

ОЛЬГА ВАСИЛЬЕВНА ЗМЕЕВА

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

ПОЛЕВОЙ СЕЗОН ГЕОЛОГА И ПРАКТИКИ МОБИЛЬНОСТИ: К ИСТОРИИ МИНЕРАЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ ХИБИНСКИХ ТУНДР

Статья посвящена проблеме осуществления мобильности исследовательских отрядов и научных экспедиций в 1920-е годы на Кольском полуострове. В условиях слабого функционирования железнодорожного сообщения между центральными и отдаленными районами страны, отсутствия инфраструктуры, бытового и социального комфорта в местах проведения экспедиций участникам необходимо было сохранять подвижность и осуществлять научную работу. Проблема рассматривается на примере геолого-минералогических экспедиций 1920-х годов, работавших в центральной части Кольского полуострова (Центральной Лапландии). Источниками служат воспоминания о первых поездках, разведочных и научных экспедициях геологов в 1920-е годы, экспедиционные очерки А. Е. Ферсмана, журнальные и газетные публикации, интервью с краеведами и исследователями научного наследия А. Е. Ферсмана. Рассматриваются практики мобильности участников геологических экспедиций, формы привлечения к исследовательским переходам местных рабочих и представителей коренного населения, социальная адаптация и формирование социокультурного пространства в полевых условиях.

Ключевые слова: мобильность, полевые исследования, научные экспедиции, А. Е. Ферсман, освоение Севера

Активное железнодорожное строительство в Российской империи закончилось к началу XX века. Основные маршруты были проложены, интеграция центра страны с окраинными территориями (прежде всего Закавказьем, Средней Азией и Сибирью) осуществлена. Отдаленные районы империи стали относительно доступны, было создано особое пространство, соединившее труднодоступные ранее места. Регионы оказались обеспечены дорогами для осуществления географической мобильности разных социальных групп [15].

Дискуссии о необходимости железнодорожной линии, связывающей столицу империи и побережье Северного Ледовитого океана, велись с середины XIX столетия, однако, несмотря на пережитый подъем железнодорожного строительства, этот проект так и остался нереализованным до Первой мировой войны [1]. Благодаря начавшимся военным событиям стратегический проект строительства Мурманской магистрали был закончен в короткие сроки¹ (см. напр.: [2], [3: 82–117]). Введение в эксплуатацию Мурманской железной дороги имело результатом развитие новых масштабных планов: как позднимперских (Мурманская железная дорога стала одним из последних законченных объектов строительства в Российской империи; на Мурманском побережье был заложен последний в имперской истории город-порт Романов-на-Мурмане), так и ранне-

советских (началось промышленное освоение Кольского полуострова, строительство новых городов в Заполярье, предприятий-«гигантов», обеспечивался стремительный рост постоянного населения в регионе и т. д.).

Основной результат железнодорожного сооружения на Кольском полуострове – строительство нового города-порта – потенциального административного центра, военно-торговых и гражданских объектов и, конечно, привлечение в регион новых жителей. Так, население нового города Мурманска в 1920 году насчитывало 2487 человек, а в 1926-м – уже 7001 человек². Это был период миграционной активности населения, процессов массового прибытия и убытия, незакрепленности и неукорененности переселенцев на «мурманской почве»: «Средняя продолжительность пребывания в Мурманске исчисляется приблизительно в 3 года и 1 месяц»³.

Кольский полуостров перестал восприниматься захолустным, отдаленным, недоступным краем, железная дорога привела человека на север. Население постепенно увеличивалось, несмотря на то, что многие переселенцы не задерживались и уезжали из заполярного региона:

Своих сельских резервов для пополнения городского населения не было, отсутствовала и развитая поселенческая структура, поэтому внутренняя миграция была невелика. <...> Здесь была самая высокая на всем Севере миграционная подвижность населения [8: 53].

Мурманская железная дорога, эта «узкая лента культуры», по яркому высказыванию А. Е. Ферсмана, связала наконец центр страны с Мурманским берегом. Она позволила приезжать в северные районы людям, стремящимся найти новый дом на отдаленном севере, желающим переселиться, а также реализовываться многим этносоциальным, научным, экономическим и промышленным планам.

Вплоть до 1920 года, то есть до ухода интервентов и белогвардейцев с Мурмана, Кольский полуостров воспринимался многими россиянами как неразвитая и малоперспективная территория. Регион, конечно, был труднодоступен, однако отдельные сведения по истории, этнографии, географии и экономике полуострова имелись. Начиная с XVIII века на территории края осуществлялись исследования Петербургской академии наук, затем были Финляндская экспедиция, Мурманская научно-промысловая экспедиция и другие. Были получены топографические данные и составлены карты полуострова, заложены основы геологических изысканий, регулярно проводились океанологические исследования. Важнейший результат – создание стационарной научной базы – Мурманской биологической станции. Наиболее результативными научные поиски оказались на побережьях и в районах, омывающих Кольский полуостров Баренцева и Белого морей. Это исследования Н. Я. Озерецковского, И. И. Лепехина, Н. М. Книповича, Л. Л. Брейтфуса, С. В. Аверинцева, К. М. Дерюгина, Ф. П. Литке, М. Ф. Рейнеке и многих других.

За весь дооктябрьский период изучение центра полуострова, минеральных и рудных ресурсов практически не производилось. Но почва для исследования недр подготовлена была, прежде всего благодаря геологическим экспедициям финского исследователя В. Рамзая и русского ученого Е. С. Федорова.

Экспедиции крупнейших специалистов из «столичных» учреждений многократно проводились в 1920-е годы. Комплексные исследования Мурмана начаты усилиями Северной научно-промысловой экспедиции⁴ (см. напр.: [7]). 1920–1930-е годы – это десятилетия благополучного и успешного исследования Кольского полуострова, когда осуществлялся советский проект индустриализации и модернизации северных и отдаленных районов страны.

Остановимся на исследовании центральной части Кольского полуострова периода так называемой «хибинской эпопеи» А. Е. Ферсмана, времени геолого-минералогических открытий в Хибинских и Ловозерских тундрах.

Особого внимания заслуживает сюжет о первой поездке А. Е. Ферсмана на Кольский полуостров. В июне 1920 года, через два месяца после освобождения Севера от «английской оккупации», сотрудники Академии наук поя-

вились в Мурманском крае. На Кольский полуостров приехала комиссия в составе президента Академии наук А. П. Карпинского, академика А. Е. Ферсмана и геолога Геологического комитета А. П. Герасимова. Целью было «представить соображения о развитии производительных сил Кольско-Карельского района и решить вопрос дальнейшего использования Мурманской железной дороги» [6: 264]. «Разрушенность» Мурмана, которую наблюдали академики, приехавшие из Петрограда, и разнообразный минеральный мир Хибин, с которым они столкнулись, неоднократно упоминались коллегами-геологами, историками и журналистами в качестве первых контрастных впечатлений А. Е. Ферсмана от этой поездки. Вслед за академиком Ф. Н. Чернышевым они сравнивают участников поездки с «пришельцами, которые пробудят ее (природу Кольского полуострова. – О. З.) к новой жизни» ([14: 141], то же [5: 15]). Это высказывание стало прецедентным, его же использовал Ферсман в экспедиционных очерках.

Важнейшая остановка произошла на участке Кандалакша – Кола Мурманской железной дороги. Известно, что в связи с отсутствием топлива для паровоза вечерняя запланированная остановка поезда на станции Имандра превратилась в долгую стоянку. Заправка дровами обернулась для единственного минералога из группы, поднявшегося на вершину ближайшей возвышенности, десятилетиями исследований Хибинского горного массива и выдающимися открытиями.

Для меня сразу же стало ясным, что Хибин – это целый новый своеобразный мир камня и что углубленное изучение природы Хибин не может не привести к крупным открытиям новых полезных ископаемых⁵.

В рассказах Александра Евгеньевича, воспоминаниях его спутников и учеников эта случайная остановка приобрела статус знакового события. Ее последствиями стали не только научные геолого-минералогические открытия в горных районах Кольского полуострова, но и в целом индустриализация заполярного региона. С одной стороны, Хибин открылись взгляду профессионала-минералога благодаря проложенной еще в Российской империи железной дороге. Несмотря на поврежденное и местами разрушенное состояние, она привела исследователей к подножию горного массива. С другой стороны, потенциальным открытиям способствовали отсутствие электричества на железнодорожной линии и несовершенная техника, управление которой требовало длительных остановок и выходов за пределы железнодорожных путей. Наконец, специфика заполярного климата позволила совершить ночную прогулку. «Поздно вечером», но в «светлый полярный день» специалисты смогли не только осмотреть окрестности, но и провести первые наблюдения. Вообще все в этой первой поездке и остановке кажется парадоксальным:

время выезда, полярный день, поздняя остановка именно в районе возвышенности, решение членов комиссии подняться на эту возвышенность, присутствие единственного специалиста, способного оценить перспективы, и т. д. Исследования Хибинских гор начинаются фактически со сказочного сюжета, а главный герой «выступает во всех функциях культурного героя: провидца, первопроходца, просветителя, имядателя и даже трикстера» [9: 61].

Воспоминания о первой поездке, точнее, случайной остановке поезда закрепляют за Александром Евгеньевичем роль первооткрывателя и символического создателя, условно первого человека, вступившего на землю: экспедиции показывали, что карты предыдущих исследователей Хибин были неправильно составлены, «там, где на наших картах нанесены низины, открывался целый новый совершенно неведомый горный мир» [14: 141]. За первыми восхищениями и последовавшими многочисленными научными экспедициями, великими открытиями, созданием городов и предприятий совершенно потерянными оказались сведения об этой первой поездке академика Ферсмана в Заполярье. В частности, мало что известно о времени выезда на Мурман и возвращении в Петроград президента Академии наук А. П. Карпинского и академика А. Е. Ферсмана. Известно лишь то, что в конце мая (или, по другой версии, начале июня 1920 года) «...их состав прибыл на станцию Имандра, где паровоз должны были снабдить дровами» [4: 6]. Несмотря на большой объем воспоминаний, очерков и статей, написанных самим Александром Евгеньевичем, исследователи его научного наследия не соглашались со сведениями, приведенными академиком, а утверждают: «Тот первый маршрут остался запечатленным лишь в памяти Ферсмана» [11: 220]. Как говорят геологи, в случае подобной остановки и кратковременной прогулки нет «привязанности» к месту и времени. Таким образом, первый маршрут на окраинную возвышенность Маннепахк в 1920 году – отправная точка «хибинской эпопеи» открытий – остался незамеченным, условно зафиксированным. Поход участников поездки на возвышенность, первый сбор минералов современные кольские геологи по-прежнему называют «прогулкой». Но именно она, эта прогулка, не предусмотренная планом официальной поездки, вызывает дискуссии в среде профессионалов и в настоящее время. При этом сам факт поездки не подвергается сомнению, нет претензий и к «остановке» паровоза на конкретной станции (это подтверждается официальными документами, выписками из архивов и т. д.). В данном случае миф о «первооткрывателе» Ферсмани поддерживается. Переоценке подвергаются временные рамки поездки. Историки и краеведы выясняют точную дату выезда

академика из Петрограда. Обсуждается не только время, проведенное Ферсманом в первой поездке на Кольский полуостров, но и состав участников экспедиции, уточняются направляющие организации и другие обстоятельства [5], [6]. Геологи, последователи А. Е. Ферсмана, повторяют первый маршрут академика от станции Имандра до вершины ближайшей возвышенности, замеряя время в пути, делая отметки расстояний, желая наблюдать увиденное академиком, запечатлеть свои эмоции и сравнить их с впечатлениями А. Е. Ферсмана, выученными наизусть [4], [11]. Противоречивые сведения о времени выезда приводят наших современников к выводу, что последовательность действий академика-первооткрывателя требует детального, пошагового анализа. Расхождение в каких-то незначительных деталях, например в установлении даты выезда (20 мая или 4 июня 1920 года) или в определении состава экспедиции, дает возможность аналитикам, идущим по тропам А. Е. Ферсмана, выдвигать новые гипотезы. В конечном счете, детали признаются незначительными, а сама поездка – судьбоносной (как для самого академика, так и для будущего региона, в центре которого А. Е. Ферсман и оказался). Для геологов и краеведов существенным остается превращение официальной поездки академика из запланированного мероприятия в неожиданную находку. В ожидании подобной удачи начинают путь в горы многие современные исследователи-полевики.

И участники первой «прогулки» академика, и другие специалисты многочисленных геолого-минералогических и комплексных экспедиций 1920-х годов в центральную часть Кольского полуострова свидетельствуют об отсутствии сформированного социального пространства в этом районе. Мурманск в 1920 году имел статус города, пусть с многочисленными коммунальными и бытовыми проблемами, отсутствием благоустроенного жилья, стихийностью застройки, но имеющим постоянное население, специалистов, продовольствие и прочие атрибуты поселенческой общности с определенной социальной структурой и культурным пространством. Расстояние от Мурманска до станции Имандра составляло приблизительно 150 км. Станция Имандра, как правило, и была отправной точкой экспедиционных отрядов, направленных на работу в Хибин. Здесь не было подготовленной инфраструктуры – только линия железной дороги, небольшая железнодорожная станция, а дальше – естественный ландшафт неизведанных Хибинских гор. Обычная и привычная для геологов-минералогов география. В этой самой малонаселенной губернии СССР (в 1926 году население составляло 23 тыс. человек, из них 7001 человек – это жители Мурманска) [13: 117], в центральной ее части геологам приходилось контактировать с рабочими железной дороги

и отдельными группами саамов, ведущими полукочевой образ жизни. Представители этих двух категорий – профессиональной и этнической групп – стали первыми помощниками и проводниками «первопроходцев» Хибинских тундр. Одну из первых книг о научных экспедициях в центральную часть Кольского полуострова А. Е. Ферсман посвятил железнодорожным рабочим.

Им, этим страдальцам северной жизни, работникам, оторванным от своей родины, во мраке ночных месяцев и в утомительно длинном дне лета делающим культурное дело – кто за станционной стрелкой, кто за лентой телеграфа, у железнодорожного полотна или в поселковой больнице, – им, мурманским железнодорожникам, я посвящаю эту книжку⁶.

В коротком посвящении автор аккумулирует основные проблемы новоселов и будущих переселенцев заполярного региона: это и природно-климатические условия, в которых вынуждены трудиться рабочие, и социокультурные обстоятельства, и ситуация потенциальной миграции (скорее всего, возвратной, маятниковой или вахтовой). Это посвящение – своего рода признание существования особого железнодорожного мира, ленточного социокультурного пространства, не только создавшего возможность реализовать векторное движение на Север, но и призванного обеспечить передвижения по Кольской земле.

Проникнуть в заполярный регион было невозможно не только без железной дороги – линии, соединяющей разрозненные объекты строительства, но и без первых проводников, которыми стали сотрудники железнодорожной службы. Наличие рабочих, сопровождавших и обслуживавших железнодорожные составы, можно рассматривать в качестве необходимого условия организации серьезных научно-исследовательских мероприятий в хибинских ландшафтах.

Добираться до района проведения исследовательских работ участникам экспедиции, естественно, удобнее всего было по Мурманской железной дороге. Время в пути от Петрограда до станции Имандра составляло в 1922 году около трех суток. Передвижение на поезде воспринималось участниками геологических экспедиций как ситуация стабильности. Железнодорожная инфраструктура – как комфортная – «удобный вагон», «уютный железнодорожный домик» и т. п. Видимо, в районе планируемых работ эта инфраструктура являлась единственной стабильной. За ее пределами – временные сооружения, горы, перевалы, снеговые поля, палатки, следы костров и олени тропы.

Железнодорожные и станционные рабочие, будучи нанятыми для выполнения функций носильщиков, позволяли исследовательским отрядам сохранять мобильность. Администрация экспедиции нанимала рабочих для транспортировки тяжелых грузов – провианта, палаток, сна-

ряжения, отобранных образцов минералов. Однако помощь наемных рабочих часто оказывалась результативной только в районах «освоенного» и привычного для них пространства. В условиях экстремального мира, в который стремились попасть геологические отряды, носильщики, не имеющие необходимых навыков и подготовки, обмундирования и снаряжения, отказывались выполнять требования. С одной стороны, они освобождали путь специалистам, инициированным и вошедшим в профессию. С другой стороны, не являясь «покорителями гор», они остерегались смертельной опасности, боялись сурового, чуждого им мира. При отсутствии постоянного старожильского населения сведения о горном мире железнодорожники могли получить только у коренных жителей – саами. Знакомство с полукочевой жизнью, саамским фольклором, вполне вероятно, могло вызвать страхи и остановить приезжего рабочего. Начальник экспедиции резюмирует:

Рабочие возвращаются обратно; они измучены пройденной дорогой, скалы перевала и снеговые поля напугали их, детей равнины, русских мужичков; их обувь совершенно оборвалась; на снежных полях и от сильного холодного ветра они промерзли; им не удалось донести груза до назначенного по диспозиции места, и совершенно измученные они стремятся скорее вернуться домой, подальше от всех ужасов гор⁷.

Адаптированными к местности помощниками были представители аборигенного населения (саами). Перемещаясь при помощи оленей, саам путешествует по Хибинским тундрам, он приспособлен к горному климату. Саами становились успешными проводниками, места их остановок – проверенным местом для организации временных баз, а олени – эффективным способом транспортировки отобранных образцов.

Четыре оленя связывались гуськом один за другим, и каждый из нас мог вести, таким образом, четырех животных с грузом около 10 п. (пудов. – О. З.) <...>. Но все-таки перевозка тяжелых минеральных грузов на оленях необычно удобна и приятна: олень идет плавно, почти не шелохнется мешок...⁸

Участники первых геолого-минералогических хибинских экспедиций 1920-х годов оставались мобильными, прежде всего, в рамках профессии, связанной с полевыми исследованиями (геолога, минералога). Железнодорожная служба была призвана обеспечить доступ к району работ и регулярность исследовательского поля. Сохранить активность и подвижность ученым помогали наемные рабочие-носильщики, проводники – представители аборигенного населения, а транспортировку тяжелых грузов обеспечивал специфический перевозчик – северный олень.

Постепенно не только увеличивалось количество исследовательских поездок, расширялась география экспедиций (изучение Монче-тундры

и Ловозерских тундр), но и повышалась эффективность пребывания специалистов в регионе. Результатами стали открытие редчайших минералов, оценка запаса рудных месторождений на Кольском полуострове, реализация концепции комплексного использования минерального сырья, создание первой периферической постоянно действующей научной организации, «Мекки для ученых» – Горной станции Академии наук. Началось строительство промышленных объектов и, конечно, новых «социалистических» городов, стремительно выросла численность населения региона.

Ни одна геологическая экспедиция не возвращалась в центр без открытий и находок. На Хибинской горной станции регулярно организовывались и проводились научные мероприятия, организатором и участником которых оставался ее директор А. Е. Ферсман. К нему в гости, в необжитый край из цивилизованного центра приезжали другие великие люди – академики, главы учреждений. Если в августе 1920 года отряд А. Е. Ферсмана был единственным в Хибинах, то к концу 1920-х годов их были десятки, а к середине 1930-х – сотни.

За 1920–1936 гг. на Кольском полуострове побывало 485 научных отрядов и экспедиций, изучением богатств этого края занимались, по подсчетам А. Е. Ферсмана, 62 научных учреждения [6: 281].

В экспедиционных условиях и местах проведения полевых работ объединяются разные виды мобильности (см. типологию мобильностей, существующих в современном мире, предложенную Дж. Урри [12: 79–80]). Полевая работа может соотноситься одновременно с реализацией научного интереса, с туристическим приключением, временем и местом проведения отпуска,

с посещением друзей и родственников и т. д. (см. обсуждение вопросов методологии, методики и практики полевых исследований на Севере [10]).

При отсутствии доступных путей, проложенных маршрутов, а иногда и троп трудно подумать об осуществлении индивидуального передвижения. Участники геолого-минералогических экспедиций в Хибинские тундры 1920-х годов не только не имели возможности передвигаться индивидуально – походы в горы были строго регламентированы и не подразумевали передвижение в группах менее двух человек, но и испытывали необходимость в помощи сопровождающих проводников и носильщиков.

Геологическое поле – всегда «отпускное», в условиях Заполярья – как правило, летнее. Отсутствие инфраструктуры, транспорта, актуальных систем навигации и прочих технических средств делает человека маломобильным. Для того чтобы сохранить подвижность, ему необходимо детальное планирование. Но даже четко сформулированный, детализированный план может оказаться несостоявшимся. Исследователи-полевики оказываются ограничены в передвижении обстоятельствами: природными (сезонность, дождливость, ветреность и др.), географическими (проходимость, доступность места и др.), социальными, бытовыми, экспедиционными (планы, карты, маршруты и др.). Они мобильны тогда, когда складываются благоприятные условия. Обращение к экспедициям А. Е. Ферсмана продемонстрировало вариативность форм мобильности в рамках отдельных ее видов и зависимость этих форм от конкретных исторических и локальных контекстов.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района. Петроград: Издание Управления по постройке Мурманской железной дороги, 1916. 204 с.
- ² Алымов В. Население города Мурманска // Население города Мурманска в начале 1926 года (по административному учету, произведенному 12–15 января 1926 года). Мурманск: Издание Мурманского Губернского Статистического Бюро, 1926. С. 3.
- ³ Там же. С. 8–9.
- ⁴ За Полярным кругом. Работа Академии наук на Кольском полуострове за годы советской власти (1920–1932). Л., 1932. 82 с.
- ⁵ Ферсман А. Е. История одной тропы (Из истории Кольского полуострова). Л.: Изд-во детской литературы, 1959. С. 66.
- ⁶ Ферсман А. Е. Три года за полярным кругом. Очерки научных экспедиций в Центральную Лапландию 1920–1922 годов. Петербург: Время, 1924. С. 4.
- ⁷ Там же. С. 16.
- ⁸ Там же. С. 59.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Витте С. Ю. О моей поездке на Крайний Север (Мурманское побережье) // Из архива С. Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1. Рассказы в стенографической записи. Кн. 1. Рукописные заметки. СПб.: Дмитрий Буланин, 2003. С. 355–364.
2. Голубев А. А. Мурманская железная дорога. История строительства (1894–1917 гг.). СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2011. 205 с.
3. Дубровская Е. Ю., Кораблев Н. А. Карелия в годы Первой мировой войны: 1914–1918. СПб.: Нестор-История, 2017. 432 с.
4. Кабыш З. Каждому – свой Ломоносов / Интервью с Е. А. Каменевым // Мурманский вестник. 2008. 8 ноября. С. 6.
5. Каменев Е. А. История открытий Хибинских месторождений // Дважды Два. 2002. № 39. 27 сентября. С. 15.
6. Киселев А. А. А. Е. Ферсман на Кольском полуострове // Летопись Севера. Т. 6. М.: Мысль, 1972. С. 263–283.

7. Курочкин Г. Д. Исследование минеральных ресурсов экспедициями Академии наук (1919–1959). М.: Наука, 1969. 246 с.
8. Михайлов Е. И. Миграционные процессы в истории формирования населения Европейского Севера России в XX веке: Дис. ... канд. ист. наук. Мурманск, 2004. 222 с.
9. Пация Е. Я., Разумова И. А. Genius loci (А. Е. Ферсман) // Северяне: проблемы социокультурной адаптации жителей Кольского полуострова. Апатиты: Изд-во Кольского научного центра РАН, 2006. С. 60–69.
10. Поле как жизнь: К 60-летию Северной экспедиции ИЭА РАН / Отв. ред. и сост. Е. А. Пивнева; Институт этнологии и антропологии им. Н. Н. Миклухо-Маклая РАН. М.; СПб.: Нестор-История, 2017. 304 с.
11. Токарев А. Д., Каменев Е. А. Первая поездка А. Е. Ферсмана на Кольский п-ов в 1920 г. (о дате поездки и составе делегации) // VII Всероссийская Ферсмановская научная сессия, посвященная 80-летию Кольского НЦ РАН. Апатиты, 2010. С. 220–222.
12. Урри Дж. Мобильности / Пер с англ. А. В. Лазарева. М.: Издательская и консалтинговая группа «Праксис», 2012. 576 с.
13. Федоров П. В. История Мурмана // Кольский Север: энциклопедические очерки. Мурманск: Просветительский центр «Доброхот», 2012. С. 96–133.
14. Ферсман А. Е. Путешествие за камнем. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1960. 392 с.
15. Шенк Ф. Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство в век железных дорог / Пер. с нем. М. Лавринович. М.: Новое литературное обозрение, 2016. 584 с.

Zmeeva O. V., Barents Centre of the Humanities, Kola Science Centre, RAS
(Apatity, Russian Federation)

THE FIELD SEASON OF GEOLOGISTS AND PRACTICE OF MOBILITY: ON THE HISTORY OF MINERALOGICAL RESEARCH OF Khibiny Tundra

The article is concerned with the problem of mobility of research units and scientific expeditions on the Kola Peninsula in the 1920s. In conditions of the poorly functioning railway communications between the central and remote areas of the country, the lack of infrastructure, domestic and social discomfort in places of expeditions the participants of the expeditions had to maintain mobility and carry out scientific research. The problem is considered on the example of geological and mineralogical expeditions of the 1920s conducted in the central part of the Kola Peninsula (Central Lapland). The research is based on the memoirs about the first trips written by geologists of exploratory and scientific expeditions performed in the 1920s; expeditions' essays by A. E. Fersman; journal and newspaper publications; interviews with local historians and researchers of the scientific heritage left by A. E. Fersman. The article examines the practice of participants' mobility in geological expeditions, the involvement of local workers and indigenous people in research transitions, social adaptation, and development of the sociocultural space in the field.

Key words: mobility, field research, scientific expeditions, A. E. Fersman, development of the North

REFERENCES

1. Vitte S. Yu. About my trip to the Far North (Murmansk coast). *Iz arkhiva S. Yu. Vitte. Vospominaniya. T. 1. Rasskazy v stenograficheskoy zapisi. Kniga 1. Rukopisnye zametki*. St. Petersburg, Dmitriy Bulanin Publ., 2003. P. 355–364. (In Russ.)
2. Golubev A. A. Murmansk railway. History of construction (1894–1917 gg.). St. Petersburg, Peterburgskiy universitet putey soobshcheniya Publ., 2011. 205 p. (In Russ.)
3. Dubrovskaya E. Yu., Korablev N. A. Karelia during the First World War: 1914–1918. St. Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2017. 432 p. (In Russ.)
4. Kabyshev Z. To each – his Lomonosov. *Murmanskij vestnik*. 2008. 8 November. P. 6. (In Russ.)
5. Kamenev Ye. A. The history of the discovery of the Khibiny deposits. *Dvazhdy dva*. 2002. No 39. 27 September. P. 15. (In Russ.)
6. Kiselev A. A. A. E. Fersman on the Kola Peninsula. *Letopis' Severa*. Vol. 6. Moscow, Mysl' Publ., 1972. P. 263–283. (In Russ.)
7. Kurochkin G. D. Investigation of mineral resources by expeditions of the Academy of Sciences (1919–1959). Moscow, Nauka Publ., 1969. 246 p. (In Russ.)
8. Mihaylov E. I. Migration processes in the history of the formation of the population of the European North of Russia in the twentieth century. PhD. hist. sci. diss. Murmansk, 2004. 222 p. (In Russ.)
9. Patsiya E. Ya., Razumova I. A. Genius loci (A. E. Fersman). *Severyane: Problemy sotsiokul'turnoy adaptatsii zhitel'ey Kol'skogo poluostrova*. Apatity, Izd-vo KNTs RAN, 2006. P. 60–69. (In Russ.)
10. Field as a life: To the 60th anniversary of the Northern Expedition of the IEA RAS. Moscow, St. Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2017. 304 p. (In Russ.)
11. Tokarev A. D., Kamenev E. A. The first trip of AE Fersman to the Kola Peninsula in 1920 (about the date of the trip and the composition of the delegation). *VII Vserossiyskaya Fersmanovskaya nauchnaya sessiya, posvyashchennaya 80-letiyu Kol'skogo NTs RAN*. Apatity, 2010. P. 220–222. (In Russ.)
12. Urri Dzh. Mobility. Moscow, 2012. 576 p. (In Russ.)
13. Fedorov P. V. History of Murman. *Kol'skiy Sever: entsiklopedicheskiye ocherki*. Murmansk, Prosveshchenskiy tsentr "Dobrokhhot" Publ., 2012. P. 96–133. (In Russ.)
14. Fersman A. E. Traveling behind a stone. Moscow, Izd-vo Akademii nauk SSSR, 1960. 392 p. (In Russ.)
15. Shenk F. B. Train to the present. Mobility and social space in the century of railways. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie Publ., 2016. 584 p. (In Russ.)

Поступила в редакцию 15.05.2018