

Тетяна Вороніна (*Санкт-Петербург, Росія*)

ГЕРОЇЗМ ПО-БАМІВСЬКИ:
КОНСТРУЮВАННЯ БІОГРАФІЧНИХ НАРАТИВІВ
БУДІВНИКІВ БАЙКАЛО-АМУРСЬКОЇ МАГІСТРАЛІ*

Будівництво Байкало-Амурської магістралі — одна з найяскравіших сторінок радянської історії періоду пізнього соціалізму. Вона може бути привабливою для дослідження не тільки з точки зору реалізації грандіозних геополітичних задумів радянського керівництва з освоєння Сибіру, але й як одна з віх у біографіях багатьох тисяч радянських людей, колишніх будівників БАМу. Власне, саме цей аспект у вивченні минулого було визнано пріоритетним під час реалізації дослідного проекту, котрий розпочала група Європейського університету в Санкт-Петербурзі та Центру незалежних соціологічних досліджень, підтриманого Американською радою наукових товариств (ACLS) у 2006–2007 рр.¹

Метою проекту «Бамівці про БАМ: історія останнього будівництва соціалізму» було вивчення соціальних ефектів, спричинених ініціюванням і розгортанням будівництва БАМу в 70-ті рр. ХХ ст., його впливу на життєві долі будівників. У зв'язку з цим нас цікавили, з одного боку, стратегії офіційної влади у презентації будівництва, рекрутуванні добровольців тощо. З іншого боку, особливу цінність для нас мали усні свідчення колишніх бамівців про своє життя на БАМі, що були записані під час біографічних інтерв'ювань. Ми звернули увагу на те, як вони оцінюють цю частину своїх біографій, конструюючи всю історію власного життя. Яким БАМ залишився у пам'яті саме цих людей? Як він оцінюється ними сьогодні, після багатьох десятиріч, що минули після їхнього повернення з будівництва?

Незважаючи на те, що будівництво БАМу було розпочато в 1930-ті, а завершено у постперебудовний час, суспільна думка досі пов'язує БАМ із періодом пізнього соціалізму, тобто з кінцем 1970 — початком 1980-х рр. БАМ став своєрідним символом того часу. З огляду на це ставлення наших сучасників до БАМу часто залежить від їхнього оцінювання цієї епохи.

Ні для кого не є таємницею, що до останнього часу практично будь-який сюжет радянської історії подавався в контексті героїчного. А втім, ситуація не дуже змінилася і в наш час. Риторика сучасних політиків перенасичена героїчними ідіомами, які засвідчують той факт, що героїзм як елемент сучасної культури має попит у суспільстві. Героїчним у СРСР було все або майже все: війни, будівництва, будні, зусилля, люди. Про негероїчне в історії не говорилося. Причиною цього, на думку

* Переклад з російської Л. О. Удовенко.

С. Б. Адоньєвої, є той факт, що «героїзм забезпечував імператив суспільного служіння», внаслідок чого «самопожертва заради соціального блага ставала не ідеалом, а нормою»².

Використання героїчної інтерпретації в описуванні історичних подій сприяє формуванню патріотизму — обов'язкового елементу будь-якої державної ідеології. За її допомогою можна просто і дохідливо пояснити населенню, за що слід любити власну країну. Однак у деяких випадках національна ідея не пов'язана з героїкою. Наприклад, знищення єврейського населення нацистською Німеччиною не розглядається в Ізраїлі крізь призму героїзму: мільйони загиблих євреїв — не стільки герої, скільки жертви фашизму³. Тому в цій країні 8 або 9 травня не є офіційною святковою датою (що вже святкувати, якщо ціна цієї перемоги така велика?)

Другою, але не менш важливою функцією героїзації подій є ретушування змісту питання про відповідальність. Таким, наприклад, є випадок з блокадою Ленінграда. Неоднозначність цієї події відома не тільки очевидцям, але й тим, хто працює з документами, при цьому її офіційна інтерпретація (втілена у святкових заходах, популярних статтях у пресі, художніх фільмах) і сьогодні залишається незмінною: Ленінград — місто-герой, а не місто-жертва. Назвати всіх героями, віддавши належне живим, — це усуває необхідність перейматися причинами того, що відбулося, відповідати за скоєне перед мертвими. Акцентуючи увагу на жертвах і стражданнях населення, вкрай складно обминути питання про відповідальність (і в зв'язку з цим відповідачем може стати, на мою думку, не тільки фашистське керівництво, але й радянський генералітет, керівництво міста), в той час як розповідь про подвиг, мужність і стійкість сама по собі є дидактичною (повчальною) і не потребує подальшого роз'яснення того, як і чому такі якості знадобилися цивільному населенню міста. Розповідь про жертви у контексті героїчного також присутня і в офіційному наративі, але зазвичай вона використовується як ілюстрація, що підкреслює героїку.

Як відомо, конструювання історії пов'язане із проблемою ідентичності. Будувати свою ідентичність на «позитивних» моментах, пишатися подвигами предків, ясна річ, приємніше, ніж акумулювати в суспільній свідомості «малоприємні» для соціуму події. У зв'язку з цим показово, що музеїв, присвячених, наприклад, історії ГУЛАГу, на території сучасної Росії так мало, а день завершення Другої світової війни в Німеччині не є національним святом, хоча саме тоді вона звільнилася від націонал-соціалізму.

Але не тільки держава та влада зацікавлені в героїзації подій. Це потрібно і самому суспільству, хоча б тій частині, яка в обмін на визнання героїчної інтерпретації отримує свої переваги (хай то престижний статус, пільги або місце у пам'яті нащадків).

Героїзація історії має мало спільного з історичними подіями (це особливо актуально, якщо йдеться про оцінювання «великих» подій, таких, як війна, блокада або будівництво БАМу тощо), це завжди оцінка їх ким-небудь, що ґрунтується на вибіркому ставленні до фактів, сюжетів, деталей. Але саме вона залишає відбиток

у масовій свідомості (через пам'ятки і монументи, твори мистецтва, музеї і т. п.), і саме вона за згодою суспільства і влади претендує на роль того, що є гідним залишитися у пам'яті поколінь.

Різноманітні структури, хай то держава чи громадські об'єднання, надають поняттю героїзму свого значення і застосовують його для власних потреб. Кожна зі структур готова обґрунтувати це розуміння посиланням на минуле. Так, для сучасних російських державників-націоналістів герої — це радянські солдати, що визволяли Європу від фашистів, у той час як для Естонії герої — це солдати, які зі зброєю у руках боронили незалежність своєї держави, в т.ч. — від радянських військ.

У СРСР монополією на героїзацію володіла держава, яка підтримувала це право за допомогою політики й ідеології. Але навіть у тому випадку, коли за підказкою ідеології всі знали, хто такі справжні герої, боротьба за людську пам'ять не припинялась. І щодо такої офіційної пам'яті завжди була пам'ять «альтернативна» — пам'ять тих людей, які були очевидцями і не сприймали спрошеного бачення подій, що маскувалися як героїчні.

У своїй статті я зупинюся на питаннях, пов'язаних із конструюванням героїчного дискурсу про БАМ в радянській літературі 1970–1980-х рр. і в біографічних нарративах сучасних «бамівців», тобто людей, які жили і працювали певний час на БАМі.

Моє звертання до радянської публіцистики зумовлено не прагненням показати, що перекази людей про життя на БАМі дуже відрізняються від пропагандистських описів, а бажанням зрозуміти, чи знайшла відгук офіційна презентація будівництва 1970–1980-х рр. у сучасному розумінні БАМу моїх інформантів. Який зміст вкладають вони сьогодні у поняття БАМу? Чи почуваються героями? Чи користуються вони категоріями, запропонованими радянським дискурсом про БАМ, і якщо так, то який зміст вони у них вкладають?

Для цього я вдамся до порівняльного аналізу двох інтерв'ю, з Дмитром і Сергієм (імена інформантів змінено), що прибули на БАМ у складі одного комсомольсько-молодіжного загону, створеного Ленінградським обкомом комсомолу. Обидва вони приїхали на БАМ 1975 р., де працювали у бригадах будівельників. І Дмитро, і Сергій працювали в одному населеному пункті, тому можна припустити, що їхні перекази мали б відбивати одні й ті самі значущі події, що відбувалися на цій ділянці будівництва магістралі.

Один з інформаторів, Дмитро, перебував на будівництві як комісар загону, другий — Сергій — як звичайний комсомолец, що згодом став помічником бригадира. Дмитро затримався на БАМі до 1981 р., там він одружився, у нього народилася донька. Дмитро був членом партії з 1965 р., брав участь у освоєнні цілини, а після БАМу — у будівництві Ленінградської дамби. Деякий час Дмитро обіймав різноманітні посади у спорткомітетах міста й області. Останні 10 років він працював в одному з банків Санкт-Петербурга.

Сергій поїхав на БАМ після закінчення інституту і декількох років праці у науково-виробничому об'єднанні. З БАМу він повернувся менш ніж за 2 роки.

Потім він продовжив працювати, вже у науково-дослідному інституті. Сергій має вищу технічну освіту. Деякий час він працював в адміністрації Ленінградської області, потім пішов у бізнес. Останні декілька років очолює невелику фірму в Санкт-Петербурзі, яка спеціалізується на оренді офісів. Обидва інтерв'ю було записано мною влітку 2006 р. в Санкт-Петербурзі. Інтерв'ю з Сергієм записувалося протягом двох зустрічей.

* * *

Героїзація праці бамівців — один з обов'язкових атрибутів радянської публіцистики, покликаної висвітлювати будівництво Байкало-Амурської магістралі. Автори книг користувалися різними стратегіями опису «героїчного» на БАМі.

Для багатьох із них будівники, які прибули на БАМ у 1974–1975 рр., асоціювалися з першопрохідцями минулих часів, сміливцями-шукачами та геологами. А втім, таке порівняння з'являлося саме собою, адже перші бамівські загоны обживали дикі, безлюдні простори, а бамівці часто-густо й насправді були першими з людей, хто ступив на певну територію. Саме їм належало стати «корінним населенням» цього практично не заселеного терену, основою виробничих сил регіону. Власне, це була одна з причин початку будівництва. Так, у Постанові ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР про будівництво Байкало-Амурської залізничної магістралі від 8 липня 1974 р., зокрема, говорилося, що здача 1983 р. БАМу мала сприяти розвитку «виробничих сил Східного Сибіру і Далекого Сходу» і «забезпеченню грузоперевезень» у цих районах⁴. Таким чином, створення залізниці визнавалось одним з проєктів освоєння Сибіру, а учасники дійства наділялися якостями героїв-першопрохідців.

Розуміння Сибіру як місця, де за власною волею можуть жити тільки герої, склалося у суспільній свідомості, мабуть, ще за часів підкорення Сибіру, але активно акумулювалося протягом 60-х років ХХ ст. і було пов'язано з т. зв. «романтикою підкорення»⁵. Описи важких кліматичних умов у працях радянських публіцистів подавалися поряд із оповіданнями про ентузіастів, що всупереч стихії вирушали на пошук чи будівництво траси. «Не тільки кожна людина окремо — цілі колективи долали своєрідний психологічний бар'єр «входження» у місцевий клімат, сувору зиму, літню сибірську спеку з хмарами найрізноманітнішого гнусу. Ось чому тут, як ніде, цінуються високі людські якості: мужність, сміливість, майстерність, доброта, вміння вчасно прийти на допомогу товаришу», — писав у книзі журналіст газети «Правда» Ю. Казьмін⁶. Часто тайзі як неприборканій стихії протиставлялися новенькі обладнані селища будівників — символи підкорення, осередки цивілізації. У нарисі того ж автора читаємо: «...на тлі похмурої тайги попереду нас світилися стіни нових будинків. Складені зі свіжого бруса і дерев'яних щитів, вони ще мали запах хвої та виблискували на сонці бурштиновими сльозами смоли»⁷.

Характерно, що таку рису, як «спадковість поколінь», називали однією з основних у переліку інших гідних наслідування характеристик радянської людини: «БАМ —

головне будівництво Ленінського комсомолу. Тут у нашої молоді особливо яскраво проявляються чудові риси радянської людини: спадковість поколінь, безмежна відданість партії, Батьківщині, самовідданість і героїзм у праці»⁸.

Тому не дивно, що у публіцистичній літературі бамівці фігурували як продовжувачі «славетних справ батьків і дідів». Героїзм покоління 70-х, таким чином, ніби успадковувався від будівників Новокузнецька і Дніпрогесу, учасників Великої Вітчизняної війни. Саме з ними любили порівнювати бамівців публіцисти. «Сьогодні назва БАМ викликає спогади вогненних років: Магнітка, Дніпрогес, Турксиб, Комсомольськ-на-Амурі. Вабить до себе велика справа»⁹. Або в тому ж дусі: «Немає жодних сумнівів у тому, що будівники БАМу продовжують літопис трудовершень радянського народу, розпочатий у роки перших п'ятирічок спорудженням Турксибу, Дніпрогесу та Магнітки. Вони з честю виконують нове завдання Комуністичної партії і Радянського уряду, здійснення якого має велике економічне і соціально-політичне значення для нашої Батьківщини»¹⁰.

Порівнянню бамівців з героями Другої світової війни відводилось важливе місце у радянському публіцистичному дискурсі про БАМ. Так, один з авторів звертає увагу на лексикон бамівця, що містить багато слів, які зазвичай вживають військовики. «Певна річ, зовсім не випадково у мовленні транспортних будівників побутують військові терміни, а саме: десант, таран, перебазування, наступ, плацдарм... Першопрохідці, як солдати, рушають у невідоме, як у бій, з тією лише різницею, що попереду у них нескорені простори, які необхідно відвойовувати, аби там пролягла залізниця»¹¹. Як ми бачимо, не тільки бамівці запозичують з лексики військові терміни, але й самі публіцисти описують будівництво у висловах, що, як правило, вживають у розповідях про дії, пов'язані з війною: «Перший рік будівництва БАМу, рік «розвідки боєм», рік розгорнутого наступу на тайгу, рік маршових кидків через сотні кілометрів великих територій Східного Сибіру і Далекого Сходу показав, що транспортні будівники з честю виконали завдання партії й уряду, мужньо переборюють труднощі першопрохідців, показуючи приклади високої організованості та дисципліни. І що характерно — головною силою будівництва століття стала молодь»¹².

Якщо героїзм на війні можна було проілюструвати подією, яка вражала, у якій герой виконував завдання, ризикуючи власним життям, то подібні описи будівництва у мирні 1970-ті, мабуть, були б недоречними. Тоді у чому ж полягав, на думку авторів нарисів і документальних повістей, героїзм бамівців?

Для опису героїзму в умовах миру (евфемізм тих років — «героїчний труд») наводилися приклади з життя бамівських бригад: «Ось тільки декілька прикладів самовідданої праці будівників. Восени 1974 сталева колія наблизилась до перевалу Янкан. Тут треба було прорізати метрову виїмку, а сусідній насип підняти до висоти шести-поверхового будинку. Щоб прискорити справу, будівники виконали «обхідний маневр» — уклали колію від 89 до 103 кілометра на старому полотні та «пропустили» механізми укладання. Так з двох боків почався наступ на важку ділянку. Як наслідок, було виграно приблизно два місяці, зекономлено значні кошти, витрати на обхід

з надлишком повернулися»¹³. У наведеному прикладі героїзм було втілено у прийнятті інженерами раціонального рішення, здатного оптимізувати виробничий процес.

В іншому прикладі йшлося про знання об'єкта в запланований термін. «Кінець минулого року дав ще одне випробування. Грудень був надзвичайно холодним. І раптом затримка на 125-му км: укладальник шляху зупинився перед одним зі значних мостів на трасі. Над скутою кригою річкою стояли самі опори, на які слід було укласти прольоти. Туди терміново було надіслано потужний кран. Роботи продовжувалися всупереч зимовим морозам, навіть уночі. Всіма володіла одна думка — виконати взяті зобов'язання, довести укладку до станції Біленька, що на 132-му кілометрі. До зазначеного терміну залишався лише тиждень. Саме тоді естафету перебрали будівники БМП-567. Головний інженер потяга Г. Мар'яїн уже вкотре перевіряв готовність земляного полотна, поспішав до ланкозбірників, укладників шляху. Нарешті міст було пройдено, рейки спрямовано далі. Своєчасно сталева колія була прокладена до станції Біленька»¹⁴. Робота вночі на морозі, можливо, і мала героїчний вигляд, але не стосовно керівників будівництва, які загалом несли відповідальність і за те, що під час планування не заклали більше часу на зведення мосту і не потурбувалися про здоров'я будівників. Однак саме це публіцист не враховує, визначаючи «головним винуватцем» події морозний грудень.

По-особливому характеризує героїзм на БАМі автор однієї з найцікавіших публіцистичних книг про БАМ «Там, де ходили ізюбри. Сто днів на БАМі» Б. Штейн¹⁵. Ця книга, що побачила світ 1978 р. в Таллінні, дуже відрізнялася від більшості робіт, присвячених будівництву магістралі. Автор, зокрема, на відміну від колег-публіцистів ставить питання: «Як можна було ризикувати життям людей? Які господарські, економічні розрахунки можуть бути варті людського життя? За мирних часів?!»¹⁶ Даючи відповіді на них, герой цієї документальної повісті каже: «У нашій справі героїзм потрібний для того, щоб приховати безгосподарність»¹⁷, а трохи далі: «Цей героїзм — результат власного нехлюйства»¹⁸.

Такий погляд — виняток із правила. У більшості радянських публіцистичних творів бамівці «героїчно» форсували ріки, «героїчно» долали незручності життя у наметах, «героїчно» та вчасно здавали об'єкти.

Героїчними мали бути і помисли бамівців, які приїхали на роботу в Сибір. «Десятки тисяч радянських людей усіляких професій, віку, юнаки і дівчата, висококваліфіковані робітники хочуть поїхати на будівництво БАМу. Але беруть не всіх. Кого ж потребує будівництво століття? На це питання відповідає начальник ГоловБамбуду заступник міністра транспортного будівництва К. В. Мохортов: на будівництві БАМу потрібні не просто робітничі руки. Потрібні люди високої ідейної переконаності, морально і фізично підготовлені до труднощів і негараздів, що їх не обминути у суворих краях... Браку добровольців нема. БАМ буде вся країна, весь радянський народ, усі республіки Країни Рад...»¹⁹

При цьому за людьми «високої ідейної переконаності» визнавалося право мати свої особисті інтереси: «На БАМ ідуть, поспішають сюди старий пошуковець, що

забув про ревматизм: хіба можна спокійно сидіти в кабінеті, коли крізь тайгу будуватимуть другий Транссиб?! Поспішає безвуса молодь — магістраль манить її трудовою романтикою, широкими можливостями для втілення своїх сил, таланту і швидкого професійного зростання. Їдуть організовано, цілими загонами, бригадами і самотужки»²⁰. Як ми бачимо, до «дозволених» мотивів у цьому випадку належить і романтика, і можливість кар'єрного росту. Більше того, нерідко у роботах публіцистів розповідається про переваги приїзду на будівництво. Так, у книзі Калініна наведений перелік можливостей, який наочно виконував роль реклами: на будівництві, писав автор, «можна буде продовжувати навчання й отримати атестат зрілості», можна вивчитися на залізничника і після здання дороги в експлуатацію продовжити працювати, на БАМ будуть приїжджати лектори з товариства «Знання», вчені, артисти, видатні суспільні діячі, «до колективів будівельників будуть спрямовані також концертні бригади за участю відомих майстрів мистецтва», для «всіх працівників, що зайняті на будівництві, встановлено низку пільг», як-от: нормативи на непередбачувані роботи і витрати на будівництво всього комплексу споруд БАМу у розмірі 10 % і 15 %, районний коефіцієнт — 1,7, пільги на отримання банківської позики у розмірі 500 карбованців за умови виплат протягом 3 років, кваліфіковані робітники-бамівці мають право на бронювання свого житла з місць виїзду на БАМ, їм належала доплата за «рухливий характер праці». У підсумку містилася вказівка, що «загальна сума додаткових оплат становить не менш 80 % заробітної плати будівельника»²¹. Усі ці заходи повинні були залучити на будівництво БАМу робітничі кадри.

Варто уваги, що «висока ідейна переконаність» тих, хто їде на БАМ, логічно суперечила ще одному постулатові радянського бамівського дискурсу — БАМ «робить» з молодого будівельника «справжню» людину. Не випадково одне з найвідоміших гасел будівника: «Ми будуємо БАМ. БАМ будує нас». Виходило, що або не всі їхали на БАМ як «ідейні», або «висока ідейна переконаність» завдяки будівництву могла стати ще вищою.

Ідею виховання людини в умовах БАМу відбито було у поширеній, часто використовуваній публіцистами формулі «бамівського», або «сибірського», характеру. Один з авторів писав про це так: «Сибірські будівництва викували в юнаків і дівчат, що приїхали з центральних районів країни, сибірський характер. Саме слово «сібіряк» стало у нас синонімом мужності, душевної щедрості та невтомної працьовитості»²². Або в іншому місці: «Причетність до всенародного будівництва наклала відбиток на характер людини. Люди здавалися тут зібранішими, енергійнішими, ніж деінде. Можливо, це не відразу можна було помітити, але багато з них уже виявили твердість духу, стійкість, непримиренність до недоліків, що властиво саме сибірякам»²². Сам публіцист, як свідчить текст, наводить різноманітні епітети, що розкривають «сибірський» характер, але у цілому видно, що пов'язує їх він з найкращими якостями радянської людини.

Таким чином, порівняння бамівців з першопрохідцями, героями перших п'ятирічок і Великої Вітчизняної війни, опис «трудових подвигів», «сибірського характеру» повинні

були переконати читачів у престижності статусу бамівця і залучити їх до лав будівників. Героїкою буденності було пронизано публіцистичний дискурс про БАМ. Подивимось, чи інтерпретували так БАМ самі бамівці?

Незважаючи на загальні слова про героїзм і навіть порівняння бамівських героїв з героями минулого, це все не давало приводу самим бамівцям думати про себе як про героїв (не стверджую, але гадаю, що пропаганда навряд чи здавалася переконливою поколінню 1970-х, хоча, мабуть, і впливала на громадську думку), однак непрямі свідчення про те, що БАМ сприймався інформантами в особовому «героїчному» ракурсі, наявні в обох інтерв'ю. Прямих конотацій щодо подвигу в них, звісно, не було. Не сприяла цьому також форма розповідей про БАМ — біографічне інтерв'ю, яке передбачає передусім оповідь про себе і пов'язане з саморепрезентацією. До того ж двозначність «подвигів», описаних публіцистами в літературі, не передбачає проведення аналогії з сюжетами зі своєї біографії. І хоча в інтерв'ю з Дмитром описано випадок, коли він ризикував своїм і чужими життями задля виконання завдання, він розцінював це скоріш як свою провину, невинправдане лихачтво, пляму на власній біографії керівника.

Можливо, героїчна інтерпретація будівництва магістралі пов'язувалася також і з комунікативними процесами, що відбувалися між інформантом й інтерв'юєром. Так, побачивши в моїй особі представницю «молодого покоління», інформанти намагались не тільки розповідати про себе на БАМі, але й відтворити те, «як це було насправді». У результаті інтерв'ю частково виконувало функцію уроку історії, що вимагало від інформантів демонстрації загальних знань з теми й оцінок, які вони запозичували з офіційного дискурсу. З огляду на це офіційна інтерпретація історії БАМу часто використовувалася як ланка, що пов'язує перехід від приватних тем до загальних і навпаки. Так, Дмитро у своєму інтерв'ю, перш ніж розповідати про причини, що спонукали його приїхати на БАМ, згадує промову Брежнєва в Казахстані влітку 1974 р., що офіційно знаменувала будівництво залізниці:

«Интервьюер (далее — И.): А как вы узнали о БАМе и как все-таки вот решились? Вроде бы об этом тогда еще, я думаю, информации...»

Респондент (далее — Р.): Нет, ну так информация простая была. Когда у меня вопрос стоит: если должны были деньги быть на [неразборчиво], большие деньги, а они ушли, деньги, на этот Вьетнам, а строительством занимается... Ну и я сразу. А тут этот Брежнев, когда выступил в Алма-Ате на этот, на каком-то, я не помню, ну, короче, в Казахстане, что вот, мол, «будет всесоюзная стройка», я думаю, что я один. И я был свободный человек. Тем более, что у меня опыт есть организационной работы и так далее, все. И у меня как раз, мои руки и мои ноги там пригодятся. Ну, поехал в ЦК, в ЦК там сказали — нет, ленинградский будет обком тоже организовывать отдельно. Вот. То есть ленинградская будет отдельно, вот Бурятский участок, там отдельно будет туда формироваться и отправляться. В обком пришел, они там, значит, ну, друзья мои отговаривали. Очень сильно отговаривали. Мол, что тебе не это самое. Нет, я говорю, мне это... мне надо вот туда ехать. Вот, очевидно, судьба встретит человека, да еще и детей нарожают, и прочее и тому подобное. Вот это, наверно, и есть какая-то эта тяга и стремление или еще что-то. Вот. Что двигает человека. Но все равно мне-то

было как раз создавать, строить. Вот это самое главное, тема, мысль, которая была... заставляла меня ехать куда-нибудь, что-нибудь делать».

З уривка видно, що Дмитро розкриває цілий спектр причин, які змусили його залишити посаду в спорткомітеті Ленобласти та поїхати на БАМ. Це і прагнення професійного зростання, і статус людини, що розірвала шлюб і сподівається створити нову сім'ю, і те, на чому він особливо акцентує увагу, — «бажання створювати, будувати». Такий перелік зазначених причин відповідає мотивам поїздки, які описувалися у літературі. Матеріальні інтереси, як можна побачити, зовсім не фігурують у розповіді інформанта.

Більш того, Дмитро наочно протиставляє тих будівників, які їхали на БАМ «заради ідеї», тим, хто прибув на будівництво, сподіваючись заробити гроші:

«Ну как-то там была такая э... обстановка сама по себе, поезд, который пришел, 572, поезд, который приехал, значит, якуты, короче... с Тюмени, вот. И, значит, там были настроены зарабатывать только деньги, а каким образом, а что, как — это не их дело.

И.: А там тоже был типа комсомольско-молодежный отряд?

Р.: Там только были... которых взяли, собрали...

И.: По переводу?

Р.: Из Тюмени переехали, поезд приехал, кто там желал, значит, им там порой квартиры, там деньги, все. Так делали мы им дома».

Ця ж думка з'являється, коли респондент протиставляє свій підрозділ, що працював на будівництві житла, тим бригадам, які отримували більше, тому що працювали на трасі. Інформант тим самим підкреслює, що члени його загону не їхали на БАМ за «довгим карбованцем» і тому були більшими героями, ніж ті, хто задовольняв свої меркантильні інтереси.

«И.: То есть трудно было только в начале, а потом уже снабжение было?»

Р.: Было трудно, и потом было, но оно трудности там другого характера. Если там финансовые стороны были, то в какой-то степени тогда и работу, например, старались взять эти, которые были не постоянно, они брали денежную работу, а нам давали... второстепенную и более дешевую».

Дух публіцистичних статей міститься і в розповіді Дмитра про труднощі першого етапу будівництва, коли загін жив у наметах. Будівники в його розповіді — стійкі, витривалі люди, що наче персонажі книжок мужньо зносили спеку, мороз і затримки в постачанні, спричинені нельотною погодою. Але на відміну від публіцистики, провину за тяжкі умови життя і роботи у перші місяці життя на БАМі покладено не тільки на природу, а й на місцевих керівників, з якими в респондента був конфлікт (про це він не раз згадує в інтерв'ю).

Примітно, що в інтерв'ю Дмитро часто звертається до теми опису загону, яким він керував. Крім уже перерахованих позитивних якостей, бамівці, на його думку, не зловживали алкоголем, у загоні практично не було конфліктів, вони займалися художньою самодіяльністю і спортом. Таким чином, герої-бамівці у Дмитра — це члени його загону, які їхали на БАМ не через меркантильні інтереси, а за ідею. Вони мужньо зносили труднощі перших місяців всього перебування у Сибіру і багато працювали.

Розповідь Дмитра про БАМ, певна річ, не обмежується наведеними порівняннями й епізодами. Крім того, нейтральних оцінок подій у його оповіді значно більше, ніж «героїчних». Спробуємо відповісти на запитання про причини, що змусили Дмитра героїзувати трудовий колектив, яким він керував. У мене склалося враження, що тема бамівського героїзму у Дмитра тісно пов'язана насамперед із професійною самопрезентацією, оскільки, висвітлюючи у найкращому вигляді колектив бамівців, він демонстрував і власні заслуги. Саме він відповідав за політико-виховну роботу серед лєнінградських будівельників. Тому епізоди про «негероїчну поведінку» його підлеглих не найкращим чином характеризували б його здібності як організатора. Таким чином, у цьому випадку інформант удався до відомих формулювань офіційного дискурсу з метою самопрезентації.

Другий інформант, Сергій, під час інтерв'ю розглядав себе як очевидця будівництва БАМу і як експерта. Його розповідь насичена відступами й екскурсами у радянську історію. При цьому він демонструє певну критичність щодо періоду соціалізму, вважаючи економіку того часу нерентабельною, а методи керівництва мало ефективними тощо.

Хоча його розуміння «бамівського героїзму» відрізняється від героїзму публіцистів, цій темі знайшлося місце і в його розповіді. Подивимося, в якому контексті він його згадує. На відміну від публіцистів, Сергій не бачить нічого ганебного у тому, що багато (або деякі) з будівельників приїхали на БАМ через меркантильні інтереси. Так, розмірковуючи з цього приводу, він каже:

«У нас же очень много было ребят с хорошими руками, с хорошей головой, и большинство из них хотели просто иметь возможность себя проявить, деньги заработать, и уйти оттуда, где они живут, из этой... тоски».

Більш того, Сергій не приховував, що матеріальний стимул відіграв роль і в його приїзді на БАМ:

«...И соблазнил меня товарищ <...> романтикой БАМа. Я вообще человек был активный, по комсомольской работе, спортивной, и имел некоторый опыт работы, жизни в трудных условиях, а именно охота, рыбалка на севере — это закаливает человека. Вот. Захотелось там поработать, тем более сулили неплохие заработки относительно тех, которые мы имели инженерами. И поехал я туда».

Як ми бачимо, бажання заробити грошей і в першому, і в другому випадку присутні поряд з іншими мотивами приїзду на БАМ. Меркантильні інтереси тих, хто приїхав, не є для інформанта злочином, проте він їх не ідеалізує. Інформант каже про них у нейтральних тонах. Однак під час інтерв'ю Сергій розкриває своє ставлення до тих, хто їхав на БАМ за «довгим карбованцем». І воно, як і у випадку з Дмитром, негативне. А саме:

«И.: А в какой момент появились замки?»

Р.: Это на второй год, может, начали замки ставить. Потому что там появились люди не те, которые пришли до дороги, там появилась дорога, то есть «проходняк» там появился, чужие.

И.: А кто были чужими?»

Р.: Кто приезжал, кто приезжал на время, кто приезжал рвануть «капусту» и отв-литель. У нас тоже приехали заработать денег и уехать, у нас много народа там осталось, многие уехали. Значит, кто за романтикой, кто за рублем. Абсолютно, понимаете?»

Як видно з процитованого уривка, інформант використовує поняття «своїх» і «чужих» для протиставлення тих, хто «приїжджав на певний час» «зірвати капусту», тим, хто, мабуть, приїжджав на БАМ працювати за ідею і надовго. При цьому, вже висловивши це, він розуміє некоректність такого протиставлення і те, що воно суперечить висловленій раніш думці про те, що у матеріальних вимогах нічого ганебного нема. Таким же малопереконливим видається протиставлення тих будівників, які приїхали на певний час, тим, хто працював на БАМі постійно. Нагадаємо, що сам інформант перебував на будівництві менше двох років, що може бути розцінено як перебування протягом короткого часу. Ставлення до заробітків на БАМі постає ще раз у контексті розповіді про будзагони.

«Р.: Вы в курсе хоть, из кого состояли отряды, которые в 75-м...»

И.: Ну я знаю, что это были комсомольско-молодежные отряды, были отряды студентов.

Р.: Это просто названия. Из кого? Никаких там студентов не было. Студенты приезжали там «капусту» заработать. Рвали пупок — два месяца это можно делать, а работать круглый год в таком темпе нельзя. Я сам был в четырех стройотрядах, когда учился в институте, вот и работали мы не так. Все удивлялись, почему там рабочие так не могут. Нельзя так год работать. Да и так, как мы работали, можно работать, пока ты молодой. Пока быстро восстанавливаешься после рабочего дня».

Варто зауважити, що інформант мав сумнів щодо існування романтичного потягу як мотиву приїзду на БАМ у членів студентських загонів. Студенти, на його думку, їхали, щоб заробити грошей. Отже, героїзм бамівців не пов'язаний у Сергія з мотивами приїзду. Вони, як він розмірковує, могли бути різними і були не дуже властиві будівникам.

Справжній героїзм Сергій вбачає у повсякденному житті на БАМі, у важкій одноманітній праці лісорубів. Незважаючи на те, що ця праця оплачувалася вище, ніж у європейській частині країни, заробіток не був головним стимулом праці. Надмірна матеріальна цікавленість суперечила героїчній поведінці. У справжнього героя, навіть того, хто приїхав на БАМ заробити, матеріальний стимул не мав бути домінантою.

«Совесть у нас не позволяла сначала построить себе, мы строили параллельно. Потому что кругом же были же такие же. Они ни чем не хуже нас, понимаете. Когда пока нет деления — “вот это плохое, вот это хорошее”, по-другому люди общаются и совершаются трудовые подвиги. И когда начинается: “а что это мы ему должны”, начинается непонимание твоей роли в обществе. Наша роль была — мы должны были строить дома. Мы их строили. Вот. А если нужно было делать “капусту”, нужно было идти на просеку».

Варто уваги, що, за логікою інформанта, люди, які працювали «на трасі», виходили меншими героями, ніж ті, що працювали на будівництві селища. Це пов'язано, на мій погляд, із суттєвою різницею в оплаті праці. Заробітки «на трасі» значно переважали заробітки людей, що будували житло, а умови життя перших і других були практично однаковими, враховуючи початковий етап освоєння

території майбутнього селища. Чи можна називати працю героїчною, якщо вона добре оплачується? Таким чином, ми спостерігаємо ще одне розуміння героїчного в інтерв'ю Сергія: праця бамівця героїчна тоді, коли її оплата значно менша, ніж затрата праці. І саме в цьому полягає трудовий подвиг.

Героями будівники стають, приїхавши на БАМ. Саме там виковувався той самий «сибірський характер», про який писали радянські публіцисти. З цим погоджується і наш інформант. Робили людей героями, на думку Сергія, природа (екстремальні умови життя) і колектив, у якому людина виявляла свої найкращі якості.

«Там точно такие же люди, как и были в Европе, просто они были поставлены в такие условия, что их плохие черты быстро выявлялись, если они преобладали, общество его выталкивало. Либо они вынуждены были перестраиваться, переделывать себя. Хорошие там, наоборот, проявлялись. Поэтому там совсем дряцно оно быстренько всплыло, я же говорю, что я тоже не безгрешный человек. И ошибок наделал, и народ меня подвостыпал. Мы были примерно в одних годах, там мало кто был постарше. Вот. Сколько было? 23. Там были чуть постарше ребята, помоложе было много. Вот. Так некрасиво говорить «лакмусовая бумажка», но хорошая такая проверка человека на — годится он для жизни в обществе или не годится. Называется — бамовская закалка, на самом деле это практический опыт выживания в полужестримальных условиях. Полу-, это потому что поддержка могла прийти очень быстро. Но рассчитывать надо было только на себя. Потому что лентяев не поддерживало общество. Один раз, ну два — и все, “вали отсюда, ты не годишь-ся, мы за тебя не хотим отвечать”».

Розуміння бамівського героїзму Сергієм, як можна спостерігати, відрізняється від загальноновизнаної у публіцистиці інтерпретації. Він не схиляється до перебільшення героїзму бамівців, допускає меркантильні інтереси, що спричиняли приїзд на будівництво магістралі чи вибір ділянки роботи. Однак його переконання непохитні щодо того, що історія БАМу в цілому — це героїчна сторінка минулого. Найяскравіше це відбиває відповідь на запитання про сучасне ставлення до БАМу:

«И.: Вот сейчас бытует мнение, что вот некоторые, по крайней мере на сайтах я рассматривала в Интернете, есть мнение о том, что БАМ называют ну... там «памятником эпохи застоя», там, «дорогой в никуда» и так далее. Вот вас это задает? Или как вы относитесь вот к таким вот высказываниям?»

Р.: Я дураков по-христиански жалею. Это пропаганда. <...> Это те, которые хают родину. А это кусок истории. Кусок действительно, ну не то, чтобы героической, но очень серьезного, самоотверженного трудолюбия. Не важно, что их обманули, что это зэки делали. <...> А что ты сделал? Что ты построил? Вот когда ты построил, ты поработай на БАМе, я имею в виду до того, как критиковать. Остальных критиков по-христиански жалею. А тех, что с чужого голоса говорит, тех выродками называю. Потому что Мать-Родину обижают, если кто обижают, так это выродки. Понимаете? Это нельзя трогать. Это моя Родина. Вот езжай вот туда и ругай. “Я бросил, я не русский, я теперь гражданин другой страны”. Вот оттуда завкай. А ты здесь живешь, кушаешь, дышишь воздухом, пользуешься нашей экологией, которая все таки получше, чем во многих странах, а еще

и народ поливаеть, который тебя... дал выжить. Я не понимаю, активно не понимаю, только по-христиански жалею».

Ми бачимо, що Сергій болісно сприймає розмови про нерентабельність БАМу, вважаючи їх антипатріотичними. Як аналітик він мав би погодитися з нерентабельністю будівництва, розібратися в причинах того, чому виявилось, що на дорогу було стільки витрачено, але вона й досі не окупилася, проте як учасник, у якого образ БАМу емоційно забарвлений (інформант переконаний у позитивному впливові будівництва на людей), він не здатний сприймати іншу, аніж героїчну, «правду» про БАМ. Крім того, ми бачимо, що Сергій розуміє критику БАМу як щось значно більше, ніж критику одного проекту, він вбачає у ній закиди на адресу «Матері-Батьківщини». Це свідчить про те, що для Сергія БАМ уже став не тільки особистою згадкою, частиною його біографії (до того ж далеко не найважливішою) і навіть не технічним проектом, що його реалізували за часів соціалізму, а символом усенародного почину, «історією його Батьківщини», право на яку є тільки у патріотів.

Можливо, що саме таке розуміння (я — патріот, і тому у мене є право розповідати про БАМ правду) дозволило включити у розповідь про своє життя на БАМі сюжети, які дуже контрастують із бездоганим образом будівництва магістралі: зокрема, він згадає пияцтво і проституцію, конфлікти, що їх вирішували бійки і застосування зброї, неможливість використання своїх знань на практиці тощо. Але все це врешті-решт має сприйматися як другорядні риси, що уточнюють героїчний образ БАМу, головною ж є «самовіддана праця».

Отже, розповідь про героїчне у Сергія підпорядкована іншим інтересам, ніж у Дмитра. Дмитро замовчує багато випадків у побуті, їхні подробиці, намагається за рахунок цього створити у співбесідника такий образ події, який не лише сумнівів щодо його власних професійних успіхів. У цьому розумінні героїчна інтерпретація БАМу дає йому можливість розповісти про свій успіх. Для Сергія героїзація БАМу — загальна оцінка історичної події, що відповідає його патріотичним переконанням, і, як це не парадоксально, дозволяє йому самому розповідати про БАМ з багатьма «негероїчними подробицями», що контрастують з офіційними презентаціями.

¹ У проєкті брали участь В. В. Календарова, О. А. Ткач, Є. А. Богданова, Т. Ю. Вороніна.

² *Адоньева С. Б. Ритуальные площадки//Категории настоящего времени: Антропологические очерки. — СПб., 2001. — С. 141.*

³ Саме термін «фашизм» та похідні від нього вживаються авторкою. (*Прим. ред.*)

⁴ *Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 г. № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».*

⁵ *Вайль П., Генис А. Мир советского человека. — М., 1998. — С. 80–83.*

- ⁶ Казьмин Ю. Себе и потомкам. Репортажи о строительстве БАМа. — М., 1975. — С. 45.
- ⁷ Там само. — С. 47.
- ⁸ *Приветственное письмо* Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежневa строителям, монтажникам, проектировщикам, эксплуатационникам, партийным, комсомольским и профсоюзным организациям, всем участникам строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали//Идут поезда в Якутию. Летопись великой стройки. — Якутск, 1977. — С. 3.
- ⁹ Казьмин Ю. Себе и потомкам... — С. 45.
- ¹⁰ Калинин В. К. Байкало-Амурская магистраль. — М., 1975. — С. 62.
- ¹¹ Лосев П. С. Утро БАМа. — Иркутск, 1975. — С. 34.
- ¹² Казьмин Ю. Себе и потомкам... — С. 80.
- ¹³ Калинин С. Байкало-Амурская магистраль... — С. 57.
- ¹⁴ Там само. — С. 57.
- ¹⁵ Штейн Б. Там, где ходили изюбры. Сто дней на БАМе. — Таллинн, 1978. — 77 с.
- ¹⁶ Там само. — С. 13.
- ¹⁷ Там само. — С. 14.
- ¹⁸ Там само. — С. 15.
- ¹⁹ Казьмин Ю. Себе и потомкам... — С.33.
- ²⁰ Там само. — С. 45.
- ²¹ Калинин В. К. Байкало-Амурская магистраль... — С. 65.
- ²² Казьмин Ю. Себе и потомкам... — С. 48.
- ²² Там само. — С. 83.