

Гриценко В., Калинин В. История «Мертвой дороги». Екатеринбург: Изд-во Баско, 2010. 240 с.

Опубликовано крайне интересное исследование по истории строительства железной дороги Чум–Салехард–Игарка, известной как Полярная. Она сооружалась в 1947–1953 гг. Книга

вносит весомый вклад в историографию проблемы, так как способствует развенчанию многочисленных мифов вокруг этой дороги. О так называемой сталинке, особенно в последние десятилетия, очень много писалось, и не всегда объективно. Мало кто глубоко изучал ее историю с использованием достоверных источников.

В. Гриценко и В. Калинин совершили настоящий прорыв в изучении темы. Они создавали свой труд, опираясь на исторические документы и факты, привлекая материалы своих экспедиций с более чем двадцатилетним стажем. Авторы рассматриваемого труда собрали богатейший фотоматериал, воспоминания участников событий, интервью об этих событиях. Объект анализировался практически «воочию». Исследователи прошагали сотни километров по покинутому когда-то строителями железнодорожному пути, своими глазами увидели все то, что было связано с описываемыми событиями. Вместе с тем был привлечен широкий круг традиционных исторических источников: документы из центральных и региональных государственных архивов, в том числе и впервые введенные в научный оборот из фондов, еще недавно глубоко засекреченных и не известных профессиональным историкам. Были использованы также музейные коллекции Центрального музея железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге и Ямало-Ненецкого окружного музейно-выставочного комплекса им. Шемановского в Салехарде, периодика и публицистическая литература.

Авторам удалось создать достаточно объективную картину строительства магистрали, его обстоятельств и неожиданного завершения, разрешить ряд проблем, волновавших

не только профессиональных историков и краеведов, но и широкий круг россиян, желающих знать, что же в действительности происходило в их Отечестве.

Авторы данной книги попытались ответить на многие острые вопросы отечественной историографии. Создав свою оригинальную лабораторию исследований, они подробно изучили ход строительства Полярной магистрали, начиная с его обсуждения и подготовки в правительственных кругах, показали политическую и экономическую обстановку в СССР в послевоенный период, влияние международных факторов, связанных с разделением мира на два противоборствующих лагеря и появлением у США атомной бомбы. В свете этого становятся понятными определенные решения советского правительства, последовавшие как реакция на вызовы времени, его стремление к стратегическому и геополитическому укреплению своих границ, в том числе и на северных территориях.

Вопреки оценкам, бытующим в литературе, авторы сделали выводы, что это была не такая уж бессмысленная, не продуманная и никому не нужная стройка. Она рассматривалась советским правительством как важный стратегический объект и была достаточно четко организована и обеспечена необходимыми ресурсами по меркам и стандартам того времени. Ее финал – скорее результат политических интриг и, возможно, изменившихся взглядов на развитие северных территорий СССР, на их экономическое и стратегическое назначение.

Сопоставив имевшиеся в документах и литературе данные, авторы отметили, что начало масштабной стройки на Севере практически ничем не отличалось от того, что происходило на любом другом крупном индустриальном строительстве того времени. Заключенные и их охранники жили вместе, делали общее порученное им дело, особо не считаясь со своим положением. По воспоминаниям, они даже питались и одевались одинаково. К заключенным как работникам тяжелого физического труда отношение было

иногда лучше, чем к их охранникам. За определенные достижения им положено было давать спирт и горячие булочки. Правда, затем с развертыванием строительства, ростом числа заключенных, среди которых были настоящие уголовники, способные на различные нарушения режима, обстоятельства жизни ужесточались, но не настолько, чтобы нормальный адекватный человек не мог в них выжить.

Скрупулезно изучив все источники, сверив имевшуюся статистику и литературные факты, авторы пришли к выводу, что «уровень болезненности, травматизма и смертности на “сталинке” в околосторонней публицистической литературе был безбожно преувеличен до степени “под каждой шпалой кости”». Читателя книги привлекает спокойное объективное повествование, в котором нет огульного ужаса, сопутствующего часто описанию событий, связанных со сталинским временем и ГУЛАГом. В книге представлена просто жизнь, пусть трудная и подчас жестокая. Люди работали, пытались выживать в тех условиях, в которых они оказались, понимая, что многое зависит не только от внешних обстоятельств, но и от них самих.

В книге показано, что многие «вынужденные» строители Северной железной дороги искренне старались хорошо работать, верили, что приносят пользу обществу. Кроме того, стройка даже имела определенную привлекательность для заключенных. Здесь применялась так называемая прогрессивно-сдельная оплата труда. За перевыполнение норм можно было значительно сократить себе сроки заключения. В зависимости от процентов выработки один день работы мог быть засчитан за два или три. Выявлено немало случаев, когда заключенные из других лагерей на территории СССР «всякими правдами и неправдами» стремились попасть на северное строительство.

Вместе с тем следует признать, что условия труда и жизненные обстоятельства были очень тяжелыми. Остро не хватало жилья, заключенные ютились в бараках и палатках. Вместо положенных по законам ГУЛАГа 1,25 кв. м на человека реальная площадь составляла 0,7–0,8 кв. м. Не хватало бань, сушилок, белья, одежды. Высоким был уровень производственного травматизма. Нередко случались перебои с обеспечением продуктами питания. В целом авторы показали, что в лагерных условиях на строительстве Северной железнодорожной магистрали «нормы питания иногда даже превосходили то, что реально имели вольные люди в том же Салехарде или других населенных пунктах голодной послевоенной страны».

Неоднократно они подчеркивают, что многие люди, пройдя такую суровую жизненную школу, не потеряли веры в добро, сохранили свое достоинство и жизненный оптимизм на долгие годы. Поражает воображение, что на стройке работал полноценный театр, в котором трудились профессиональные актеры и музыканты из числа осужденных. Ставили даже оперетты, спектакли с участием симфонического оркестра и эстрадного джаз-ансамбля. Театр Управления строительством Северной железной дороги был очень попу-

лярен и гастролировал по всей стройке. По воспоминаниям, восстановленным авторами книги, начальник строительства Барабанов и начальник политотдела Северного управления лагерей железнодорожного строительства Панфилов считали театр очень нужным учреждением, «не позволявшим многочисленным вольнонаемным сотрудникам затосковать и спиться в мрачной обстановке полярных ночей, неустроенного быта и лагерных нравов, а также осуществлявшим культурное обслуживание десятков тысяч заключенных».

В ГУЛАГе были предусмотрены специальные отделы по культурно-воспитательной работе с заключенными, которые должны были организовывать различные культурно-массовые мероприятия, работу библиотек, клубов и культурно-досуговых в каждом лагерном подразделении. Однако чаще всего они работали формально. В лучшем случае культурно-досуговые работники, среди которых было очень мало профессионалов, организовывали просмотры художественных фильмов и политинформации. Но тем не менее исследователи отметили, что у заключенных, обремененных тяжелым физическим трудом, сохранялся интерес к концертам, к литературе, к каким-то новым для них знаниям. Очень важное значение имела связь с близкими, оставшимися на воле, она осуществлялась через почтовые отправления. Получение почты было хотя и редким, но волнующим событием.

В целом в книге без особого надрыва показана жизнь людей, оказавшихся в трудных жизненных обстоятельствах, представлена их повседневность во всем многообразии. Причем практически отсутствуют штампы, утвердившиеся в литературе о сталинском времени и ГУЛАГе. Выводы монографии отличаются новизной и способны стать основой для концептуального решения многих проблем, связанных с советским периодом отечественной истории. Особую ценность представляет богатейший фактологический материал. Авторы считают, что у них не было оснований не доверять тем документам, которые они использовали. Во-первых, потому, что многие из них были рассчитаны исключительно на «внутреннее употребление», и фальсификации могли повлечь очень серьезные наказания для тех, кто их составлял, а во-вторых, все документы были взаимоувязаны, а значит, взаимопроверяемы.

Несомненную и совершенно самостоятельную ценность имеют иллюстрации и приложения к монографии, в которых представлены документы, фотографии, карты, позволяющие воспринимать книгу как свидетельство эпохи. Подкупает своеобразный стиль изложения, напоминающий беседу с читателем, что делает фундаментальное историческое исследование интересным не только для историков и краеведов, но и для самых разных людей, интересующихся историей своего Отечества. Книга В. Гриценко и В. Калинина «История “Мертвой дороги”» уже оценена современниками достаточно высоко. В ноябре 2011 г. она удостоена Всероссийской литературной премии имени Д.Н. Мамина-Сибиряка.

*Канд. ист. наук
А.И. Тимошенко,
Институт истории СО РАН
г. Новосибирск*