World archaeology*. — 1993. — Vol. 25. — №. 2. — P. 152 — 174.
233. Ingold, T. *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*. / T. Ingold. — London: Routledge, 2000. — 460 p.
234. Ingold, T. The eye of the storm: visual perception and the weather / T. Ingold // *Visual studies*. — 2005. — Vol. 20. — №. 2. — P. 97 — 104.
235. Ingold, T. Up, across and along / T. Ingold // *Place and Location: Studies in Environmental Aesthetics and Semiotics*. — 2006. — №.5. — P. 21 — 36.

236. Ingold, T. *Being alive: Essays on movement, knowledge and description* / T. Ingold. — London: Routledge, 2011. — 270 p.
237. Istomin, K. From invisible float to the eye for a snowstorm: the introduction of GPS by nenets reindeer herders of Western Siberia and its impact on their spatial cognition and navigation methods / K. Istomin // *Nomadic and Indigenous Spaces: Productions and Cognitions* / Edited by J. Miggelbrink, J. O. Habeck, N. Mazzullo. P. Koch. — Surrey: Ashgate, 2013. — P. 203 — 220.
238. Istomin, K. V. Spatial cognition and spatial navigation: a comparison between reindeer herding nomads and helicopter pilots / K. V. Istomin // Unpublished manuscript.
239. Istomin, K. V., Dwyer, M. J. Finding the way: A critical discussion of anthropological theories of human spatial orientation with reference to reindeer herders of northeastern Europe and western Siberia / K. V. Istomin, M. J. Dwyer // *Current Anthropology*. — 2009. — Vol. 50. — №. 1. — P. 29 — 49.
240. Jones, M. The concept of cultural landscape: discourse and narratives / M. Jones // *Landscape interfaces*. — Springer: Dordrecht, 2003. — P. 21 — 51.
241. Jordan, P. *Material culture and sacred landscape: the anthropology of the Siberian Khanty* / P. Jordan. — New York: Rowman Altamira, 2003. — 336 p.
242. Kabachnik, P. Nomads and mobile places: disentangling place, space and mobility / P. Kabachnik // *Identities*. 2012. — Vol. 19. — №. 2. — P. 210 — 228.
243. Kernaghan, R. Furrows and walls, or the legal topography of a frontier road in Peru / R. Kernaghan // *Mobilities*. — 2012. — Vol. 7. — №. 4. — P. 501 — 520.
244. Khan, N. Roads and Their Modernity in Pakistan / N. Khan // *Social Text*. — 2006. — Vol. 24. — №. 4. — P. 87 — 113.
245. King, A. Reindeer herders' culturescapes in the Koryak Autonomous Okrug / A. King // *People and the Land: Pathways to reform in post-Soviet Siberia* / ed. by E Kasten. — Berlin: Dietrich Reimer Verlag, 2002. — P. 63 — 80.
246. Klaeger, G. Rush and relax: the rhythms and speeds of touting perishable products on a Ghanaian roadside / G. Klaeger // *Mobilities*. — 2012. — Vol. 7. — №. 4. — P. 537 — 554.
247. Konstantinov, Y. Roadlessness and the person: modes of travel in the reindeer herding part of the Kola Peninsula / Y. Konstantinov // *Acta Borealia*. — 2009. — Vol. 26. — №. 1. — P. 27 — 49.
248. Kuklina, V., Povoroznyuk, O., Saxinger, G. Power of rhythms—trains and work along the Baikal-Amur Mainline (BAM) in Siberia / V. Kuklina, O. Povoroznyuk, G. Saxinger // *Polar Geography*. — 2019. — Vol. 42. — №. 1. — P. 18 — 33.

249. Kwon, H. Maps and actions: nomadic and sedimentary space in a Siberian reindeer farm: Doctoral thesis / H. Kwon. — University of Cambridge, 1993. — 242 p.
250. Larkin, B. The politics and poetics of infrastructure / B. Larkin // *Annual Review of Anthropology*. — 2013. — Vol. 42. — P. 327 — 343.
251. Lavrillier, A., Gabyshev, S. An Arctic Indigenous Knowledge System of Landscape, Climate and Human Interactions. Evenki Reindeer Herders and Hunters / A. Lavrillier, S. Gabyshev. — Fürstenberg: Verlag der Kulturstiftung Sibirien, 2017. — 467 p.
252. Lewis, D. Observations on route finding and spatial orientation among the Aboriginal peoples of the Western Desert region of Central Australia / D. Lewis // *Oceania*. — 1976. — Vol. 46. — №. 4. — P. 249 — 282.
253. Lewis, D. We, the navigators: the ancient art of landfinding in the Pacific / D. Lewis. — Honolulu: University of Hawai'i Press, 1972. — 345 p.
254. Liarskaya, E. «Where do you get fish?». Practices of Individual Supplies in Yamal as an Indicator of Social Processes / E. Liarskaya // *Sibirica*. — 2017. — Vol. 16. — №. 3. — P. 124 — 149.
255. Loovers, J. P. L. Making Lobsticks: Traveling Trails with Teetl'it Gwich'in / J. P. L. Loovers // *Sibirica*. — 2016. — Vol. 15. — №. 1. — P. 41 — 63.
256. Mandel, R, Humphrey, C. Markets and moralities: ethnographies of postsocialism / Eds. R. Mandel, C. Humphrey. — Oxford, New York: Berg; 2002. — 240 p.
257. Masquelier, A. Road mythographies: space, mobility, and the historical imagination in postcolonial Niger / A. Masquelier // *American Ethnologist*. — 2002. — Vol. 29. — №. 4. — P. 829 — 856.
258. Massey D. B. Space, place, and gender. / D. B. Massey. — University of Minnesota Press, 1994. — 280 p.
259. Mertens, K. Patterns of Evenki Mobility in Eastern Siberia. / K. Metens // *Sibirica*. — 2016. — Vol. 15. — №. 1. — P. 1 — 40.
260. Nielsen, M., Roadside Inventions: Making Time and Money Work at a Road Construction Site in Mozambique / M. Nielsen // *Mobilities*. — 2012. — Vol. 7. — №. 4. — P. 467 — 480.
261. Pelto, P. J. The snowmobile revolution / P. J. Pelto. — Menlo Park: Cummings, 1973. — 225 p.
262. Pike, K. L. Language in relation to a unified theory of the structure of human behavior / K. L. Pike. — The Hague, Mouton de Gruyter, 1967. — 762 p.

263. Povoroznyuk, O. Social dynamics and sustainability of BAM communities: Migration, competition for resources, and intergroup relations / O. Povoroznyuk // *New Mobilities and Social Changes in Russia's Arctic Regions* / Ed. M. Laruelle. — Abingdon: Routledge, 2016. — P. 149 — 173.
264. Prout, S. Security and belonging: Reconceptualising Aboriginal Spatial Mobilities in Yamatji Country, Western Australia / S. Prout // *Mobilities*. — 2009. — Vol. 4. — №. 2. — P. 177 — 202.
265. Rapoport, A. Spatial organization and the built environment / A. Rapoport // *Companion encyclopedia of anthropology: humanity, culture and social life*. — 1994. — P. 460 — 502.
266. Safonova, T. Sántha, I. Mapping Evenki land: The study of mobility patterns in Eastern Siberia / T. Safonova, I. Sántha // *Folklore*. — 2011. — Vol. 1. — №. 49. — P. 71 — 96.
267. Salazar, N. B., Smart, A. Anthropological takes on (im) mobility / N. B. Salazar, B. Smart // *Identities*. — 2011. — Vol. 18. — №. 6. — P. i — ix.
268. Schenk, F. B. «This new means of transportation will make unstable people even more unstable»: Railways and geographical mobility in Tsarist Russia / F. B. Schenk // *Russia in Motion: Cultures of Human Mobility since 1850* / Eds. J. Randolph, E. M. Avrutin. — Illinois: Illinois University Press, 2012. — P. 218 — 234.
269. Schweitzer, P., Povoroznyuk, O., Schiesser, S. Beyond Wilderness: Towards an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North / P. Schweitzer, O. Povoroznyuk, S. Schiesser // *The Polar Journal*. — 2017. — Vol. 7. — №. 1. — P. 58 — 85.
270. Scott, J. C. The moral economy of the peasant: Rebellion and subsistence in Southeast Asia / J. C. Scott. — New Haven and London: Yale University Press, 1977. — 246 p.
271. Sheller, M. Mobility / M. Sheller // *Sociopedia. isa*. — 2011. — P. 1 — 12.
272. Sheller, M., Urry, J. The new mobilities paradigm / M. Sheller, J. Urry // *Environment and planning A*. — 2006. — Vol. 38. — №. 2. — P. 207 — 226.
273. Shirokogoroff, S. M. Northern Tungus terms of orientation / S. M. Shirokogoroff // *Rocznik Orientalistyczny (Yearbook of Oriental Studies)*. — 1928. — Vol. 4. — P. 167 — 187.
274. Siegelbaum, L. H. Roadlessness and the «Path to Communism» Building Roads and Highways in Stalinist Russia / L. H. Siegelbaum // *The Journal of Transport History*. — 2008. — Vol. 29. — №. 2. — P. 277 — 294.
275. Skeggs, B. Class, self, culture / B. Skeggs. — London: Routledge, 2004. — 226 p.

276. Soja, E. W. Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory / E. W. Soja. — New York: Verso, 1989. — 266 p.
277. Ssorin-Chaikov, N. V. A social life of the state in the Siberian subarctic / N. V. Ssorin-Chaikov. — Stanford University Press, 2003. — 261 p.
278. Ssorin-Chaikov, N. Soviet debris: failure and the poetics of unfinished construction in northern Siberia / N. Ssorin-Chaikov // *Social Research: An International Quarterly*. 2016. — Vol. 83. — №. 3. — P. 689 — 721.
279. Stachowski, M. Über das Alter der dolganischen Sprache / M. Stachowski // *Türk Dilleri Araştırmaları*. — 1996. — Vol. 6. — P. 123 — 130.
280. Stachowski, M. Заимствованные слова в долганском языке (обзор проблем) / M. Stachowski // *Kyoto University Linguistic Research*. — 2002. — №.21. — P. 1 — 24.
281. Stachowski, M. Considerations on the system and the origins of terms for the cardinal points in the Dolgan language / M. Stachowski // — *Incontri Linguistici*. — 2010. — Vol. 33. — P. 233 — 243.
282. Stammler, F. M. Mobile phone revolution in the tundra? Technological change among Russian reindeer nomads / F. M. Stammler // *Folklore*. — 2009. — Vol. 41. — P. 47 — 78.
283. Stammler, F. Capitalism in the Tundra or Tundra in the Capitalism? Specific Purpose Money from Herders, Antlers and Traders in Yamal, West Siberia / F. Stammler // *Economic Spaces of Pastoral Production and Commodity Systems. Markets and Livelihoods* / Eds. J. Gertel, R. Le Heron. — Farnham: Ashgate, 2011. — P. 231 — 246.
284. Stammler, F. Narratives of adaptation and innovation: ways of being mobile and mobile technologies among reindeer nomads / F. Stammler // *Nomadic and Indigenous Spaces: Productions and Cognitions* / Edited by J. Miggelbrink, J. O. Habeck, N. Mazzullo, P. Koch. — Surrey: Ashgate, 2013. — P. 221 — 245.
285. Stapert, E. Contact-Induced Change in Dolgan: Doctoral thesis / Eugenie Stapert. — Utrecht: LOT, 2013. — 400 p.
286. Thompson, N. Settlers on the Edge: identity and modernization on Russia's arctic frontier / N. Thompson. — Vancouver, Toronto: UBC Press, 2009. — 328 p.
287. Tolman, E. C. Cognitive maps in mice and men / E. C. Tolman // *The Psychological Review*. — 1948. — Vol. 55. — P. 189 — 208.
288. Tuan, Y-F. Topophilia. A study of environmental perceptions, attitudes and values. / Y-F. Tuan. — New York: Columbia University Press Morningside Edition, 1990. — 260 p.
289. Tuan, Yi-Fu. Space and place. The Perspective of Experience. / Y-F. Tuan. — Minneapolis: University of Minnesota Press, 2001. — 235 p.

290. Urry, J. *Mobilities* / J. Urry. — Cambridge: Polity Press, 2007. — 336 p.
291. Usher, P. *The Use of Snowmobiles for Trapping on Banks Island* / P. Usher // *Arctic*. — 1972. — Vol. — 25. P. 171 — 181.
292. Vasilyeva, V. V. X International Siberian Studies Conference, Saint Petersburg, 24-26 October, 2016 / V. V. Vasilyeva // *Sibirica*. — 2017. — Vol. 16. — №. 1. — P. 106 — 109.
293. Ventsel, A. *Reindeer, rodina and reciprocity: kinship and property relations in a Siberian village* / A. Ventsel. — Münster: Lit Verlag, 2005. — 392 p.
294. Ventsel, A. *Sakha Music Business: Mission, Contracts, and Social Relations in the Developing Post-Socialist Market Economy* / A. Ventsel // *Sibirica*. — 2009. — Vol. 8. — №. 1. — P. 1 — 23.
295. Ventsel, A. *Hidden Sex and the Ordinary Youth: The Dolgan Way of Maintaining a Good Family Reputation* / A. Ventsel // *Anthropology of East Europe Review*. — 2010. — Vol. 28 — №. 2. — P. 226 — 241.
296. Ventsel, A. *Siberian movements: how money and goods travel in and out of northwestern Sakha* / A. Ventsel // *Folklore*. — 2011. — №. 49. — P. 112 — 130.
297. Ventsel, A. *Entrapping History in Space: On Tuundra and Its Masters* / A. Ventsel // *Ab Imperio*. — 2012. — Vol. 2. — P. 299 — 324.
298. Ventsel, A. *Reluctant entrepreneurs of the Russian Far North* / A. Ventsel // *New Mobilities and Social Changes in Russia's Arctic Regions* / Ed. M. Laruelle. — Abingdon: Routledge, 2016. — P. 61 — 72.
299. Vitebsky, P. *The reindeer people: living with animals and spirits in Siberia* / P. Vitebsky. — Boston, MA: Houghton Mifflin Harcourt, 2006. — 464 p.
300. Wheelersburg, R. P. *New transportation technology among Swedish Sámi reindeer herders* / R. P. Wheelersburg // *Arctic anthropology*. — 1987. — Vol. 1. — P. 99 — 116.
301. Williams, S. *Tradition and change in the sub-arctic: Sami reindeer herding in the modern era* / S. Williams // *Scandinavian Studies*. — 2003. — Vol. 75. — №. 2. — P. 229 — 256.
302. Wilson, E. *Est'zakon, est'i svoy zakony: Legal and Moral Entitlements to the Fish Resources of Nyski Bay, Norht-Eastern Sakhalin* / E. Wilson // *People and the land: pathways to reform in Post-Soviet Siberia* / ed. by E. Kasten. — Berlin: Dietrich Reimer Verlag, 2002. — P. 149 — 168.
303. Ziker, J. *Survival economy and core-periphery dynamics in the Taimyr Autonomous Region, Russia* / J. Ziker // *Anthropology of East Europe Review*. — 1999. — Vol. 17. — №. 2. — P. 63 — 72.

304. Ziker, J. Kinship and exchange among the Dolgan and Nganasan of northern Siberia / J. Ziker // *Research in Economic Anthropology*. — 1998. — Vol. 19. — P. 191 — 238.
305. Ziker, J. P. Assigned territories, family/clan/communal holdings, and common-pool resources in the Taimyr autonomous region, northern Russia / J. P. Ziker // *Human Ecology*. — 2002a. — Vol. 31. — №. 3. — P. 331-368.
306. Ziker, J. Peoples of the tundra: native Siberians in the post-communist transition / J. Ziker // Prospect Heights, IL: Waveland. — 2002b. 196 p.
307. Ziker, J. Land use and economic change among the Dolgan and Nganasan / J. Ziker // *People and the Land: Pathways to Reform in Post-Soviet Siberia* / ed. by E Kasten. — Berlin: Dietrich Reimer Verlag, 2002c. — P. 207 — 224.
308. Ziker, J. P. Assigned territories, family/clan/communal holdings, and common-pool resources in the Taimyr autonomous region, northern Russia / J. P. Ziker // *Human Ecology*. — 2003. — Vol. 31 — №. 3. — P. 331 — 368.
309. Ziker, J. P. The social movement of meat in Taimyr, Northern Russia / J. Ziker // *Nomadic Peoples*. — 2006. — Vol. 10. — №. 2. — P. 105 — 122.
310. Ziker, J. Subsistence and food sharing in Northern Siberia: Social and nutritional ecology of the Dolgan and the Nganasan / J. Ziker // *Ecology of food and nutrition*. — 2007. — Vol. 46. — №. 5-6. — P. 445 — 467.
311. Ziker, J., Schnegg, M. Food sharing at meals / J. Ziker, M. Schnegg // *Human nature*. — 2005. — Vol. 16. — №. 2. — P. 178 — 210.

Архивные источники

Государственный архив Красноярского края

Ф.П-28. Фонд: Таймырский окружной комитет КПСС Красноярского края.

Оп. 9. Д. 9. Материалы экономики и культуры Хатангского района. 1940.

Оп. 38. Д. 70. Отчеты о работе окрконторы связи, аэропорта Дудинка, пристани Енурпа, железнодорожного узла и Дудинского порта. Данные о нордвигской экспедиции треста «Арктикнефтеразведка». 1954.

Оп. 43. Д. 52. Отчеты о работе Дудинского порта, Хатангского, Диксонского морских арктических портов, Котуйского рудника и Дудинского горпищекомбината 1956.

Ф. 302. Оп. 1. Д. 18. Фонд: Енисейский технический участок освоения водных путей Сибири.

Д. 18. Исторический обзор о возникновении судоходства в бас. р. Енисей 1929 год.

Ф.Р-769. Оп. 1. Д. 306. Фонд: Похозяйственные и посемейные карточки переписи 1926–1927 гг. 1928.

Российский государственный архив экономики

Ф. 1562. Оп. 336. Д. Д. 966-1001., Д. Д. 256-427. Фонд: Центральное статистическое управление (ЦСУ) при Совете Министров СССР.

Государственное казенное учреждение Республики Саха (Якутия) «Национальный архив Республики Саха (Якутия)»

Ф. 640. Оп. 1. Д. 1., Д. 7., Д. 43. Фонд: Анабарский районный совет депутатов трудящихся и его исполком (1930 – по наст.вр.).

Д. 1. Материалы (постановление, приказы, докладные записки, протоколы, переписка) о деятельности Хатангского нассвета, уполномоченного Булунского окрисполкома по Хатанго-Анабарскому району, проведении избирательной кампании по выборам в Советы (5 февраля 1924 - 16 июля 1929).

Д. 7. Отчет о работе Анабарского РИК за 1931, 1933-34 годы. Докладная записка председателя Анабарского РИК от 7 апреля 1936 года ЦИК ЯАССР и ОК ВКП"б" о хозяйственной деятельности исполкома за 1930-35 годы.

Архив Музея антропологии и этнографии Российской академии наук

Ф. 2. Личный фонд Вербова Г. Д.

Оп. 1. Д. 89. Материалы по экономике ненцев Таймырского нац. округа. 1938.

Ф. К-1. Оп. 1. Д. 1352. Фонд: Рукописи книг, диссертаций, статей. Грачева Г. Н. Долганы. Хозяйство, культура и быт в прошлом и настоящем. Таймырский нац.округ. Тетрадь 1. Таймырская группа Северной экспедиции ИЭ АН СССР. Полевые материалы Грачевой 1983.

Ф. К-1. Оп. 1. Д. 1353. Фонд: Рукописи книг, диссертаций, статей. Грачева Г. Н. Долганы. Хозяйство, культура и быт в прошлом и настоящем. Таймырский нац.округ. Тетрадь 2. Тайм гр. Сев. эксп. ИЭ АН СССР. 1983.

Ф. К-1. Оп. 2. Д. 1145. Фонд: Полевые материалы. Грачева Г. Н. О работе этнографической группы в составе Северной экспедиции в Таймырском национальном округе. 1983.

Ф. К-1. Оп. 2. Д. 1206. Фонд: Полевые материалы. Грачева Г. Н. Попигай. Тетрадь 1. 1980.

Ф. К-1. Оп.2 Д. 1207 Фонд: Полевые материалы. Грачева Г. Н. Попигай. Тетрадь 2. 1980.

Ф. К-1. Оп. 2. Д. 1212. Фонд: Полевые материалы. Грачева Г. Н. О работе этнографической группы Института этнографии АН СССР в составе Заполярной экспедиции Института археологии АН СССР.

Ф. К-П. Оп. 1. Д. 118. Фонд: Полевые материалы, рукописи книг, статей, диссертаций сотрудников Института народов Севера. Рымшан Н. М. Записи о населении и районировании по Таймырскому национальному округу. Автограф. 1939.

Ф. К-П. Оп. 1. Д. 256. Фонд: Полевые материалы, рукописи книг, статей, диссертаций сотрудников Института народов Севера. Убрятова Е. И. Язык норильских долган. Диссертация 1939 г.

Архив Российской академии наук

Ф. 47. Комиссия по изучению Якутской ССР (1924-1930).

Оп. 1. Д. 303. Об участии КЯР в организации этнографо-экономического отряда для исследования бассейна Хатанги, Анабары, Оленека, снаряжаемого Якутским Правительством, комитетом Севера и обществом «Саха Кескиле» и об отправке в Верхоянский Округ этнографа — Д. Д.Травина

Д. 1111. По административному делению ЯАССР - доклады, записки, статьи, переписка; приложена обзорная карта

Ф. 735. Романов Александр Андреевич.

Оп. 1. Д. 11. Природа, население и экономика Ленско-Хатангского края. Описания.

Д. 46. Романов А. А. Карты разные печатные и рукописные

Оп. 3 Д. 19. Попов Г. А. «Население и промыслово-хозяйственная жизнь б. жиганского улуса». Статья.

Муниципальное казенное учреждение «Таймырский архив»

Ф. 46. Фонд: Сындасский сельский Совет депутатов трудящихся. Исполнительный комитет.

Оп. 1. Д. 3. Протоколы общих собраний граждан поселка Кюэль Карго-Куэльского кочевого Совета Хатангского района.

Газетные источники

СТ 1933, №21 — Остались считанные дни зимней дороги [Текст] // Советский Таймыр. — 1933. — 25 апреля. — №.21 (42).

СТ 1948, №115 — Товары лежат на складах [Текст] // Советский Таймыр. — 1948. — 25 сентября — №.115 (2164).

СТ 1948, №139 — Правильно использовать транспортных оленей [Текст] // Советский Таймыр. — 1948. — 13 ноября. — №. 139 (2188).

- СТ 1948, №154 — Перевозка грузов на оленях [Текст] // Советский Таймыр. — 1948. — 18 декабря — №.154 (2203).
- СТ 1948, №62 — Странное распределение товаров [Текст] // Советский Таймыр. — 1948. — 20 мая. — №. 62 (2110).
- СТ 1948, №64 — Перспективы завоза товаров [Текст] // Советский Таймыр. — 1948. — 27 мая. — №.64 (2113).
- СТ 1948, №74 — Рейсы - в Волочанку [Текст] // Советский Таймыр. — 1948. — 19 июня — №.74 (2123).
- СТ 1949, №35 — Навести порядок на станках [Текст] // Советский Таймыр. — 1949. — 26 марта — №.35 (2243).
- СТ 1949, №145 — Правильно использовать оленей на транспорте [Текст] // Советский Таймыр. — 1949. — 1 декабря — №.145 (2350).
- СТ 1949, №126 — Не завозят товары в тундровые поселки [Текст] // Советский Таймыр. — 1949. — 25 октября — №.126 (2334).
- СТ 1950, №3 — Олений транспорт — доходная отрасль колхозов [Текст] // Советский Таймыр. — 1950 — 5 января — №. 3 (2365).
- СТ 1950, №34 — Олень – наша опора [Текст] // Советский Таймыр. — 1950. — 18 марта — №.34 (2396).
- СТ 1952, №78 — Доходное место [Текст] // Советский Таймыр. — 1952. — 1 июля — №.78 (2752).
- СТ 1953, №72 — Ускорить перевозку и доставку почты [Текст] // Советский Таймыр. — 1953. — 20 июня — №. 72 (2900).
- СТ 1955, №42 — Трактора пришли [Текст] // Советский Таймыр. — 1955. — 5 апреля — №. 42 (3180).
- СТ 1956, №87 — Авиарейсы Дудинка - Москва [Текст] // Советский Таймыр. — 1956. — 18 июля — №. 87 (3377).
- СТ 1956, №121 — Наладить сообщение в низовьях Енисея [Текст] // Советский Таймыр. — 1956. — 9 октября — №.121 (3411).
- СТ 1959, №30 — Первый рейс завершен успешно [Текст] // Советский Таймыр. — 1959. — 10 марта — №. 30 (3774).
- СТ 1959, №56 — На ледовых дорогах [Текст] // Советский Таймыр. — 1959. — 12 мая — №. 56 (3800).
- СТ 1965, №8 — На воздушных трассах [Текст] // Советский Таймыр. — 1965. — 19 января — №. 8 (4682).

- СТ 1965, №64 — За высокую культуру обслуживания пассажиров [Текст] // Советский Таймыр. — 1965. — 28 мая — №. 64 (4738).
- СТ 1968, №113 — Мессояха [Текст] // Советский Таймыр. — 1968. — 21 сентября — №. 113 (5255).
- СТ 1968, №140 — Дорога проложена [Текст] // Советский Таймыр. — 1968. — 23 ноября — №. 140 (5282).
- СТ 1971, №10 — Воздушные перевозки [Текст] // Советский Таймыр. — 1971. — 23 января — №.10 (5620).
- СТ 1971, №116 — Техника готова к зиме [Текст] // Советский Таймыр. — 1971. — 25 сентября — №. 116 (5726).
- СТ 1971, №141 — Ледовый рейс [Текст] // Советский Таймыр. — 1971. — 23 ноября — №.141 (5751).
- СТ 1974, №15 — Ледовая трасса [Текст] // Советский Таймыр. — 1974. — 2 февраля — №. 15 (6093).
- СТ 1977, №10 — И снова о пассажирском причале [Текст] // Советский Таймыр. — 1977. — 22 января — №. 10 (6556).
- СТ 1983, №228 — Хатанга — река трудовая [Текст] // Советский Таймыр. — 1983. — 22 ноября — №. 228 (7899).
- СТ 1986 №139 — Маршрутами Енисея [Текст] // Советский Таймыр. — 1986. — 19 июля — №. 139 (8513).
- СТ 1986 №164 — Удобно ли тебе, пассажир? [Текст] // Советский Таймыр. — 1986. — 27 августа — №. 164 (8538).
- СТ 1988, №43 — Зимник (путевой очерк) [Текст] // Советский Таймыр. — 1988. — 2 марта — №. 43 (8918).
- СТ 1988, №№45-46 — Зимник (путевой очерк) [Текст] // Советский Таймыр. — 1988. — 5 марта — №.№.45-46 (8920-8921).
- СТ 1989, №211 — Бескрылый север [Текст] // Советский Таймыр. — 1989. — 2 ноября — №. 211 (9334).
- СТ 1991, №№27-28 — Мертвая петля Аэрофлота [Текст] // Советский Таймыр. — 1991. — 9 февраля — №.№. 27-28 (9650 - 9651).
- СТ 1991, №74 — А нам летать охота... [Текст] // Советский Таймыр. — 1991. — 17 апреля — №. 74 (9697).
- СТ 1992, №67 — Летайте самолетами! [Текст] // Советский Таймыр. — 1992. — 7 апреля — №. 67 (9939).

Список сокращений

АМАЭ РАН – Архив Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) Российской Академии наук

АРАН – Архив Российской Академии наук

АССР – Автономная советская социалистическая республика

ВЦИК – Всероссийский центральный исполнительный комитет

ГАКК – Государственный архив Красноярского края

ГКУ РС(Я) – Государственное казенное учреждение Республики Саха (Якутия) «Национальный архив Республики Саха (Якутия)»

ГМК – Горно-металлургическая компания

ГП – Городское поселение

ГСМ – Горюче-смазочные материалы

ГУЛАГ – Главное управление лагерей и мест заключения

ДК – Дом культуры

ДЭС – Дизельная электростанция

ЕЭС – Единая энергетическая сеть

ЖКХ – Жилищно-коммунальное хозяйство

КМНС – Коренные малочисленные народы Сибири

МАЭ РАН – Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) Российской Академии наук

МКУ ТА – Муниципальное казенное учреждение «Таймырский архив»

МУП – Муниципальное унитарное предприятие

НК – Нефтяная компания

НТЭК – Норильско-Таймырская энергетическая компания

ОГПУ – Объединённое государственное политическое управление

ООО – Общество с ограниченной ответственностью

ПАО – Публичное акционерное общество

ПДД – Правила дорожного движения

ПМА – Полевые материалы автора

РАН – Российская академия наук

РГАЭ – Российский государственный архив экономики

РГПУ – Российский государственный педагогический университет

РИК – Районный исполнительный комитет

СДК – Сельский Дом культуры

СМИ – Средства массовой информации

СМП – Северный морской путь

СНГ – Содружество независимых государств

СОППК – Сельскохозяйственный оленеводческо-промысловый производственный кооператив

СП – Сельское поселение

СТ – Советский Таймыр

ТДНМР – Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район

ТЭЦ – Теплоэлектроцентраль

ФАП – Фельдшерско-акушерский пункт

ФСГС – Федеральная служба государственной статистики

ЯЦИК – Якутская Центральная избирательная комиссия

GPS – Global Positioning System

URL – Uniform Resource Locator