

## К читателю

### Уважаемый читатель!

На протяжении всего XX века в нашей стране происходили яркие и трагичные события, вписанные в контекст мировой истории. Великая Октябрьская революция, Вторая мировая война, полет первого человека в космос стали важными вехами развития всего человечества, точками перехода, в которых старая социальная реальность отступала перед новыми глобальными вызовами и разнонаправленными альтернативами развития.

В одном ряду с самыми яркими и трагическими страницами из истории нашей страны стоит и сталинская модернизация. По хронологическим меркам это был незначительный период 1930–1950-х гг., но по своим последствиям он оказался кардинальным переломом в сознании и жизни людей, и не только в Советском Союзе. «Великие стройки коммунизма», как бы мы ни относились к методам их осуществления, преобразили облик нашей страны, сделали ее в военном и технологическом отношении одним из мировых лидеров.

Ускоренное наращивание экономического и производственного потенциала в 1930–1950 гг. имело и свою оборотную сторону. В стремительном движении вперед архитекторам реформ во многом пришлось пожертвовать интересами человека своей

эпохи, порой даже его элементарными потребностями. За счет советского человека, его невероятного долготерпения и веры в счастливое будущее всего человечества создавалась основа для развития огромной страны — заводы и фабрики, дороги и электростанции, аэропорты и каналы.

Одним из факторов, обеспечивших ускоренное развитие СССР, стало внеэкономическое принуждение граждан к интенсивному труду, максимальная эксплуатация их физических и интеллектуальных возможностей. Каждый из нас на примере своей семьи (вспоминая рассказы бабушек и дедушек о реалиях 1940–1950-х гг.) вполне может составить представление об условиях и интенсивности труда, о том невероятном напряжении, которое испытывал каждый конкретный человек, выполнявший свою работу в условиях скудного обеспечения продуктами и товарами первой необходимости.

Наряду с обязательным привлечением к общественно-полезной деятельности каждого трудоспособного советского человека сформировался и параллельный мир социальной реальности. В Советском Союзе был создан уникальный производственно-ресурсный механизм, в основе которого лежало порой несправедливое, а иногда и откровенно незаконное лишение свободы, а также использование принудительного труда, в основном физического. Сегодня, спустя более полувека после ликвидации системы ГУЛАГа, мы можем позволить себе не упрощать и не сводить до уровня обывательского понимания содержание и смысл этого феномена. Не стоит забывать, что в исправительно-трудовых лагерях во все времена существования ГУЛАГа подавля-

ющую часть контингента составляли персонажи, осуждение которых в соответствии с тогдашним уголовным кодексом сложно подвергнуть сомнению. Среди них было много «бытовиков» (растрата, халатность, мотовство и хищение государственного имущества, взятки и т. д.), не меньшую часть составляла и откровенно уголовная среда, столь талантливо описанная в пронзительных произведениях Варлама Шаламова.

Меньшую долю составляли так называемые политические заключенные, осужденные по различным пунктам 58 статьи УК РСФСР и ряду других статей. Именно их судьбы ставили во главу угла своих исторических исследований и мемуарных произведений Солженицын и Гинзбург, Разгон и Марголин, Солоневич и Яковлев.

В этой связи стоит отметить, что «политзаключенные» отбывали сроки в лагерях на основании статей Уголовного кодекса, который действительно предусматривал чрезмерное (по современным меркам) наказание за такие преступления, как призывы и подготовка к свержению государственного строя, измена Родине, сотрудничество с оккупантами. Или за преступления, присутствие которых абсурдно, если не сказать комично, выглядело бы в современном УК, например «восхваление иностранной техники». В рамках 58 статьи УК РСФСР преследовались террористы и диверсанты, шпионы и вредители, которые, конечно, не в столь значительных количествах, как это отражено в приговорах судов, «троек» и Особого совещания при наркомате НКВД, но все же водились на бескрайних просторах нашей Родины.

В послевоенные годы по различным пунктам 58 статьи осуждались «власовцы», полицей, помощники в воинских частях вермахта (Ost-Hilfswilligen, сокращенно — «хиви»), участники вооруженного сопротивления в Прибалтике и на Западной Украине и т. д.

Весь этот разношерстный контингент в обязательном порядке заставили заниматься тяжелым физическим трудом, держали не на самом калорийном пайке и расселяли в малокомфортных условиях деревянных бараков. Что было, то было. Естественно, это вызывало невероятные обиды, гнев и озлобление людей, тем более что надуманные предлоги для того, чтобы упрятать человека в лагерь, использовались в некоторые периоды массово, а порой и цинично.

И все же вся эта драматическая и порой бесчеловечная подоплека жизнедеятельности исправительно-трудовых лагерей не должна мешать честному и объективному исследованию системы ГУЛАГа, тем более непозволительно априори выносить суждения о целых массивах противоречивой и разрозненной информации, относящейся к отдельным вопросам и направлениям функционирования лагерного хозяйства.

*Мое внимание как исследователя уже более 20 лет концентрируется на загадочном и неоцененном академической наукой историческом феномене. Речь идет о Трансарктической железной дороге, магистрали вдоль побережья Ледовитого океана. Трасса, если вести речь о ее стыковочных узлах, начинавшаяся на Северо-Западе СССР, возводившаяся в зоне вечной мерзлоты и нацеленная транзитом через заполярный Норильск на берега Тихого океана, неза-*

служенно оказалась на периферии научного интереса историков, вне ракурса массового читателя.

*Дорогу, задуманную при Александре III, планируемую при Николае II, одобренную Владимиром Лениным, повелел строить Иосиф Сталин. Фактически эта магистраль, будучи построенной, соединяла бы территории Советского Союза, прилегающие к трем мировым океанам — Атлантическому, Ледовитому и Тихому. Эта магистраль — ключ к трем океанам. Величие замысла не всегда совпадает с реальными условиями его осуществления. Так случилось и с **Великим Северным путем**, который по решению постсталинского руководства страны канул в небытие.*

Закрытость сведений о стратегическом объекте — своеобразный информационный вакуум — сыграл злую шутку в исторической судьбе секретного Строительства 501–503, именно так именовалась железная дорога в официальных документах. О дороге во времена развитого социализма писали мало и сухо, с неудовольствием соглашаясь с самим фактом ее существования, но воздерживаясь от комментариев. Затем наступили другие времена — перестройка и гласность. Природа не терпит пустоты, и образовавшаяся лакуна была заполнена маловразумительными, но запоминающимися публикациями, живописующими ужасы концентрационных лагерей в советском Заполярье. Среди эпитетов Трансарктической магистрали встречаются и такие нелестные, как «Мертвая дорога», «Дорога смерти».

Как своеобразный ответ на это пренебрежение и мифологизацию темы в 2010 г. появилась книга «Исто-

рия «Мертвой дороги»», написанная мной совместно с историком Вадимом Гриценко. В монографии мы попытались раскрыть наиболее значимые моменты из хронологии возведения дороги и заодно, как мы считаем, развенчали немало кочующих по малоавторитетным публикациям мифов, расписывающих ужасы, творившиеся на «дороге смерти».

К примеру, выяснилось, что в насыпи дороги нет и никогда не было захоронений строителей-лагерников (а ведь какой красивой формулировкой пользовались разоблачители сталинского произвола — «под каждой шпалой здесь лежит по зэку»). Смертность среди строителей дороги за календарный год, как оказалось, не превышала долей процента от общего числа заключенных, ведь набирали на стройку людей физически сильных и здоровых, прошедших строгую медкомиссию. В рационе питания контингента лагерей присутствовали не только мясо и овощи, масло и кондитерские изделия, но и рыба лососевых и сиговых пород, копчености и колбаса, другие малодоступные на воле продукты. В общем, много чего удивительного выяснилось в ходе скрупулезного изучения архивов и бесед с очевидцами событий.

Эта книга, с одной стороны, часть, а с другой стороны — логическое развитие прежнего исследования. Учитывая огромный объем собранной информации, ее разнонаправленность и полифоничность, мне пришлось сосредоточиться на нескольких аспектах в изучении грандиозного проекта. Главным образом это хронология строительства; работа вольнонаемных специалистов и заключенных на объектах Трансарктической железной дороги; стимулирование труда

участников сооружения трассы; общий контекст ситуации, в которой реализовывался проект.

**Искреннюю благодарность и признательность автор выражает и председателю объединенной первичной профсоюзной организации «Газпром подземремонт профсоюз» Вячеславу Алексеевичу Зинченко за неоценимую помощь и поддержку в издании книги.**

*Вячеслав Калинин*