

# «Наш адрес: город Когалым, улица Вильнюсская»: память об участии прибалтийских республик в освоении Тюменского Севера

КЛЮЕВА ВЕРА ПАВЛОВНА  
*Тюменский научный центр СО РАН (Тюмень), Россия*  
e-mail: vormpk@gmail.com

ЧЕПАЙТЕНЕ РАСА  
*Институт истории Литвы (Вильнюс), Литва*

Для большинства жителей стран Балтии Сибирь чаще всего ассоциируется с трагическим историческим опытом – ссылками повстанцев 1831 г. и 1863 г. и особенно со сталинскими депортациями и ГУЛАГом. Позитивные образы этой части России в историческом сознании являются маргинальными или вовсе отсутствуют. В то же время сюжеты об участии прибалтийских дорожников и строителей в освоении территорий РСФСР и Казахстана, после 1950-х гг., в т.ч. работа на комсомольских стройках Сибири и добыча «Тюменской нефти», до сих пор остаются неисследованными. Это «слепое пятно» появилось как по идеологическим, так и объективным причинам. В новейшей историографии стран Балтии «освоенческая» тема остается неактуализированной (например, в исследованиях литовских историков о ней упоминается очень редко и лишь фрагментарно [Stravinskien?, 2017; Tininis, 2017, p. 165 168]), поэтому информация о работе «на Северах» чаще всего сохраняется в семейной памяти или же об этом может знать ближний круг участников событий.

Наше исследование будет посвящено воссозданию исторической канвы, связанной с участием жителей Прибалтики, в частности литовцев, в развитии Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Обсуждаемую тему следует рассматривать в общем контексте советской модернизации и с учетом теоретических рамок «внутренней колонизации» [Эткинд, 2014; Там, внутри..., 2012]. Другим важным аспектом исследования станет попытка реконструкции советской национальной политики на местах по «сближению», а позднее и «слиянию» разных этносов в «единый советский народ» и ее неизбежные парадоксы. Д.Ч. Мур говорит о reverse-cultural colonization [Moore, 2006, p. 26], имея в виду частое использование культурных достижений прибалтийских республик (в архитектуре, искусстве, кино, театре, дизайне, фотографии, музыке и пр.) за границей в целях пропаганды и демонстрации достижений советского строя и образа жизни, чем прибалтийские политические и культурные элиты охотно пользовались для улучшения собственного положения. Но случай освоения Тюменского Севера показывает, что та же стратегия могла быть успешно направлена и во внутрь страны, при которой умело использовались технические достижения, организационные навыки, стиль жизни и сложившейся образ «западного человека» для создания позитивной репутации в среде сибиряков/северян.

Одним из вопросов требующих ответа в нашем исследовании является следующее: какие конкретные формы приобретала «обратная культурная колонизация» в

исследуемом сюжете? Или мы тут имеем дело лишь со случайной и кратковременной встречей исторически отдаленных друг от друга культур, одинаково подверженных модернизации «советского» типа и их различия, в данном случае, лишь поверхностные, декоративны, как отголоски сталинской «национальной формы», над которой уже взяло главенство «советское содержание»?

Источниками для анализа стали материалы кейса, посвященного истории Дорожно-строительного управления № 12 (ДСУ-12, лит. KSV-12), учрежденного при Министерстве автомобильного и дорожного транспорта ЛитССР специально для создания инфраструктуры в Западной Сибири и т.н. Прибалтийского поселка (полное название Поселок прибалтийских строителей) в Когалыме (ХМАО-Югра). В основе кейса лежат архивные материалы, биографические интервью с когалымчанами и литовцами, которые жили и работали на севере в 1980-е гг. Эти материалы дополнены опубликованными воспоминаниями жены начальника ДСУ-12 Г. Яноните-Янкаускиене [Janonyt?-Jankauskien?, 2001] и фотографиями из фонда Когалымского краеведческого музея и личных коллекций информантов. В исследовательском фокусе у нас находится феномен «reverse-cultural colonization», который мы попытаемся рассмотреть через эмоциональное восприятие очевидцев тех событий.

Когалым, во многом уникальное градостроительное явление для Тюменской области. В отличие от большинства северных городов Тюменской области, он начал застраиваться по градостроительному плану «с нуля», будучи еще поселком Когалымский. Подтверждением этому стало закрепление в речи когалымцев противопоставления «поселок» и «город».

Железнодорожная станция с поселком Когалымский возникает в 1976 г., статус города он получает в 1985 г. Жилищное строительство в пос. Когалымском началось уже в начале 1980-х гг. Проектирование осуществлял институт «Ленгипрогор», в качестве субподрядчика выступал филиал Каунасского института проектирования городского строительства. Строительной площадкой для возведения города стала территория в семи километрах от железнодорожной станции. Первые строительные бригады приехали из прибалтийских республик, Литовскую ССР представляли СМП-1 и ДСУ-12, Эстонскую – СУ-7, Латвийскую – ПМК-177. Общая численность приезжих составляло примерно тысячу человек, большинство из них были литовские строители и дорожники из Каунаса и Вильнюса [Петрушин, с. 73-75].

Нужно отметить, что проект помощи Тюменскому Северу со стороны прибалтийских республик имел прагматическую основу, был своеобразным бартером: мы вам инфраструктуру, а вы нам нефть и газ, которые поступали на нефтеперерабатывающий завод в Мажейкяй, расположенный на северо-западе Литвы.

Первыми в окрестности Когалыма прибыли дорожники ДСУ-12 под руководством А. Янкаускаса. Им пришлось «с нуля» создать свою жилую и трудовую базу, которую по развитости инфраструктуры можно назвать своеобразной автаркией. В поселке был построен спортивный комплекс с первым в регионе бассейном, были свои теплицы, снабжавшие работников Управления овощами, фруктами и цветами, функционировали детский садик и литовская начальная школа, которая напрямую подчинялась министерству образования Литвы. А также быстро освоить особенности строения дорог и мостов в непривычных тяжелых климатических условиях, наладить официальные и неофициальные контакты, необходимые для снабжения материалами и успешной организации работ, как с Литвой, так и с ответственными институциями Тюменской области.

Следы их пребывания до сих пор сохраняются в топонимах города (поселок При-

балтийских строителей, улицы Вильнюсская, Таллинская, Рижская, Прибалтийская), названиях и внешнем виде капитальных объектов (бывший кинотеатр «Янтарь», многоэтажные дома, спроектированные в Каунасе, Риге, Таллинне и внешний вид домиков в поселке). И, разумеется, в семейной и коллективной памяти участников и очевидцев событий, и современных жителей Когалыма.

Особо отметим достижения прибалтийской архитектуры соцмодернизма, которые использовались при строительстве Когалыма. Надо иметь в виду, что за послесталинские годы сложилась традиция негласной конкуренции между эстонскими и литовскими архитекторами и проектировщиками за всесоюзное первенство в признании их мастерства в урбанистике и архитектуре [Dr?mait?, 2017]. Не говоря об индивидуальных общественных зданиях, которые высоко ценились и помогли «прибалтам» завоевать неоспоримый авторитет в этой отрасли в СССР, можно упомянуть и их достижения в сфере массового строительства, которые отразились и в Когалыме. Этот авторитет помогла утвердить государственная премия, которую получили проектировщики первого «спального района» Вильнюса – Жирмунай (1968 г.), и Ленинская премия (1974 г.) за проектирование вильнюсского микрорайона Лаздинай, авторы которого прославились на весь Союз.

В городе до сих пор помнят строителей из Прибалтики. Типичный нарратив воспроизводит В. Золотцев (бывший начальник узла связи): «Эстонцы и литовцы строили пятиэтажки, а латыши – многоподъездные девятиэтажки. Строили круглосуточно, в три смены, из своих материалов, их доставляли по железной дороге из Прибалтики. Строили достаточно быстро и качественно. Одной организацией в квартал сдавалась одна пятиэтажка (4-5 подъездов) под ключ и одна без отделки» [Золотцев, с. 219]. Хотя документы свидетельствуют о традиционных советских проблемах с соблюдением сроков строительства [см. об этом Петрушин, с. 74-77]. Но нужно отметить, что виноваты в этом были, прежде всего, не строители, а подрядчики, не подвозившие вовремя стройматериалы.

Когалымчане по-разному вспоминают качество построенных домов. Одна из респонденток, участник общества Первопроходец Когалыма рассказывала, что:

«Дома они строили, как в Литве. Они забыли, что они на севере строят.

То есть холодные /дома/?

Да. И когда мы поселились на первый этаж . . . в доме, который СМП-1 строил, /на/ Дружбы народов, 28. У нас вот такие вот глыбы льда на кухне висели. . . . Потом они начали заделывать, ещё прибавать эти самые доски там, что-то такое сваркой заделывать. Утепляли, утепляли. Внешнюю сторону утепляли» [ПМА, 2017].

Сложился даже своеобразный рейтинг престижности проектов, на которой до сих пор ориентируются когалымцы при покупке квартир. Наиболее престижными считались дома эстонской серии, затем латышские и литовские. Наименее популярны дома бакинского проекта [ПМА, 2017].

Рис. Посёлок ДСУ-12. Из комплекта: Серия фотографий «История г. Когалыма» из фондов Музейно-выставочного фонда г. Когалым, ККм НВФ-25/79 (авт. Ю. Пучков)

Яркой иллюстрацией «маленького Запада» и прибалтийского образа жизни в 1980-е г. была застройка поселков, в которых жили строители (рис.). По воспоминаниям Г. Яноните-Янкаускиене, Прибалтийский поселок прочие когалымчане в шутку называли «Лилаэст» (Ли(тва)/Ла(твия)/Эст(ония)). В Литве тип собираемых щитовидных домиков, которыми застроен Прибалтийский поселок, назывался «алитукай», «алитнамай». Этот тип индивидуальной застройки был разработан на Комбинате строительства экспериментальных домов в городе Алитус для модерни-

зации села, как компромисс между желанием колхозников иметь индивидуальный дом и упором властей на типовое индустриальное строительство. Когалымцы называли/называют такие домики «финскими сборными домами» [ПМА, 2017]. Другие жители Когалыма опознавали внешний облик поселка как образ иной культуры. Обратим внимание, что здесь нет оценочной характеристики, хотя присутствует противопоставления «наши» и «они».

«А литовцы, у них другая культура была сразу. Они знаете, если они ставили дом, то двадцать сантиметров от дома стояла сосна. Она была сохранена. . . Эта вся природа она вокруг. . . Дело в том, что культура – я вот говорю, они могли создать людям условия сразу. Понимаете, сразу. А наши всё стирали, а потом начинали создавать условия и тоже создавали хорошие условия, но сначала всё стерто, а потом...» [ПМА, 2017].

«Культурный образ жизни» прибалтийских дорожников и строителей – как подтверждение культурности «прибалтов» постоянно присутствует в нарративах когалымцев: «. . . это вытекало из общей культуры прибалтов. И там была чистота и порядок, газоны с зеленой травой поливались по трубкам! . . . У литовцев коттеджи с высокими крышами. И хоть крыши крыты шифером, а не черепицей, но покрашены в разные цвета! На вопрос: «Зачем это?» они терялись с ответом. Им казалось, это и так понятно, что тут объяснять. Потом, пожав плечами, говорили: «А чтоб красиво было!»» [Золотцев, с. 200]. Подобное отношение к окружающей среде в поселке Прибалтийских строителей был не случаен. Оно было перенесено из традиционной литовской народной культуры, в которой много внимания уделялось эстетике окружающей среды крестьянской усадьбы, ее взаимосочетанием с природой (цветами, кустарниками, деревьями). Эта традиция отразилась даже в проектировании «спальных районов», например, проектировщики вышеупомянутых Жирмунай и Лаздинай получили награды именно за органичное сочетание природной и жилой среды.

Но можно предположить, что здесь присутствовало и желание произвести впечатление на окружающих, показать с себя с лучшей стороны. В этом были заинтересованы не только республиканские идеологи, но и сами участники строек, нашедшие возможность блеснуть своей «инаковостью», почувствовать себя представителями более развитой культуры.

Для жителей Прибалтики в 1980-е годы Сибирь в меньшей степени была связана с травматическим опытом предыдущего поколения, на что указывают и фрагменты воспоминаний информантов. Однако встречаются сюжеты о том, что вместе со строителями или дорожниками неофициально приезжали люди, безуспешно искавшие могилы или лагеря, куда были отправлены их родственники в период репрессий.

Для «прибалтов», приехавших на Тюменский Север строить Когалым, ведущим мотивом стал прагматический, материальный: они получали высокую зарплату и имели различные льготы. Для некоторых из них, особенно для руководства, это стало социальным лифтом или реализацией профессиональных амбиций. Возможно, для кого-то работа на Севере могла оказаться способом преодоления посттравматического синдрома пострадавших от репрессий. Это было поколение, родившееся уже в Советском Союзе и получившее свою долю советизации, усвоившие язык, нормы и практики, характерные для всего советского общества. Поэтому все жители Когалыма в т.ч. и прибалтийские строители, воспроизводили одинаковые ритуалы, например, празднование профессионального праздника Дня строителя, участие в демонстрациях. Кроме того, опираясь на материалы воспоминаний и интервью, можно предположить, что пребывание среди другой/иной культуры

сплачивало людей на национальной основе (есть упоминания о пении патриотических песен на родном языке в присутствии русского начальства во время общих застолий), что укрепляло их национальную идентичность и ощущение «более развитой» культуры.

Для других жителей Когалыма «прибалты» с одной стороны воспринимались как иные, не такие как все, но эта инаковость могла актуализироваться из-за обособленного расселения (создания поселка Прибалтийских строителей и поселка ПМК). С другой стороны, в нарративах как когалымчан, так и литовцев постоянно подчеркивается совместное времяпрепровождение и отсутствие различий между собой.

На данном этапе исследование позволяет подтвердить концепцию Мура про «обратную культурную колонизацию». По крайней мере, литовские информанты воспроизводят нарратив: «мы принесли цивилизацию в эти дикие края», но без высокомерного подтекста. Но для них также характерен нарратив о «героях-первопроходцах», присущий всем освоителям Тюменского Севера.

Также, нужно отметить, что специфика сибирского/северного опыта создала своеобразную коллективную идентичность «сибиряков» (*sibirie?iai*), которую прибалтийские строители и дорожники сохранили и потом, после возвращения на Родину.

Список источников и литературы:

Золотцев В. И ты уже прирос к этой земле // Когалым – транзит: невыдуманные истории. М: ФилЛиН, 2011. С. 218-222.

Петрушин А. Пароль «Когалым»: историко-краеведческое издание. Тюмень : РПК «Олмарпресс», 2015. 224 с.

ПМА, г. Когалым, сентябрь 2017

Там, внутри. Практики внутренней колонизации в культурной истории России / под ред. А. Эткинда, Д. Уффельманна, И. Кукулина, Москва: Новое литературное обозрение, 2012. 960 с.

Эткинд А.М., Внутренняя колонизация. Имперский опыт России. Москва: Новое литературное обозрение, 2014. 448 с.

Dr?mait? M. Baltic Modernism. Architecture and Housing in Soviet Lithuania. Vilnius: Lapas, 2017. 250 p.

Janonyt?-Jankauskien? G. Kelias. Jonava: Dobilas, 2001. 195 p.

Moore D.Ch. Is the Post- in Postcolonial is the Post- in Post-Soviet? Baltic Postcolonialism / ed. by V. Kelertas. Amsterdam–New York: Rodopi, 2006, Pp. 11-31

Stravinskien? V. Lietuvos gyventojai organizuotose darbo migracijose ? SSSR: XX a. 6-9-tasis dešimtme?iai [Жители Литвы в организованных трудовых миграциях в СССР в 60-90 -е XX в.] // Genocidas ir rezistencija, 2017, № 42, P. 73-75

Tininis V. Pirmtako šėš?lyje. Biografin? apybrai?a apie Soviet? Lietuvos vadov? Petr? Griškevi?i? (1924-1987) [В тени предшественника. Биографический очерк о руководителе Советской Литвы Петрасе Гришкявичюсе (1924-1987)]. Vilnius: LGGRTC, 2017. 248 p.