

HISTORIA RUSICA

An illustration of a factory with several tall, red smokestacks. The smokestacks are emitting thick, grey smoke that rises into the air. The background is dark, suggesting a night scene or a dark sky. The entire scene is framed by a double-line border.

Энди Бруно

ПРИРОДА
СОВЕТСКОЙ
ВЛАСТИ

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ
ИСТОРИЯ АРКТИКИ

НОВОЕ ЛИТЕРАТУРНОЕ ОБОЗРЕНИЕ

Historia Rossica

Энди Бруно

**Природа советской власти.
Экологическая история Арктики**

«НЛО»

2016

Бруно Э.

Природа советской власти. Экологическая история Арктики /
Э. Бруно — «НЛО», 2016 — (Historia Rossica)

ISBN 978-5-44-482332-4

В XX веке Советский Союз превратил Кольский полуостров – когда-то удаленный форпост Российской империи – в один из самых населенных, промышленно развитых, милитаризованных и загрязненных районов Арктики. Эта трансформация оказала существенное влияние на советский опыт регионального развития. Взаимодействие с миром природы, с одной стороны, приносило промышленные преимущества, а с другой – ограничивало возможности радикальных социалистических преобразований, поскольку в роли участницы коммунистического проекта выступала сама природа. В книге Энди Бруно советская экологическая история рассматривается в сравнительной перспективе как часть глобального стремления современных государств к бесконечному экономическому росту. Исследуя историю строительства железных дорог, становления горнодобывающей и перерабатывающей промышленности, технологии выплавки никеля и меди, оленеводства и производства энергии в регионе, автор одновременно изучает и советские культурные представления о природе, планы развития, жизненный опыт и пути социально-экономического приспособления к реальности физического мира и его изменения. Перед читателем книги предстает история двух взаимосвязанных процессов: пока советская власть переделывала природу, природа переделала советскую власть. Энди Бруно – профессор исторического факультета Университета Северного Иллинойса, США.

ISBN 978-5-44-482332-4

© Бруно Э., 2016

© НЛО, 2016

Содержание

БЛАГОДАРНОСТИ	7
Глава 1	10
ПРИРОДА КАК АКТОР	14
ДУАЛИСТИЧЕСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ ПРИРОДЫ	19
СОВРЕМЕННАЯ АРКТИКА И КОММУНИСТИЧЕСКИЙ	22
АНТРОПОЦЕНТ	
НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ	25
СОВЕТСКОГО СОЮЗА	
ИСТОРИЯ В ЭТНОГРАФИЧЕСКОМ ИСПОЛНЕНИИ	30
Глава 2	33
КОЛОНИЗАЦИЯ ДО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО	36
СТРОИТЕЛЬСТВА	
АГИТАЦИЯ ЗА ПОСТРОЙКУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ	40
ЛИНИИ	
СТРОИТЕЛЬСТВО МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	45
ЗОНА ВОЙНЫ	56
ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ	60
ВОЕНИЗИРОВАННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В СТАЛИНСКУЮ	64
ЭПОХУ	
Глава 3	67
В ПОИСКАХ МИНЕРАЛОВ	70
ДВИЖЕНИЕ ВШИРЬ	75
СОЗДАВАЯ ОБРАЗЫ ГОРОДА И ПРЕДПРИЯТИЯ	79
Конец ознакомительного фрагмента.	80

Энди Бруно

Природа советской власти.

Экологическая история Арктики

УДК 332.021(1-924.16)

ББК 63.3(2Рос-4Мур)6

Б89

Редакционная коллегия серии

HISTORIA ROSSICA

С. Абашин, Е. Анисимов, О. Будницкий, А. Зорин, А. Каменский, Б. Колоницкий, А. Миллер, Е. Правилова, Ю. Слёзкин, Р. Уортман

Редактор серии И. Мартынюк

Перевод с английского Е. Кочетковой; научный редактор Ю. Лайус

Энди Бруно

Природа советской власти: Экологическая история Арктики / Энди Бруно. – М.: Новое литературное обозрение, 2024. – (Серия «Historia Rossica»).

В XX веке Советский Союз превратил Кольский полуостров – когда-то удаленный форпост Российской империи – в один из самых населенных, промышленно развитых, милитаризованных и загрязненных районов Арктики. Эта трансформация оказала существенное влияние на советский опыт регионального развития. Взаимодействие с миром природы, с одной стороны, приносило промышленные преимущества, а с другой – ограничивало возможности радикальных социалистических преобразований, поскольку в роли участницы коммунистического проекта выступала сама природа. В книге Энди Бруно советская экологическая история рассматривается в сравнительной перспективе как часть глобального стремления современных государств к бесконечному экономическому росту. Исследуя историю строительства железных дорог, становления горнодобывающей и перерабатывающей промышленности, технологии выплавки никеля и меди, оленеводства и производства энергии в регионе, автор одновременно изучает и советские культурные представления о природе, планы развития, жизненный опыт и пути социально-экономического приспособления к реальности физического мира и его изменения. Перед читателем книги предстает история двух взаимосвязанных процессов: пока советская власть переделывала природу, природа переделала советскую власть. Энди Бруно – профессор исторического факультета Университета Северного Иллинойса, США.

ISBN 978-5-4448-2332-4

© Andy Bruno, 2016

This translation of *The Nature of Soviet Power* by Andy Bruno is published by arrangement with Cambridge University Press.

© Е. Кочеткова, пер. с английского, 2024

© Д. Черногаев, дизайн обложки, 2024

© ООО «Новое литературное обозрение», 2024

БЛАГОДАРНОСТИ

В том или ином виде эта книга была со мной более трети моей жизни. Как можно предположить, за время осуществления такого длительного проекта я оказался обязан очень многим людям. Так много людей помогали мне в написании этой работы, что я не смогу их всех здесь перечислить. Поэтому позвольте мне начать с огромного спасибо каждому, кто помог мне, пусть даже и совсем немного. Эта книга не была бы такой, какая она есть, без вас.

Я начал вынашивать идею написания фундаментальной экологической истории одного из регионов российской Арктики еще в те времена, когда я учился в Рид-колледже, даже не зная тогда, что существует такое направление, как экологическая история. Мои замечательные профессора проделали огромную работу для того, чтобы поставить меня на путь серьезных исследований. Во время моего обучения в магистратуре Европейского университета в Санкт-Петербурге при поддержке американской программы Фулбрайта Юлия Лайус, Алла Болотова, Алексей Крайковский и Даниил Александров познакомили меня со многими классиками экологической истории и открыли для меня увлекательную историю Кольского полуострова. За эти годы они перестали быть поддерживающими наставниками и стали бесценными коллегами.

Когда я учился в аспирантуре Университета Иллинойса в Урбане-Шампейне, я имел честь работать со многими замечательными историками России, такими как Марк Стайнберг, Дайан Коенкер, Джон Рэндольф и Евгений Аврутин, а также с аспирантами, такими как Ребекка Митчелл, Рэнди Диллс, Элана Джакель, Шарил Коррадо, Дмитрий Тартаковский, Кристина Варга-Харрис, Грег Страуд, Джесси Мюррей, Стивен Джуг, Мария Кристина Гальмарини, Рейчел Королефф и Патрик Рид. Марк Стайнберг был проницательным, внимательным и приветливым научным руководителем в Университете Иллинойса, он продолжал давать ценные советы в отношении этой книги и после того, как я закончил свое обучение. Его знания, энтузиазм, вовлеченность и критичность значили очень много для моего становления как исследователя. Дайан Коенкер также обеспечивала мне невероятно вдумчивую и тщательную обратную связь. Джон Рэндольф был замечательным наставником, который часто вовлекал меня в глубокие дискуссии об истории России и экологической истории. Хотя все мои коллеги по аспирантуре были безмерно полезны и поддерживали меня, я бы хотел выделить Ребекку Митчелл, как друга и компаньона, с которой мы многое прошли в разных уголках мира. Я также хотел бы поблагодарить ушедшую от нас Джейн Хеджес, которая научила меня пониманию того, как работает процесс академических публикаций, в то время, когда я был помощником редактора журнала «Slavic Review»; а также всех участников университетского кружка, посвященного российским исследованиям, неоднократно дававших отзывы о моих работах. Наконец, я хочу поблагодарить Жужу Гилле, Джесси Рибот, Дженнифер Монсон, Дона Крамми и мою когорту слушателей программы «Человеческие измерения экологических систем» в Университете Иллинойса, познакомивших меня со многими теориями взаимодействия человека и природы, которые обогатили анализ, предлагаемый мной в этой книге.

Международная стипендия для проведения диссертационного исследования, выделенная Исследовательским советом по социальным наукам при поддержке Фонда Эндрю У. Меллона, стала главной поддержкой моей исследовательской работы для этой книги в России. В течение этого времени я семь месяцев жил и работал в Мурманске, в том числе в период полярной ночи. Многие местные исследователи и библиотекари — Александр Порцель, Николай Воронин, Павел Федоров, Алексей Киселев, Дмитрий Фокин, Елена Макарова, Валерий Берлин и Светлана Саливова — помогли сделать исследовательскую работу в Мурманске возможной. Позднее, во время поездки в Кировск, которая финансировалась Национальным научным фондом (NSF ARC 0922651), Юлия Зайка организовала для меня возможность поработать на Хибинской учебно-научной базе МГУ. Я также получил огромную пользу от помощи

со стороны исследователей, архивистов и библиотекарей в других регионах России, включая Москву, Санкт-Петербург, Оренбург и, относительно недавно, окрестности озера Байкал.

В то время когда я переделывал свою докторскую диссертацию в книгу, я работал на двух временных позициях, позволивших мне продолжать мои исследования и размышления. Когда я был постдокторантом в Университете штата Флорида при поддержке Национального научного фонда (NSF ARC 0922651), я в значительной степени научился у Рона Доэла тому, как анализировать свои материалы с точки зрения методологии истории Арктики. Его доброта, энтузиазм и включенность в исследовательские сети поставили меня на правильный путь при переработке моего исследования. Клаус Гества пригласил меня в Университет Тюбингена в качестве приглашенного исследователя Коллаборативного исследовательского центра «Порядки под угрозой», который обеспечил мне плодотворную интеллектуальную среду для переработки моей рукописи и разработки направления будущих исследований.

В наш век, когда многие выдающиеся молодые исследователи не могут получить постоянную академическую должность, которую они заслуживают, мне посчастливилось сразу после аспирантуры попасть в Университет Северного Иллинойса. Этот университет отличается богатыми традициями и наличием поистине звездных историков России и первоклассных изданий в этой области. Исторический факультет этого университета демонстрирует образцовую заинтересованность в том, чтобы предлагать достойное образование в региональном публичном университете. Я также пришел туда в тот момент, когда новая и энергичная междисциплинарная программа по изучению окружающей среды там только организовывалась. Мои коллеги из Университета Северного Иллинойса тепло руководили мной на этом этапе карьеры, предлагая поддержку и советы и задавая пронизательные вопросы о моей работе. Они также выслушивали меня, когда мне нужно было поделиться своей фрустрацией в процессе доработки книги. Джим Шмидт, Мелисса Ленчевски, Беатрикс Хоффман и Крис МакКорд помогли мне получить финансирование для завершения книги. Кроме того, Эмма Куби, Эмили МакКи, Марк Шуллер, Лора Хайдеман и Беатрикс Хоффман дали очень полезные отзывы о моем тексте.

Пока я писал свою книгу, экологическая история превратилась из сравнительно маргинального направления исторических исследований в одно из самых быстроразвивающихся и инновационных направлений в историографии России. У меня была возможность посещать многочисленные семинары и конференции и узнать много нового от своих щедрых коллег. Очень много людей заслуживает благодарности за то, что они обсуждали мои исследования, делаясь хорошими идеями о потенциальных направлениях дальнейшей работы. Ограничиваясь именами только тех, кто приглашал меня принять участие в конференциях или организовывал для меня индивидуальные семинары, я хотел бы выразить свою благодарность Юлии Лайус, Эми Нельсон, Джейн Костлоу, Полу Джозефсону, Нику Брейфоглю, Юлии Херцберг, Джону Олдфилду, Денису Шоу, Клаусу Гества, Марку Эли, Андрею Виноградову и Дэвиду Муну. Пей-И Чу также прочитала работу на этапе диссертации и предложила интересные направления для переработки текста.

Участники проводимого раз в два года семинара по истории России на Среднем Западе и дискуссионных групп по истории России в Чикаго, Мэдисоне и окрестностях также дали ценные советы для моей научной работы. Участники национальных и международных конференций и семинаров, коллеги в таких университетах, как Европейский университет в Санкт-Петербурге, Университет Иллинойса в Урбане-Шампейне, Нью-Йоркский университет, Чикагский университет, Университет штата Огайо, Университет штата Флорида, Университет Северного Иллинойса, Университет Тюбингена, Высшая школа социальных наук в Париже и Мурманский государственный педагогический университет, задали мне множество полезных вопросов. На завершающих этапах написания работы рецензенты и редакторы этой рукописи предложили важные суждения, которые позволили мне значительно улучшить текст.

Наконец, и это самое главное, я хотел бы поблагодарить своих друзей и семью, которые поддерживали меня на протяжении многих лет. Мои родители Кэрол Джарема и Деннис Бруно позволили мне продолжить образование и всегда поддерживали меня морально. На финальной стадии мой отец даже прочитал всю книгу целиком, сделав ценные стилистические правки. Мой брат-близнец Майк Бруно также поддерживал мои исследования, зачастую выступая в качестве самого строгого критика. Майк помог мне лучше понять этот мир. Я также получал поддержку от других членов моей семьи, включая Полли Бруно, Чарли Гойнса и Майка Джарема. Моя дочь Майя Фрохардт-Бруно успела пожить в шести разных местах в первые три года своей жизни, пока я писал эту книгу. Ее способность удивляться окружающему миру вдохновляет меня каждый день.

Я также в долгу перед Сарой Фрохардт-Лейн. Мы начинали общение как коллеги по аспирантуре, изучающие экологическую историю, но вскоре влюбились друг в друга. Помимо огромного счастья и радости, Сара дала мне возможность стать лучше как ученому и преподавателю. Хотя я полностью несу всю ответственность за содержание этой книги, ее вклад отражен на каждой странице. Сара провела со мной месяц в Арктике, бесчисленное количество раз читая черновики моих текстов, практически каждый день обсуждая со мной этот проект, поддерживая и ободряя меня в неудачах и трудностях и делая многое другое, о чем я не могу сказать здесь. Если бы я написал ей все благодарности, эта книга стала бы вдвое длиннее.

Глава 1

ПРИРОДА И ВЛАСТЬ НА СОВЕТСКОМ СЕВЕРЕ

Северная природа вдохновляла многих известных людей, в том числе таких как действительный статский советник Александр Платонович Энгельгардт. В 1893 году император Александр III назначил его главой Архангельской губернии – огромной территории на севере Российской империи, которая в то время простиралась от Уральских гор на востоке до Финляндии на западе. Вскоре после назначения Энгельгардт отправился в путешествие по оказавшимся под его попечением обширным землям, уделяя особое внимание природным условиям своих владений в далеком северо-западном уголке страны. Он увидел в этом крае большой экономический потенциал, считая, что он вместе со всем Русским Севером пребывал «в полном застое»¹. Вернувшись, он отметил в своих записках, что скудные и неприступные ландшафты сами несут в себе семена своего обновления: «В общем получается какое-то величественное спокойствие; так и кажется, что в этих берегах сокрыты силы, которые лишь временно объаты тяжелым сном; мысленному же взору путешественника, в мираже этой вековой тишины и спокойствия, как бы рисуется уже несущийся сюда паровоз, который разбудит дремлющие кругом силы и оживит молчаливо-угрюмую, безлюдную в настоящее время местность»². В следующем столетии несущийся паровоз действительно разбудил этот край, после того как первое в мире социалистическое государство развернуло в этой части Арктики экономическую активность, масштаб которой Энгельгардт едва ли мог себе представить.



Карта 1. Кольский полуостров.

¹ Engel'gardt A. P. A Russian Province in the North / Trans. by Henry Cooke. Westminster: Archibald Constable and Company, 1899. P. 1. Оригинал на рус. яз.: Энгельгардт А. П. Русский север: путевые записки. СПб: Издание А. С. Суворина, 1897.

² Энгельгардт А. П. Русский север. С. 57.

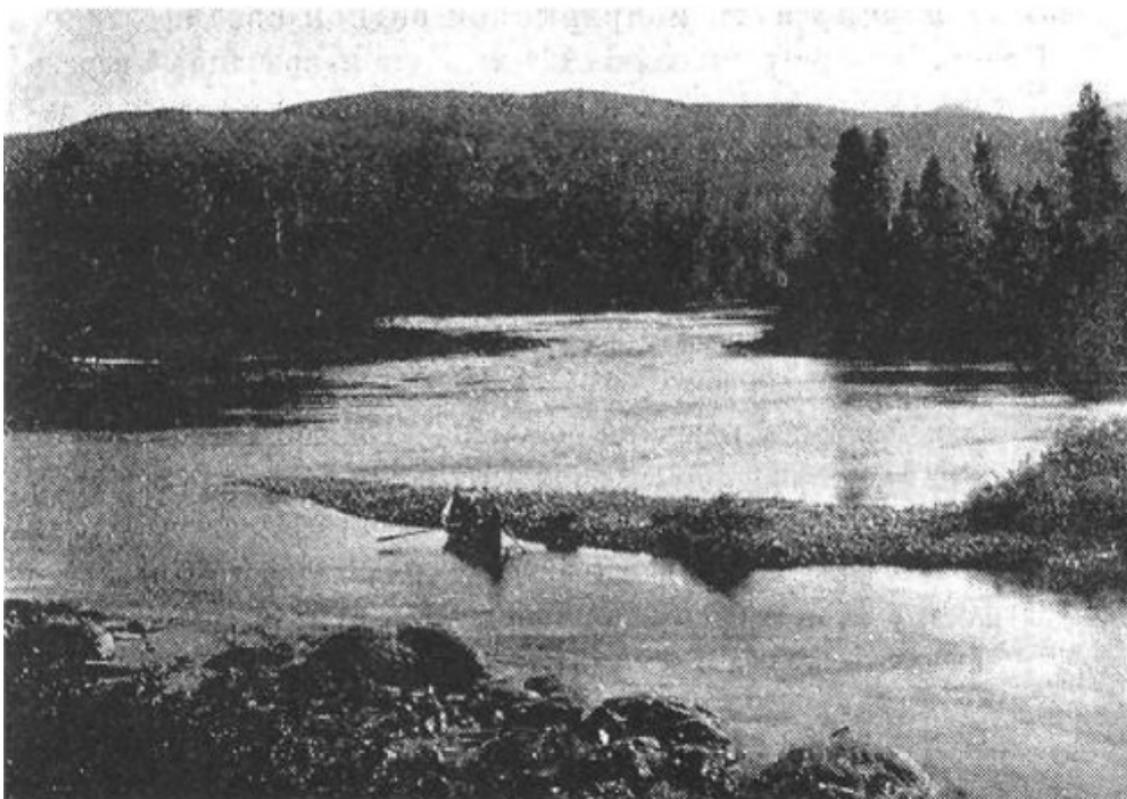
Землей, которая вызвала у Энгельгардта такие предчувствия, был Кольский полуостров. За исключением небольшого кусочка Терского берега почти вся мозаика его экосистем тундры и тайги расположилась за Северным полярным кругом. Во внутренней части полуострова над низинами возвышаются небольшие горные хребты – Хибинские горы и массивы Ловозера и Монче-тундры. Ландшафт усеян многочисленными пресными озерами, включая внушительное по размеру озеро Имандра, и многочисленные реки, такие как Нива, Тулома, Поной, Иоканга и Варзуга, пересекают его. Хвойные леса, которые редееют с увеличением высоты и широты местности, и болота, которые покоятся на плохо дренируемых почвах, покрывают большую часть его территории. Специфика региона определяется не только его расположением за полярным кругом, но и климатическими условиями: здесь долгие темные и снежные зимы сменяются полярным днем, продолжающимся несколько недель хоть и короткого, но долгожданного лета. Небольшие участки вечной мерзлоты расположены на самых холодных возвышенностях полуострова. При этом, однако, Мурманское побережье омывается теплыми водами Гольфстрима, в целом смягчающими местный климат и не позволяющими замерзнуть расположенным там скалистым бухтам с отвесными берегами. Хотя территория обладает намного меньшей биомассой, чем большинство умеренных и тропических природных зон, она стала домом для большого количества млекопитающих, мигрирующих птиц, рыб, насекомых, лишайников, хвойных деревьев, кустарников и других растений.

В начале XX века на Кольском полуострове проживало менее 10 тысяч человек. Это было довольно разнообразное в этническом плане сообщество, включавшее в себя русских, поморов, саамов, финнов, норвежцев, коми и ненцев, в основном проживавших в прибрежных поселениях. Поскольку климатические условия не позволяли продуктивно вести сельское хозяйство, рыболовство и охота давали здесь основные средства к существованию. Начиная еще со средних веков³ поморы летом вели сезонное рыболовство на Мурманском побережье Баренцева моря. Внутри полуострова в разбросанных далеко друг от друга поселениях проживал коренной народ саамы, которые вели полукочевой образ жизни, подходящий для занятий охотой и оленеводством. Благодаря начавшимся с 1860-х годов попыткам государственной колонизации полуострова в 1890-е годы был основан новый торговый порт Александровск, и на полуостров начали переселяться новые жители, включая коми и ненцев, занимавшиеся оленеводством. В то же время территория оставалась свободной от крупных городов, значимых военных структур или крупных промышленных предприятий.

Менее чем через сто лет Кольский полуостров стал совсем другим. Он вошел в состав Мурманской области, огромного региона площадью чуть менее 145 тысяч квадратных километров. Попытки советского правительства превратить Кольский Север в развитый регион привели к изменениям его окружающей среды и стали причиной резкого роста населения. Многочисленные плотно заселенные города, промышленные предприятия и военные объекты выстроились от Кандалакши на Белом море до Североморска и Мурманска на Кольском заливе. В начале 1990-х годов в Мурманской области проживало уже более миллиона человек. Многие переехали туда из-за карьерных возможностей, но другие изначально прибыли в результате насильственного переселения. И без того малочисленные саамы стали составлять меньшинство, в то время как русские стали подавляющим большинством. К концу советской эпохи огромные пустоши, образовавшиеся вследствие добычи полезных ископаемых, глубоко врезались в горные массивы. Некоторые леса, уничтоженные в первой половине столетия,

³ Поморы, скорее всего, начали практиковать сезонное рыболовство на Баренцевом море лишь в начале – середине XVI века. Во всяком случае, годом основания поселения Кола, добравшись до которого, поморы разезжались на промыслы на побережье, современные исследователи считают 1565-й. (По европейским стандартам XVI век не считается Средневековьем, однако в истории России принята иная хронология, и исследователи часто проводят границу периода Средних веков в начале Смутного времени (нач. XVII в.), а в некоторых случаях доводят этот период даже до петровских преобразований (нач. XVIII в.). – *Прим. ред.*)

возрождались, однако в отдельных довольно обширных местах кислотные дожди и выбросы металлургических заводов уничтожили всю растительность. Зараженные химикатами почвы, отравленные воздух и вода убивали водные организмы и представляли угрозу здоровью человека. Олени, которые когда-то кочевали по всей территории, теперь содержались на специально выделенных для выпаса и охраны участках. Поиски источников энергии в регионе, в котором отсутствовали запасы горючих ископаемых, привели к строительству плотин и зарегулированию рек и озер, а также накоплению радиоактивных отходов атомных электростанций, подводных лодок и ледоколов. В целом советская власть превратила Кольский полуостров в самую густонаселенную, промышленную, милитаризованную и одну из самых загрязненных частей глобальной Арктики.



Ил. 1. Кольский полуостров во время поездки Александра Энгельгардта в конце XIX в. Фото из источника: Энгельгардт А. П. Русский север: путевые записки. СПб: Издание А. С. Суворина, 1897.



Ил. 2. Мурманск в начале XXI в. Фотография автора.

Почему этот удаленный форпост Российской империи превратился в одну из наиболее экономически развитых и вместе с тем экологически нарушенных северных территорий XX века? Чем объяснялось стремление советского руководства отстраивать эту часть Арктики так экстенсивно? Предвидел ли это Энгельгардт, когда писал о «сокрытых в этих берегах силах», способных возродить к жизни этот край? Как именно природа Кольского полуострова влияла на советские усилия по развитию промышленности, которые, в свою очередь, изменили природу полуострова? Какие идеи об изменении природного мира и какие практики этого изменения коммунистические вожди заимствовали из опыта других стран, а какие изобрели сами? Как советский опыт освоения полярного севера можно сравнить с опытом освоения других частей Арктики и с тем, что происходило в модернизирующихся государствах в целом? И, пожалуй, самый главный вопрос этой книги: что нового можно узнать о власти в советской системе в целом, глядя на нее через экологическую оптику? Эти вопросы пронизывают и оживляют весь последующий текст.

ПРИРОДА КАК АКТОР

В книге, которую читатель держит в руках, рассказывается история экологических изменений на Кольском полуострове, вызванных экономическими причинами. Она охватывает весь советский период (1917–1991), начиная с поздней Российской империи и выходя за рамки советского периода в постсоветскую Россию. Чтобы наиболее полно рассмотреть различные аспекты экологической истории региона, я сосредоточусь на пяти отраслях экономики, стремительно развивавшихся в XX столетии: строительстве железных дорог, добыче полезных ископаемых и производстве химических удобрений, оленеводстве, выплавке никеля и меди, а также энергетике. В этой истории много участников: чиновники, сделавшие карьеру еще в царское время; ученые, стремившиеся принести пользу государству; коммунисты, сделавшие стремительную карьеру и обнаружившие себя во власти во время сталинского террора на весьма опасных позициях; представители региональных и центральных органов власти; заключенные, которые были вынуждены работать в невыносимых условиях в разных отраслях промышленности; различные этнические группы, зависевшие экономически от охоты и оленеводства; многочисленные технические специалисты, работавшие в самых разных направлениях – от связанных с горной добычей до решающих проблемы уменьшения промышленного загрязнения; и, наконец, сами элементы окружающей среды, такие как животные, скалы и снег. Применяя всеобъемлющий подход к написанию экологической истории, я исследую восприятие природы в культуре, планы экономического развития, опыт жизни в арктической среде и изменения физического мира.

История преобразования этого удаленного северного края предполагает прежде всего понимание того, что советский опыт в существенной степени был сформирован через отношения с окружающей средой. В этой книге я утверждаю, что взаимодействия с природным миром сделали возможным индустриальный образ жизни и в то же время сорвали воплощение в жизнь обещаний социализма. Сама природа была участником коммунистического проекта. Благодаря своим физико-географическим характеристикам и особенностям экологии Кольский Север одновременно предоставлял возможности для советской индустриализации, но также приспособился вмешиваться в нее и оказывать ей сопротивление. Незамерзающие воды Кольского залива, стратегическое расположение полуострова внутри страны, его геологические и гидрологические особенности обусловили развитие определенных отраслей промышленности и военно-морской инфраструктуры. В то же время темнота полярной ночи, выраженный горный рельеф, поведение животных и даже химические свойства добываемых минералов мешали государственному планированию и самым существенным образом переориентировали его результаты в неизвестных ранее направлениях.

Показывая важнейшую роль природной среды в экономическом развитии Севера, это исследование открывает новые перспективы для изучения советской власти. Предыдущие поколения историков всматривались в политическую власть в СССР с разных ракурсов. Одни описывали Советский Союз как тоталитарное государство, другие делали упор на изучении того, как социальная поддержка сталинизма и хаос, которым был пропитан коммунистический проект, обнажили важнейшие пределы для возможного контроля со стороны диктатора, а третья группа представила синтез этих двух школ путем исследования взаимодействий тоталитарных идеологий и повседневных практик, остававшихся несовершенными⁴. Ни один из

⁴ К первой группе исследований можно отнести: *Friedrich C., Brzezinski Z.* Totalitarian Dictatorship and Autocracy. 2nd ed. New York: Praeger Publishers, 1966 и *Inkeles A., Bauer R.* The Soviet Citizen: Daily Life in a Totalitarian Society. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1959. Важные работы ревизионистов: *Fitzpatrick Sh.* Education and Social Mobility in the Soviet Union, 1921–1934. Cambridge: Cambridge University Press, 1979; *Lewin M.* The Making of the Soviet System: Essays in the Social History of Interwar Russia. London: Methuen, 1985. Обстоятельные постревизионистские работы: *Kotkin S.* Magnetic Mountain: Stalinism

этих подходов – ни тоталитарный, ни ревизионистский, ни постревизионистский – не придавал особого значения влиянию окружающей среды на то, что удалось осуществить Советскому Союзу. Появившиеся в последние годы исследования подчеркивают значение коммунистической культуры и идеологии для мобилизации советских граждан, выделяют влияние международных тенденций и взаимодействий на советские траектории развития или используют исследования пространственных дискурсов и практик для анализа политической власти⁵. Я присоединяюсь к этим историкам в исследовании идеологических, международных и пространственных измерений власти, но также перенаправляю дискуссию в сторону проблем материального мира.

Эта монография является первым исследованием, которое полностью принимает во внимание живые и неживые элементы природного мира как участников драмы советской истории. Живые организмы и неодушевленные материальные предметы не просто пассивно действуют в ней как объекты, но и играют роль субъектов этой истории. Я опираюсь на работы большого круга теоретиков, которые показали на примерах, как насекомые, бактерии, органические и неорганические отходы, реки, осадки и животные вторгались в историю, которая до этого интерпретировалась как продукт исключительно человеческой деятельности.

Такие мыслители искали возможности охватить анализом сложные взаимодействия природного и неприродного, раскрывая, таким образом, агентность материальных предметов, на которые ранее не обращали внимания⁶. Например, Пол Роббинс показывает, как химические и биологические свойства газона формировали практики поведения их владельцев, в то время

as a Civilization. Berkeley: University of California Press, 1995; *Hellbeck J.* Revolution on My Mind: Writing a Diary under Stalin. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2006. Пер. на рус.: *Хелльбек Й.* Революция от первого лица. Дневники сталинской эпохи. М.: Новое литературное обозрение, 2021.

⁵ Роль коммунистической идеологии подчеркивается в следующих трудах: *Halfin I.* From Darkness to Light: Class, Consciousness, and Salvation in Revolutionary Russia. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2000; *Priestland D.* Stalinism and the Politics of Mobilization: Ideas, Power, and Terror in Inter-war Russia. Oxford: Oxford University Press, 2007; *Brandenberger D.* Propaganda State in Crisis: Soviet Ideology, Indoctrination, and Terror under Stalin, 1927–1941. New Haven: Yale University Press, 2011. Пер. на рус.: *Бранденбергер Д.* Кризис сталинского агитпропа: Пропаганда, политпросвещение и террор в СССР, 1927–1941. М.: РОССПЭН, 2017; *Plamper J.* The Stalin Cult: A Study in the Alchemy of Power. New Haven: Yale University Press, 2012. Пер. на рус.: *Плампер Я.* Алхимия власти. Культ Сталина в изобразительном искусстве. М.: Новое литературное обозрение, 2010. Исследование международного контекста советской истории см. в: *Clark K.* Moscow, the Fourth Rome: Stalinism, Cosmopolitanism, and the Evolution of Soviet Culture, 1931–1941. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2011. Пер. на рус.: *Кларк К.* Москва, четвертый Рим. Сталинизм, космополитизм и эволюция советской культуры (1931–1941). М.: Новое литературное обозрение, 2018; *Hoffmann D. L.* Cultivating the Masses: Modern State Practices and Soviet Socialism, 1914–1939. Ithaca: Cornell University Press, 2011. Пер. на рус.: *Хоффманн Д. Л.* Возращение масс. Модерное государство и советский социализм 1914–1939. М.: Новое литературное обозрение, 2018; *David-Fox M.* Showcasing the Great Experiment: Cultural Diplomacy and Western Visitors to the Soviet Union, 1921–1941. Oxford: Oxford University Press, 2012. Пер. на рус.: *Дэвид-Фокс М.* Демонстрируя «Великий эксперимент»: культурная дипломатия и гости с Запада в СССР, 1921–1941. М.: Новое литературное обозрение, 2015. Роль «пространственного поворота» в советской истории отражена в следующих работах: *Brown K.* A Biography of No Place: From Ethnic Borderland to Soviet Heartland. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2005; *Baron N.* Soviet Karelia: Politics, Planning and Terror in Stalin's Russia, 1920–1939. London: Routledge, 2007. Пер. на рус.: *Барон Н.* Власть и пространство. Автономная Карелия в Советском государстве, 1920–1939. М.: РОССПЭН, 2011; *Baron N.* New Spatial Histories of 20th-Century Russia and the Soviet Union: Exploring the Terrain // *Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History*. 2008. Vol. 9. № 2. P. 433–447; Space, Place, and Power in Modern Russia: Essays in the New Spatial History / Ed. by M. Bassin, Ch. Ely, M. K. Stockdale. DeKalb: Northern Illinois University Press, 2010; *DeHaan H. D.* Stalinist City Planning: Professionals, Performance, and Power. Toronto: University of Toronto Press, 2013. Также см. работу по истории Кольского полуострова в рамках «пространственного поворота»: *Fedorov P. V.* The European Far North of Russia and Its Territorial Constructions in the Sixteenth – Twenty-First Centuries // *Acta Borealia: A Nordic Journal of Circumpolar Studies*. 2011. Vol. 28. № 2. P. 167–182.

⁶ *Ingold T.* The Perception of the Environment: Essays in Livelihood, Dwelling, and Skill. London: Routledge, 2000; *Mitchell T.* Rule of Experts: Egypt, Techno-Politics, Modernity. Berkeley: University of California Press, 2002; *Asdal K.* The Problematic Nature of Nature: The Post-Constructivist Challenge to Environmental History // *History and Theory*. 2003. Vol. 42. № 4. P. 60–74; *Gille Z.* From the Cult of Waste to the Trash Heap of History: The Politics of Waste in Socialist and Postsocialist Hungary (Bloomington: Indiana University Press, 2007); *Sörlin S., Warde P.* The Problem of the Problem of Environmental History: A Re-reading of the Field // *Environmental History*. 2007. Vol. 12. № 1. P. 107–130; *Schneider D.* Hybrid Nature: Sewage Treatment and the Contradictions of the Industrial Ecosystem. Cambridge, MA: The MIT Press, 2011; а также: *Global Political Ecology* / Ed. by R. Peet, P. Robbins, M. J. Watts. London: Routledge, 2011.

как Джейн Беннетт подчеркивает жизненную силу металлов, рыбьего жира, электричества и продуктов питания в качестве живой материи, которая вносит вклад в современную политику⁷. Тем не менее движение исследователей истории социалистических стран от принятия «природы как посредника» к изучению «природы как актора», как к этому призывает социолог Жужа Гилле⁸, происходит слишком медленно. В дополнение к рассмотрению физических и биологических объектов, составляющих ландшафты Кольского полуострова, просто в качестве жертв, препятствий, ценностей или запасных вариантов я показываю, как они часто самым неожиданным и непредсказуемым способом отвечали на манипуляции со стороны советского государства, формируя таким образом саму советскую систему.

Чтобы достичь такого рассмотрения, я обращаюсь с советской властью как с частью ассамбляжа. Согласно видению Бруно Латура, ассамбляж собирает эклектичные группы акторов, выглядящих как якобы социальные и природные, в преходящие, но мощные коллективы⁹. По необходимости центральные и региональные коммунистические руководители делили власть не только со сложным комплексом различных бюрократических, а также классовых, этнических и гендерных интересов, но и с «нечеловеками» и «неживыми» акторами¹⁰. Горы, лишайники, озера и лососи принадлежали к амальгаме влиятельных акторов, которые появлялись на сцене во время кампаний по индустриализации Кольского полуострова. Власть в этом смысле является гораздо более широким понятием, чем способность превратить в действие чью-то волю для достижения желаемого результата, ведь ни озера, ни лишайники не имеют никаких известных намерений. Существует важное различие между агентами, которые могут иметь сознательные намерения, и акторами, которые хоть и не всегда, но тем не менее могут формировать события самым неожиданным образом¹¹. Пегматитовые скалы, в отличие от людей, не имеют желаний, но, как я показываю в этой книге, заставляют геологов ехать на Север. Нечеловеческие акторы помогали направлять изменения, несмотря на то что не обладали человеческой агентностью.

Если рассматривать советскую власть как часть интерактивного ассамбляжа, нельзя не увидеть, что она одновременно была и поразительно прочной, и в то же время укорененной в материальностях, от которых она не могла освободиться. Мир природы способствовал мобилизации режимом ресурсов для промышленных и военных проектов, но также накладывал ограничения на расширение государственной власти. С одной стороны, способность Советского Союза использовать ресурсы северной природы в экономических целях была всеобъемлющей и беспрецедентной. Государство смогло превратить холодные земли на краю земли в зоны мощной индустриальной активности – достижение, которое потребовало большей мощи государственной власти, чем та, что существовала практически везде до XX века. Минералы

⁷ Robbins P. Lawn People: How Grasses, Weeds, and Chemicals Make Us Who We Are. Philadelphia: Temple University Press, 2007, а также: Bennett J. Vibrant Matter: A Political Ecology of Things. Durham: Duke University Press, 2010.

⁸ Gille Z. From Nature as Proxy to Nature as Actor // Slavic Review. 2009. Vol. 68. № 1. P. 1–9. Две недавние статьи по истории России и Советского Союза также включают в свои нарративы материальных акторов, см.: Mincyte D. Everyday Environmentalism: The Practice, Politics, and Nature of Subsidiary Farming in Stalin's Lithuania // Slavic Review. 2009. Vol. 68. № 1. P. 31–49; Fein J. Talking Rocks in the Irkutsk Museum: Networks of Science in Late Imperial Siberia // The Russian Review. 2013. Vol. 72. № 3. P. 409–426.

⁹ Среди прочих работ Латура см.: Latour B. Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory. Oxford: Oxford University Press, 2005. Пер. на рус.: Латур Б. Пересборка социального: введение в акторно-сетевую теорию. М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2014.

¹⁰ В этой книге используются термины «non-humans» и «non-living» из теории Латура, которые в соответствии с устоявшейся уже традицией переводятся нами на русский соответственно как «нечеловеки» и «неживые акторы». См., например: Мамаднзарбекова К. Бруно Латур: от социологии науки к антропологии живого // Театр. 2020. № 43: <https://oteatre.info/bruno-latour-ot-sotsiologii-nauki-k-antropologii-zhivogo> – Прим. ред.

¹¹ Язык, который я использую в данной работе, отражает эту разницу. Описывая элементы природы как «вторгающиеся» или «вдохновляющие» экономические программы, я имею в виду участие, которое подразумевает действие, но не агентное намерение.

и металлы для горной промышленности, леса и торф для сжигания и реки, которые нужно было зарегулировать, позволили советской власти создать этот край заново. Как писал Василий Кондриков, один из самых известных участников индустриализации Кольского полуострова, «только при Советской власти, только под руководством коммунистической партии, только при социалистических методах труда, ударничестве, соцсоревновании будет возможно превратить пустынные тундры Севера в промышленный и культурный край»¹². Хотя другие страны в то время тоже имели возможности схожим образом индустриализировать Арктику, Кондриков был прав в том, что только Советский Союз был готов предпринять столь масштабные усилия в реальности.

С другой стороны, власть не могла полностью подавить влияние природы. Напротив, Советский Союз оставался зависимым от материального мира и подверженным непредсказуемым вмешательствам с его стороны. Так, например, олени Кольского полуострова с их инстинктами к миграциям и желанием избегать жестких границ между одомашненным и диким состоянием усложняли осуществление советских программ охраны природы и развития сельского хозяйства. Первые советские попытки сделать кочевое население оседлым закончились приспособлением к сезонным миграциям оленей как к профессиональной данности. Устойчивое стремление диких и домашних оленей смешиваться друг с другом также не только осложнило усилия по восстановлению их популяции со стороны Лапландского заповедника, но и поставило под вопрос экономическую целесообразность социалистического оленеводства. Другой пример – нефелин: минерал, который мог быть использован в качестве источника для производства алюминия, вмешался в кампанию по организации повторного использования отходов горнодобывающей промышленности. Так, в 1930-е годы геохимик Александр Ферсман утверждал, что «комплексное использование природных ресурсов» могло бы помочь полностью избежать промышленного загрязнения. Однако вопреки этим ожиданиям нефелиновые отходы накапливались и наносили огромный вред окружающей среде на протяжении десятилетий¹³. Пропась между представлениями о возможностях охраны природы и реальным загрязнением отражает как ограничения в манипуляциях природой, с которыми сталкивалась советская власть в попытке мобилизовать ресурсы, так и неизменную способность инертной материи вызывать непредвиденные последствия. Это также свидетельствует о том, что Советский Союз не контролировал полностью ни свою природную среду, ни людей, которые в ней жили.

Иными словами, Советский Союз так никогда в действительности и не «завоевал» Север в том смысле, о котором так часто заявляли пропагандисты режима и более поздние аналитики. Бравурные утверждения о превосходстве людей над природой изобиловали в советской риторике, сопровождавшей индустриализацию, исследования новых земель и технологическое развитие. Например, один геолог в совершенно обыденной манере завершил свою статью о геологоразведочных работах на Кольском полуострове словами о «покорении Севера»¹⁴. В то время как историки детально изучили проблемы, ставшие следствием таких на первый взгляд агрессивных усилий, они тем не менее склонны принимать «покорение» как определяющую характеристику советского отношения как к природной окружающей среде, так и к Северу¹⁵.

¹² Кондриков В. И. Три года в Хибинах // Хибинские апатиты и нефелины / Ред. А. Е. Ферсман. Л.: Госхимтехиздат, 1932. Т. 4. С. 7.

¹³ Ферсман А. Е. Комплексное использование ископаемого сырья. Л.: Изд. АН СССР, 1932. См. также: Rigena O. Environmental Impact Assessment of the Mining and Concentration Activities in the Kola Peninsula, Russia by Multidate Remote Sensing // Environmental Monitoring and Assessment. 2002. Vol. 75. № 1. P. 11–31; Bruno A. How a Rock Remade the Soviet North: Nepheline in the Khibiny Mountains // Eurasian Environments: Nature and Ecology in Imperial Russian and Soviet History / Ed. by N. Breyfogle. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2018. P. 147–164 (на рус.: Бруно Э. Роль нефелина в экологической истории Хибинских гор // Уральский исторический вестник. 2022. № 2. С. 97–105).

¹⁴ Пронченко Г. В борьбе за овладение недрами Хибинских гор // Большевики победили тундру / Ред. Г. Гебер, М. Майзель, В. Седлис. Л.: Изд. писателей в Ленинграде, 1932. С. 50.

¹⁵ См.: Josephson P. R. The Conquest of the Russian Arctic. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2014. Другие работы,

Показывая, как представители государства были вынуждены делить власть с материальным миром, даже когда они осуществили радикальные промышленные изменения в особенно негостеприимном крае, я вместо дискурса покорения обнаружил более сложный, нюансированный и аккуратный способ охарактеризовать советское взаимодействие с северной природой.

подчеркивающие враждебное отношение к природе: *Understanding Russian Nature: Representations, Values and Concepts* / Ed. by A. Rosenholm, S. Autio-Sarasmo // *Aleksanteri Papers*. 2005. № 4; *McCannon J.* To Storm the Arctic: Soviet Polar Expeditions and Public Visions of Nature in the USSR, 1932–1939 // *Ecumene*. 1995. Vol. 2. № 1. P. 15–31; *Richter B. S.* Nature Mastered by Man: Ideology and Water in the Soviet Union // *Environment and History*. 1997. Vol. 3. № 1. P. 69–96; *Bolotova A.* Colonization of Nature in the Soviet Union: State Ideology, Public Discourse, and the Experience of Geologists // *Historical Social Research*. 2004. Vol. 29. № 3. P. 104–123.

ДУАЛИСТИЧЕСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ ПРИРОДЫ

На протяжении всего XX века человеческие акторы на Кольском Севере пытались понимать природную среду при помощи двух частично взаимосвязанных, но все же четко различавшихся способов. Одна идея была в большей степени основана на антагонизме. Она опиралась на представления о мире природы как о поле битвы: в нем находится множество препятствий, которые можно преодолеть только с помощью военных действий. Другой взгляд был потенциально гораздо более благоприятным для природы. Он подчеркивал дружелюбное отношение к природе, а именно поддерживал представление о том, что экономическая деятельность может приводить к взаимному улучшению и человечества, и всего, что его окружает. Те, кто выражал эти две концепции – одну, основанную на принципе враждебности, и вторую, холистическую, основанную на принципе целостности, – в разные моменты истории опирались на все разнообразие империалистических, милитаристских, модернистских и социалистических мировоззренческих представлений. Помощь и препятствия со стороны материального мира в рамках тех или иных событий также влияли на то, какие взгляды выражали эти люди. По мере того как разворачивался и затем рассыпался советский эксперимент, баланс между этими двумя взглядами на природу смещался. Иногда те, кто проводил индустриализацию, тесно сплетали эти представления, но иногда они и отделяли одно от другого. Более того, каждое из этих убеждений оказало свое влияние на то, как советская власть относилась к окружающей среде Кольского края. Агрессивные представления способствовали возникновению значительной части краткосрочных разрушительных проектов в первой половине столетия, в то время как интеграционистские взгляды часто вдохновляли на такие действия, которые приводили к долговременному давлению на природный мир.

Дуалистические представления о природе существовали еще в досоветский период истории. В имперский период некоторые государственные чиновники и местные энтузиасты утверждали, что экономическая активность позволит оживить Русский Север. Для таких людей, как биолог Сергей Аверинцев, кольская природа была «сундуком с сокровищами», который ожидал, когда его откроют целеустремленные колонисты¹⁶. Такой взгляд был тесно связан с имперскими амбициями российского государства. В ранний советский период многие придерживались похожего взгляда на экономическую деятельность как выгодную для всех. К примеру, Геннадий Чиркин, чиновник Переселенческого управления Российской империи, продолживший свою карьеру при советской власти, в 1922 году утверждал, что строительство Мурманской железной дороги должно было способствовать экономическому возрождению России¹⁷. В годы Первой мировой войны, когда эта дорога была уже построена, доминировал милитаристский взгляд на промышленное строительство. Попытки справиться со строптивой природой сформировали представления о ней как об объекте покорения еще до того, как большевики пришли к власти осенью 1917 года. Такое представление способствовало распространению разрушительных практик, экономивших время в процессе строительства железной дороги, таких как масштабные вырубki лесов и применение динамита в местах потенциального нахождения полезных ископаемых, вместо исследований этих мест¹⁸.

С началом сталинской индустриализации 1930-х годов представления о необходимости освоения и покорения природы приняли более радикальные формы. С одной стороны, стрем-

¹⁶ Аверинцев С. Несколько слов о постановке научно-промысловых исследований у берегов Мурмана // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера (ИАОИРС). 1909. Т. 1. № 2. С. 37.

¹⁷ Чиркин Г. Ф. Пути развития Мурманска. Петроград: Правление Мурманской железной дороги, 1922. С. 8.

¹⁸ Бубновский М. По новому пути (Из дневника народного учителя) // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера (ИАОИРС). 1917. Т. 9. № 1. С. 7; Хабаров В. А. Магистраль. Мурманск: Мурманское книжное издательство, 1986. С. 22–23; Киселев А. А. Кольской атомной – 30: Страницы истории. Мурманск: Рекламная полиграфия, 2003. С. 10.

ление к присвоению природы выражалось в представлениях о возможности гармонии отношений между социалистической системой и миром природы. С другой стороны, завоевательный настрой времен Первой мировой и Гражданской войн нашел новое воплощение в милитаристских представлениях уже в послевоенное время. Я утверждаю, что отношения советской власти и природы в сталинский период были результатом этих двух сосуществовавших друг с другом представлений¹⁹. Сергей Киров, партийный руководитель Ленинграда, очень точно отразил это соотношение надежды и враждебности в своих довольно часто цитируемых словах о кольской природе: «Эта северная, тяжелая, бесплодная пустыня оказалась в действительности одним из богатейших мест на земле»²⁰. В новом советском городе Мончегорске, основанном в ходе строительства металлургического завода по производству никеля, планировщики выступали за сохранение лесного массива внутри городских границ, в то же время подвергая опасностям работавших в условиях полярной тундры рабочих – заключенных ГУЛАГа²¹. Власти одновременно поддерживали программы сохранения дикого оленя на Кольском полуострове и форсированно развивали оленеводство в рамках коллективизации. Такое сочетание дискурсов гармонии и доминирования на Кольском Севере в сталинский период приводило к серьезным экологическим последствиям, включавшим в себя быстрое разрушение флоры и фауны. В то же время в этот период промышленное загрязнение наносило экосистеме региона гораздо меньший ущерб, чем самим людям, переселявшимся туда в ходе экономического освоения. Позже, однако, ситуация изменилась.

После ухода Сталина со сцены в начале 1950-х годов власти умили некоторые слишком экстремальные проявления этих двух импульсов. И Никита Хрущев, и Леонид Брежнев известны своей поддержкой гигантских проектов, таких как кампании по освоению целины и повороту сибирских рек. Однако в наибольшей степени советскую политику в отношении природы определял безжалостный рост экономического производства. Хотя мечты о гармонии с природой стали несколько менее идеалистическими, чем в предыдущий период времени, связанное с этим стремление к освоению природы усилилось до еще более всеохватывающего стремления извлечь всю возможную экономическую выгоду из окружающей среды. Очевидным воплощением этого представления стало возведение многочисленных плотин гидроэлектростанций и резкое увеличение добычи и обогащения фосфорсодержащих минералов в Хибинских горах в 1950–1960-е годы. То же самое происходило при объединении оленеводческих хозяйств в крупные государственные предприятия, которые стремились иметь более многочисленные стада. Индустриализация середины столетия была направлена на то, чтобы избежать некоторых экологических и экономических последствий и ошибок сталинского периода. Тем не менее негативное воздействие на окружающую среду в целом увеличивалось пропорционально росту промышленного производства.

Напряжение между советской политикой и экологическими последствиями стало наиболее заметным в последние годы существования СССР. На фоне развивающегося экологического движения в других странах в 1970–1980-е годы риторика покорения стала все более редкой в советской прессе. Все чаще стали говорить о том, что именно социализм, в отличие от капитализма, создает условия для оптимального баланса между экономической активностью и защитой природы. Как писал один из мурманских экологов в местной газете, именно защита

¹⁹ Вильям Хасбанд и Марк Бассин также отмечают антагонизм в изображении природы в сталинской культуре, см.: *Husband W. «Correcting Nature's Mistakes»: Transforming the Environment and Soviet Children's Literature, 1928–1941 // Environmental History. 2006. Vol. 11. № 2. P. 300–318; Bassin M. The Greening of Utopia: Nature, Social Vision, and Landscape Art in Stalinist Russia // Architectures of Russian Identity: 1500 to Present / Ed. by J. Cracraft and D. Rowland. Ithaca: Cornell University Press, 2003. P. 150–171.*

²⁰ На стройке никелевого комбината // Полярная правда. 1938. 16 июля. С. 3. Эта цитата также вывешена на стене Мурманского краеведческого музея.

²¹ Позняков В. Я. Североникель (Страницы истории комбината «Североникель»). М.: ГУП Изд. дом «Руда и металлы», 1999. С. 23; Киселев А. А. ГУЛАГ на Мурмане: История тюрем, лагерей, колонии // Советский Мурман. 1992. 22 октября. С. 3.

природы, а не выгода любой ценой, как в капиталистических странах, была одним из главных приоритетов советской системы²². Многие даже использовали представления о якобы существующей гармонии с природой, чтобы не признавать все более усиливавшуюся деградацию природных систем. Несмотря на то что в последние десятилетия советской истории экологические вопросы широко обсуждались, именно эта эра стала наиболее разрушительной с экологической точки зрения. Выбросы серы никелевыми заводами Кольского полуострова привели к оголению огромных районов тайги, а якобы «чистая» атомная энергетика оставляла в небезопасных хранилищах гигантские количества радиоактивных отходов²³.

После падения Советского Союза и окончания правления коммунистической партии дуалистические представления о природе продолжали определять отношение к окружающей среде в России. Несмотря на то что экономический кризис, технологическая модернизация и усилия по восстановлению лесов несколько смягчили проблемы загрязнения Кольского Севера, и руководители государства, и владельцы производств продолжали использовать советские идеологические клише о гармонии с природой, чтобы отвлечь внимание от реальных экологических проблем. К примеру, некоторые ученые в начале 2000-х годов в Хибинах все еще поддерживали квазиприродоохранный подход, доминировавший в СССР, предлагавший «комплексное использование минерально-сырьевых ресурсов» в качестве «основы повышения экологической безопасности региона»²⁴. Вместе с тем недавно начавшееся освоение ресурсов на шельфе морей подлило масла в огонь дискуссий о покорении Арктики. Таким образом, неадекватные представления о природном мире, появившиеся в дореволюционный период и достигшие зрелости в советское время, остаются влиятельными в современной России.

²² Терзиев Ф. Забота о природе – это забота о нашем здоровье: письмо первое // Полярная правда. 1973. 20 июня. С. 2.

²³ Darst R. G. *Smokestack Diplomacy: Cooperation and Conflict in East-West Environmental Politics*. Cambridge, MA: The MIT Press, 2001. P. 91–197; Берлин В. Кольская АЭС и окружающая среда // Кандалакшский коммунист. 1976. 20 августа. С. 3; Федотов В., Александров Б. Безвредное соседство // Полярная правда. 1973. 5 июля. С. 4.

²⁴ Комплексность использования минерально-сырьевых ресурсов: основа повышения экологической безопасности региона / Под ред. А. И. Николаева. Апатиты: КНЦ РАН, 2005.

СОВРЕМЕННАЯ АРКТИКА И КОММУНИСТИЧЕСКИЙ АНТРОПОЦЕН²⁵

Как видно из долговечности этого двойственного отношения к северной природе, Советский Союз в вопросах экологии существовал в одном континууме с другими режимами, правившими на Евразийском континенте. Он в этом отношении был также очень похож на многие другие страны мира. При сравнении как синхронном, так и диахроническом советские отношения с миром природы в большей степени отражают общий опыт модернизирующихся государств, чем часто считающееся отклонением поведение коммунистических режимов. Эта книга использует сравнительную перспективу двумя основными способами. Во-первых, в ней подробно рассматривается предшествующий советскому периоду опыт царского времени и опыт постсоветской эпохи, для того чтобы показать глубокую хронологическую последовательность этих эпох. Рассматривая этот длинный отрезок истории, я обращаю внимание как на изменения, так и на наследование, которые нелегко описать в рамках стандартной периодизации политической истории двадцатого века, основанной исключительно на чередовании политических режимов и лидеров. Во-вторых, во многих местах своего анализа я обращаю внимание на другие страны, чтобы отметить совпадения и расхождения с советским Севером. Этот подход, возможно, является не в полной мере сравнительным, в отличие от тех работ, где исследователи сравнивают опыт социалистических и капиталистических стран на примере нескольких территорий²⁶. Тем не менее, рассматривая историю Кольского полуострова в сравнительной перспективе, я демонстрирую многочисленные и в то же время разрозненные транснациональные влияния, имеющие значение в конкретном месте.

Многие черты отношения к природе в СССР можно встретить и в других странах мира. Советские руководители заимствовали практики управления в северных регионах из дореволюционной эпохи, а в дальнейшем довольно последовательно следовали тем направлениям, которые преобладали в капиталистических странах. Они подражали, в частности, тем индустриализирующимся государствам XX столетия, которые создавали условия для обеспечения своих экономик никелем и удобрениями в 1930-е годы и строили атомные реакторы для бесперебойного электроснабжения в 1970-е и 1980-е годы. При этом, несмотря на то что советское руководство заимствовало многие инструменты для превращения природы в источник ресурсов для экономики, оно часто объявляло эти инструменты изобретением социализма. К примеру, технологии обогащения минеральных пород и методы геологических исследований, сопоставимые с подобными технологиями и методами в других странах, нередко описывались как исключительные достижения Советского Союза²⁷. Однако очевидная показуха, стоявшая за такими описаниями, не должна загораживать более фундаментальные сходства.

²⁵ Антропоцен – это новая геологическая эпоха, следующая за голоценом, в которую человек стал геологической силой, главным двигателем изменений окружающей среды: быстрого увеличения уровня парниковых газов в атмосфере, оказывающего решающее воздействие на климат, снижения биоразнообразия, загрязнения и пр. Необходимость выделения новой эпохи была сформулирована американским биологом Юджином Ф. Стормером, название получило широкое распространение в начале 2000-х годов благодаря нидерландскому ученому и лауреату Нобелевской премии по химии Паулю Крутцену. – *Прим. ред.*

²⁶ *Brown K.* Plutopia: Nuclear Families, Atomic Cities, and the Great Soviet and American Plutonium Disasters. Oxford: Oxford University Press, 2013; *Josephson P. R.* Industrialized Nature: Brute Force Technology and the Transformation of the Natural World. Washington, DC: Island Press, 2002; *Scott J.* Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve Human Condition Have Failed. New Haven: Yale University Press, 1998. Пер. на рус.: *Скотт Дж.* Благими намерениями государства. М.: Университетская книга, 2005.

²⁷ Л. А. Потемкин приводит много примеров такого описания, см.: *Потемкин Л. А.* У северной границы: Печенга советская. Мурманск: Мурманское книжное издательство, 1965; *Он же.* Охрана недр и окружающей природы. М.: Недра, 1977.

Основное понимание целей деятельности современных государств объединяло Советский Союз и другие страны. Во всем мире правительства прошлого века обычно отдавали предпочтение безостановочной экономической экспансии, а не ограничению нагрузки на природные системы. Если уж на то пошло, Советский Союз следовал этому современному императиву роста с большим рвением, чем другие страны, – по крайней мере вначале, из-за острого ощущения того, что ему необходимо было быстро преодолеть предполагаемую отсталость страны. Представляется, что историки, исследующие экологическую историю СССР, в целом согласны с таким выводом. В двух недавних обобщениях отдельные исследователи отмечали, что страну характеризует «неудержимое стремление к модерности» и что Советский Союз действовал как «гиперболически преувеличенная версия капиталистического общества»²⁸. Настоящее исследование северо-запада России также повторяет многие выводы «модернистской» школы историографии советского²⁹.

Советская переделка Кольского полуострова также проливает особый свет на международную историю Арктики в целом. Ведь она происходила в то время, когда многие страны смотрели в направлении экономического развития Арктики. Как указывает историк Эндрю Стуль, современный взгляд на «Новый Север» перед лицом глобального потепления, геополитического противостояния и добычи нефти на шельфе имеет тенденцию представлять Арктику как «удаленное и неменяющееся место», которое словно находится «вне современности»³⁰. Авторы разделились на тех, кто видит перспективы циркумполярного севера в жизнерадостных тонах, и тех, кто видит их апокалиптически в связи с разрушением окружающей среды и военными конфликтами, но и тех и других объединяет противопоставление будущего спокойному прошлому³¹. Стуль, напротив, показывает, насколько существенно наука и государство изменили западную часть Арктики в течение XIX и XX веков. Превращение Кольского полуострова в один из самых промышленно развитых регионов Арктики ярко иллюстрирует это утверждение. Советские газеты 1930-х годов описывали регион еще более экспрессивным языком, чем это делают современные издания, рассказывающие о «подъеме Нового Севера». В мае 1938 года в одной из статей в газете «Правда Севера» указывалось на то, что «край непуганых птиц волею большевиков под руководством великого Сталина превращен сейчас в индустриальный форпост социализма, в несокрушимую крепость СССР на северной окраине»³². Как бы ни преувеличивала эти достижения пропаганда, многообразные изменения в регионе говорят о бурной истории Кольского Севера, а не о застывшей неподвижности ее.

Более того, масштабные изменения, происходившие на территории советской Арктики, совпадают по времени с глобальными экологическими трансформациями XX столетия. Нарративы о возрастающем давлении человека на окружающую среду изменялись с момента зарож-

²⁸ Josephson P. et al. *An Environmental History of Russia*. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. P. 2; Brain S. *The Environmental History of the Soviet Union // A Companion to Global Environmental History* / Ed. by J. R. McNeill, E. S. Maudlin. Malden, MA: Wiley-Blackwell, 2012. P. 225.

²⁹ *Russian Modernity: Politics, Knowledge, Practices* / Ed. by D. Hoffmann, Y. Kotsonis. New York: St. Martin's Press, 2000.

³⁰ Stuhl A. *Empires on Ice: Science, Nature, and the Making of the Arctic*. PhD diss., University of Wisconsin-Madison, 2013. P. 4. См. также: Stuhl A. *The Politics of the «New North»: Putting History and Geography at Stake in Arctic Futures* // *The Polar Journal*. 2013. Vol. 3. № 1. P. 94–119.

³¹ Emmerson Ch. *The Future History of the Arctic*. New York: Public Affairs 2010. Экологические историки Арктики обычно более осторожны в оценках, см.: McCannon J. *Red Arctic: Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union 1932–1939*. Oxford: Oxford University Press, 1998; *Narrating the Arctic: A Cultural History of Nordic Scientific Practices* / Ed. by M. Bravo and S. Sörlin. Canton, MA: Scientific History Publications, 2002; *Cultivating Arctic Landscapes: Knowing and Managing Animals in the Circumpolar North* / Ed. by D. G. Anderson and M. Nuttall. New York: Berghahn Books, 2004; Piper L., Sandlos J. *A Broken Frontier: Ecological Imperialism in the Canadian North* // *Environmental History*. 2007. Vol. 12. № 4. P. 759–795; Bocking S. *Science and Spaces in the Northern Environment* // *Environmental History*. 2007. Vol. 12. № 4. P. 867–894; Piper L. *The Industrial Transformation of Subarctic Canada*. Vancouver: University of British Columbia Press, 2009; McCannon J. *A History of the Arctic: Nature, Exploration, and Exploitation*. London: Reaktion Books, 2012; *Northscapes: History, Technology, and the Making of Northern Environments* / Ed. by D. Jørgensen, S. Sörlin. Vancouver: University of British Columbia Press, 2013.

³² Печать Заполярья // *Полярная правда*. 1938. 5 мая. С. 3.

дения современного экологического движения в 1960-х годах – от страха перед катастрофическим ростом населения (так называемой демографической бомбой) до надежд на возможности устойчивого развития. Появление доказательств того, что выбросы углекислого газа от сжигаемого ископаемого топлива перегрузили климатическую систему Земли, привело к развитию теории антропоцена: новой геологической эпохи, в которой люди превратились в геофизическую силу. Сторонники антропоцена считают, что деятельность человека теперь изменяет не просто биологический характер экосистемы Земли, но и саму геологию планеты. Большинство исследователей сходятся во мнении, что этот период начался с приходом индустриальной эры в конце XVIII века, но темпы роста давления на окружающую среду выросли до экспоненциальных после 1950-х годов³³. История индустриализации Кольского полуострова четко согласуется с планетарными тенденциями, описываемыми концепцией антропоцена, что позволяет предположить, что в основе этого эпизода гипертрофированного развития управляемой коммунистами страны лежат глобальные процессы. Последствия периода антропоцена для человеческой деятельности также имеют значение в рассматриваемом эпизоде. Это особенно заметно в связи с глобальным потеплением, когда человечество столкнулось с непредвиденной и потенциально катастрофической угрозой, нарушив существующие климатические процессы. Антропоцен, таким образом, означает не только рост влияния человека, но также способность природы создавать непредвиденные и неприятные для людей последствия.

³³ Steffen W., Crutzen P. J., McNeill J. R. The Anthropocene: Are Humans Now Overwhelming the Great Forces of Nature? // *Ambio*. 2007. Vol. 36. № 8. P. 614–621; Chakrabarty D. The Climate of History: Four Theses // *Critical Inquiry*. 2009. Vol. 35. № 2. P. 197–222. Пер. на рус.: Чакрабартти Д. Климат истории: четыре тезиса // Чакрабартти Д. Об антропоцене. М.: V-A-C press, Artguide Editions, 2020. С. 9–75.

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Эта книга предлагает новый взгляд на советскую окружающую среду благодаря своему акценту на включение природы в советскую историю, заботе о более многогранном понимании мира природы и сопоставлению советского опыта с экологическим опытом в других частях планеты. Выдвижение аргументов позволяет мне подвергнуть сомнению некоторые устоявшиеся интерпретации в существующей литературе и привнести свежие идеи в научные дискуссии. Оно также помогает мне продемонстрировать значимость окружающей среды для советской истории в целом.

Одним из хорошо проторенных путей написания работ в экологической литературе о Советском Союзе стало раскрытие серьезных проблем загрязнения окружающей среды, с которыми столкнулась страна в последние десятилетия своего существования. В сумерках холодной войны ряд западных ученых в области социальных наук объявили Советский Союз виновником экоцида³⁴, в некоторых случаях считая, что либеральным капиталистическим странам удалось избежать сопоставимых экологических проблем³⁵. Более сдержанные оценки в целом привели к консенсусу о том, что острая экологическая ситуация в России является наследием, связанным с особенностями развития в период управления коммунистами³⁶.

Пол Джозефсон внес больший вклад в исследование этой трагической темы, чем какой-либо другой экологический историк. Он изучил распространение «технологий грубой силы» во множестве советских отраслей (от строительства гидроэлектростанций до рыболовства) и появление «промышленных пустынь» в тех местах, где концентрированная экономическая деятельность приводила к экстремальному разрушению окружающей среды³⁷. Он обвинил «марксистский промышленный императив»³⁸ в ускоренной деградации окружающей среды, в частности в «хрупкой» Арктике³⁹. Детальное исследование того, как никелевые заводы «Североникель» и «Печенганикель» появились, опустошили и полностью обнажили значительную часть Кольского полуострова, показывает еще одну причину этого чрезвычайно серьезного

³⁴ Экоцид – термин, введенный в употребление в ходе войны США с Вьетнамом, описывает массовое уничтожение растительного или животного мира, отравление атмосферы или водных ресурсов, а также совершение иных действий, способных вызвать экологическую катастрофу. – *Прим. ред.*

³⁵ *Komarov B. [Ze' ev Vol'fson]. The Destruction of Nature in the Soviet Union. White Plains: M. E. Sharpe, 1980; Комаров Б. Уничтожение природы. Обострение экологического кризиса в СССР. Франкфурт-на-Майне: Посев, 1978; DeBardeleben J. The Environment and Marxism-Leninism: The Soviet and East German Experience. Boulder: Westview Press, 1985; Feshbach M., Friendly A. Ecocide in the USSR: Health and Nature Under Siege. New York: Basic Books, 1992; Peterson D. J. Troubled Lands: The Legacy of Soviet Environmental Destruction. Boulder: Westview Press, 1993; Feshbach M. Ecological Disaster: Cleaning Up the Hidden Legacy of the Soviet Regime. New York: The Twentieth Century Fund Press, 1995.*

³⁶ *Goldman M. I. The Spoils of Progress: Environmental Pollution in the Soviet Union. Cambridge, MA: The MIT Press, 1972; Ziegler Ch. E. Environmental Policy in the USSR. Amherst: University of Massachusetts Press, 1987; Pryde Ph. R. Environmental Management in the Soviet Union. Cambridge: Cambridge University Press, 1991; Åhlander A.-M.S. Environmental Problems in the Shortage Economy: The Legacy of Soviet Environmental Policy. Brookfield: Edward Elgar Publishing Company, 1994; Mirovitskaya N., Soroos M. S. Socialism and the Tragedy of the Commons: Reflections on Environmental Practice in the Soviet Union // The Journal of Environmental Development. 1995. Vol. 4. № 1. P. 77–110; Oldfield J. D. Russian Nature: Exploring the Environmental Consequences of Societal Change. Burlington: Ashgate, 2005.*

³⁷ *Josephson P. R. Industrialized Nature; Idem. Would Trotsky Wear a Bluetooth: Technological Utopianism Under Socialism. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2010. P. 193–231. Исследование послевоенных советских городов, проведенное Дональдом Фильцером, показывает серьезность проблемы загрязнения рек в 1940-е годы, см.: Filtzer D. The Hazards of Urban Life in Late Stalinist Russia: Health, Hygiene, and Living Standards, 1943–1953. Cambridge: Cambridge University Press, 2010. P. 105–126. Пер. на рус.: Фильцер Д. Опасности городской жизни в СССР в период позднего сталинизма. Здоровье, гигиена и условия жизни. 1943–1953. М.: РОССПЭН, 2018.*

³⁸ Приоритет развития промышленности, постулируемый марксизмом. – *Прим. ред.*

³⁹ *Josephson P. R. The Conquest of the Russian Arctic. P. 6, 11. См. также: Idem. Technology and the Conquest of the Soviet Arctic // The Russian Review. 2011. Vol. 70. № 3. P. 419–439.*

экологического ущерба. Глобальное экономическое давление 1970-х и 1980-х годов, наряду с замещением местной руды на привозную, сделало эти предприятия не просто рядовыми загрязнителями окружающей среды, но и буквально ее отравителями. Это объяснение предполагает, что коммунизм оказался с точки зрения экологии хуже, чем капитализм в конкретном историческом контексте, а не то, что он был сам по себе более разрушительным.

Эта книга также вступает в диалог с историками, занимающимися исследованием охраны природы в СССР. основополагающие работы Дугласа Винера показывают, как большевики с самого начала поддерживали относительно радикальный подход к защите природы, который на практике приводил к изолированию выбранных территорий и их закрытию для любого экономического вмешательства. Несмотря на отдельные неудачи, эта система заповедников продержалась даже в самые зловещие с экологической точки зрения моменты советской истории⁴⁰. Смелые усилия Германа Крепса и Олега Семенова-Тян-Шанского по сохранению на территории Лапландского заповедника диких оленей и земли, не подвергшейся загрязнению, служат яркими примерами более масштабной истории, рассказанной Винаером, на конкретном примере Кольского полуострова. Но в целом роль этих ученых в области охраны природы, как показывается в этой книге, больше соответствует их в конечном итоге слабому влиянию на кольскую природу в советское время. Им удалось защитить определенные участки земли от экономического вмешательства, но в это же время гораздо большие территории оказались под властью промышленности.

Стивен Брейн и Брайен Бонхомм исследовали историю лесов в период между революцией и смертью Сталина. Работы Бонхомма показывают конфликт между крестьянами и лесниками, возникавший при организации охраны лесных массивов, в то время как Брейн в своей книге предлагает новую амбициозную интерпретацию сталинской лесной политики как не чуждой экологической направленности⁴¹. Исчезновение кольских лесов в период Первой мировой войны и революции и далее в годы форсированной индустриализации – один из конкретных примеров общегосударственных процессов, описанных этими авторами. В то же время практики взаимодействия с окружающей средой у мигрирующего населения Севера отличались от практик жизни крестьян внутренних лесных районов. Существовавшие ранее модели землепользования на Кольском полуострове лишь в незначительной степени повлияли на то, как эти переселенцы восприняли промышленное развитие. И хотя это исследование поддерживает выводы Брейна о том, что в трагический период сталинизма отношение к природе было более целостным, чем это часто предполагается, оно не рассматривает «сталинский энвайронментализм» как полезную категорию для осмысления появившихся в это время менее антагонистических, чем в более ранний период, идей и политики в области окружающей среды. Для Брейна тот факт, что идеи о сохранении экологической целостности нашли свое отражение в решениях о том, как обращаться с советским лесом, свидетельствует о наличии уникальной расширяемой сверху вниз формы энвайронментализма. Напротив, я думаю, что лучше было бы избегать ретроспективного использования термина «энвайронментализм» при обсуждении

⁴⁰ *Weiner D. Models of Nature: Ecology, Conservation, and Cultural Revolution in Soviet Russia.* Bloomington: Indiana University Press, 1988. Пер. на рус.: *Вайнер Д. Модели природы: экология, охрана природы и культурная революция в советской России.* М.: ИНИОН АН СССР, 1990; *Weiner D. A Little Corner of Freedom: Russian Nature Protection from Stalin to Gorbachev.* Berkeley: University of California Press, 1999. О советской и постсоветской охране природы и экологическом активизме см.: *Pryde Ph. Conservation in the Soviet Union.* Cambridge: Cambridge University Press, 1972; *Yanitsky O. Russian Environmentalism: Leading Figures, Facts, Opinions.* Moscow: Mezhdunarodnye Otnosheniia Publishing House, 1993. *Януцкий О. Н. Русское движение в защиту окружающей среды: лидеры, факты, высказывания.* М.: Международные отношения, 1993; *Stilmark F. History of the Russian Zapovedniks, 1895–1995 / Trans. by G. H. Harper.* Edinburgh: Russian Nature Press, 2003. На рус. яз. см.: *Штильмарк Ф. Заповедное дело России. Теория, практика, история.* М.: Изд. КМК, 2014; *Henry L. A. Red to Green: Environmental Activism in Post-Soviet Russia.* Ithaca: Cornell University Press, 2010.

⁴¹ *Brain S. Song of the Forest: Russian Forestry and Stalinist Environmentalism, 1905–1953.* Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2011; *Bonhomme B. Forests, Peasants, and Revolutionaries: Forest Conservation and Organization in Soviet Russia, 1917–1929.* Boulder: East European Monographs, 2005.

более раннего исторического периода. Я также показываю, что именно из-за придания особого значения стремлению к гармонии с природой сталинисты часто не могли признать подлинные противоречия между требованиями промышленности и потребностями охраны природы.

От первоначального фокуса на экологических проблемах и охране природы в настоящее время исследователи переходят к использованию все более разнообразных и включающих разные темы подходов⁴². Я отношу себя к тем исследователям, которые изучают развитие науки, национальных идентичностей, историю катастроф, животных, климата, сельского хозяйства и воды в контексте экологической истории. Некоторые исследователи показывают, как концепции, связанные с окружающей средой – такие как вечная мерзлота, физическая география и потепление Арктики, – развивались как отчетливо российские, и подчеркивают при этом, что международный обмен знаниями влиял на советскую науку в большей степени, чем это часто признается⁴³. Другие, в свою очередь, обращаются к изучению различных катастроф – засухи, оползней, лавин и радиационного излучения, – с тем чтобы лучше понимать советский опыт взаимодействия с природными бедствиями, исследуя его в сравнительном контексте⁴⁴. Исторически мыслящие представители социальных наук показывают, как связи общества и природы сформировали оппозиционные политические группы в позднем Советском Союзе⁴⁵. Участники тематических изданий исследуют, как в отношениях с животными отражается российское чувство «другого» и как условия холода становятся основополагающей частью русской культуры⁴⁶. Изучающие же сельское хозяйство имеют дело с большим спектром тем, начиная от символического значения социалистического способа ведения хозяйства до вычисления той доли, которые изменения климата вносят в урожайность зерновых культур⁴⁷. Наконец, некото-

⁴² Этот краткий историографический обзор не охватывает все работы и не включает исследования, посвященные досоветской эпохе. См. также работы в специальном выпуске *The Soviet and Post-Soviet Review*. 2013. Vol. 40. № 2 (Ed. by L. Coumel, M. Elie); *The Slavonic and East European Review*. 2015. Vol. 93. № 1 (Ed. by J. Oldfield, J. Lajus, D. J. B. Shaw). Также см. мой обзор историографии экологической истории России в: *Bruno A. Russian Environmental History: Directions and Potentials // Kritika*. 2007. Vol. 8. № 3. P. 635–650. Более свежие обзоры включают в себя работы: *Bonhomme B. Writing the Environmental History of the World's Largest State: Four Decades of Scholarship on Russia and the USSR // Global Environment*. 2013. № 12. P. 12–37; *Dills R. Forest and Grassland: Recent Trends in Russian Environmental History // Global Environment*. 2013. № 12. P. 38–61. Также см.: *Человек и природа: экологическая история / Ред. Д. Александров, Ф.-Й. Брюггемайер, Ю. Лайус. СПб.: Алетейя, 2008. Более современный обзор см.: Lajus J. Russian Environmental History: A Historiographical Review // The Great Convergence: Environmental Histories of BRICS / Ed. by S. R. Rajan, L. Sedrez. Oxford: Oxford University Press, 2018. P. 245–273.*

⁴³ *Lajus J. Controversial Perceptions of Arctic Warming in the 1930s in the Context of Soviet-Western Contacts in Environmental Science (paper presented at the National Convention of the Association for Slavic, East European, and Eurasian Studies in Washington, DC, November 2011); Shaw D. J.B., Oldfield J. D. Totalitarianism and Geography: L. S. Berg and the Defence of an Academic Discipline in the Age of Stalin // Political Geography*. 2008. Vol. 27. № 1. P. 96–112; *Chu P.-Y. Mapping Permafrost Country: Creating an Environmental Object in the Soviet Union, 1920s–1940s // Environmental History*. 2015. Vol. 20. № 3. P. 396–421.

⁴⁴ *Cameron S. I. The Hungry Steppe: Soviet Kazakhstan and the Kazakh Famine, 1921–1934. PhD diss., Yale University, 2010. Cameron S. I. The Hungry Steppe. Famine, Violence, and the Making of Soviet Kazakhstan. Ithaca: Cornell University Press, 2018. Пер. на рус.: Камерон С. Голодная степь. Голод, насилие и создание Советского Казахстана. М.: Новое литературное обозрение, 2020; Bruno A. Tumbling Snow: Vulnerability to Avalanches in the Soviet North // Environmental History*. 2013. Vol. 18. № 4. P. 683–709; *Elie M. Coping with the «Black Dragon»: Mudflow Hazards and the Controversy over the Medeo Dam in Kazakhstan, 1958–66 // Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History*. 2013. Vol. 14. № 2. P. 313–342; *Brown K. Plutopia*.

⁴⁵ *Dawson J. Eco-nationalism: Anti-Nuclear Activism and National Identity in Russia, Lithuania, and Ukraine. Durham: Duke University Press, 1996; Schwartz K. Z. S. Nature and National Identity after Communism: Globalizing the Ethnoscape. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2006; Metzko K. The Formation of Tunka National Park: Revitalization and Autonomy in Late Socialism // Slavic Review*. 2009. Vol. 68. № 1. P. 50–69.

⁴⁶ *Other Animals: Beyond the Human in Russian Culture and History / Ed. by J. Costlow, A. Nelson. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2010; Ice and Snow in the Cold War: Histories of Extreme Climatic Environments / Ed. by J. Herzberg, Ch. Kehrt, F. Torma. N. Y.; Oxford: Berghahn, 2019.*

⁴⁷ *Dronin N. M., Bellinger E. G. Climate Dependence and Food Problems in Russia 1900–1990. Budapest: Central European University Press, 2005; Dronin N. M., Kirilenko A. P. Weathering the Soviet Countryside: The Impact of Climate and Agricultural Policies on Russian Grain Yields, 1958–2010 // The Soviet and Post-Soviet Review*. 2013. Vol. 40. № 1. P. 115–143; *Mincyte D. Everyday Environmentalism; Leigh Smith J. Works in Progress: Plans and Realities on Soviet Farms, 1930–1963. New Haven: Yale University Press, 2014. Об экологической истории в связи с историей сельского хозяйства до революции см.: Moon D. The Plough that Broke the Steppes: Agriculture and Environment on Russia's Grasslands, 1700–1914. Oxford: Oxford University Press, 2013.*

рые историки изучают советскую ирригационную политику в различных частях Средней Азии, в то время как другие пишут о знаменитых озерах, реках и гидроэлектростанциях⁴⁸.

Это исследование соединяет разные стороны новых широкомасштабных исследований в области локальной истории. Оно затрагивает концептуальное развитие такой научной дисциплины, как советская геохимия, которой принадлежала значительная доля полевых исследований Арктики. В этой работе читатель найдет также истории, связанные с порывистым ветром, угрозой лавин, коварной оттепелью и загрязнением окружающей среды, с которыми сталкивались жители Севера. На последующих страницах анализируются споры об использовании природных ресурсов разными этническими группами, а также о порой разрушительных действиях арктической фауны. Я также обсуждаю попытки принести на Север сельское хозяйство, проблемы и возможности, создававшиеся арктическим холодом, а также вызванные строительством изменения гидрологии Кольского полуострова. Более того, эта книга вплетает повседневный опыт более маргинальных групп – военнопленных, семей крестьян-спецпереселенцев, заключенных ГУЛАГа, мигрантов, рекрутированных для работы на севере, оленеводов – в нарратив о радикальном изменении окружающей среды. Таким образом, мое исследование отвечает на все еще насущную потребность экологической истории в том, чтобы уделять больше внимания людям и средствам их существования⁴⁹.

В дополнение к диалогу с расширяющейся областью исследований, посвященных советской окружающей среде, эта книга затрагивает множество требующих прояснения вопросов по истории страны в целом, выявляя подчас неожиданное значение окружающей среды на протяжении всего хода советской истории. Вначале я показываю, как связь между периодами военного коммунизма и сталинизма, которую замечали историки, отражалась на экономическом освоении природы⁵⁰. Я также доказываю, что сталинизм стоит рассматривать не только как особую социальную цивилизацию, но и как всеобъемлющую экосистему⁵¹. Изучая то, какое место оленей играли в этнических отношениях на Кольском полуострове, я соединяю интерпретации, основывающиеся на институциональном подходе и на подчеркивании роли знания в формировании советской национальной политики, и опираюсь на работы антропологов, посвященные Русскому Северу⁵². В последующих главах я рассматриваю проблему динамики и экономиче-

⁴⁸ *Peterson M. K. Technologies of Rule: Water, Power, and the Modernization of Central Asia, 1867–1941. PhD diss., Harvard University, 2011. Peterson M. K. Pipe Dreams: Water and Empire in Central Asia's Aral Sea Basin. Cambridge: Cambridge University Press, 2019; Gestwa K. Die Stalinschen Grossbauten des Kommunismus: Sowjetische Technik- und Umweltgeschichte, 1948–1967. Munich: Oldenbourg, 2010; Zeisler-Vralsted D. The Cultural and Hydrological Development of the Mississippi and Volga Rivers // Rivers in History: Perspectives on Waterways in Europe and North America / Ed. by Ch. Mauch, Th. Zeller. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2008; Zeisler-Vralsted D. Rivers, Memory, and Nation-building: A History of the Volga and Mississippi Rivers. Oxford; NY: Berghan Books, 2014; Obertreis J. Soviet Irrigation Policies under Fire. Ecological Critique in Central Asia, 1970s–1991 // Eurasian Environments. Nature and Ecology in Imperial Russia and Soviet History / Ed. by N. B. Breyfogle. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2018. P. 113–129; Teichmann Ch. Canals, Cotton, and the Limits of De-Colonization in Soviet Uzbekistan, 1924–1941 // Central Asian Survey. 2007. Vol. 26. № 4. P. 499–519; Breyfogle N. B. At the Watershed: 1958 and the Beginnings of Lake Baikal Environmentalism // The Slavonic and East European Review. 2015. Vol. 93. № 1. P. 147–180.*

⁴⁹ О важности соединения подходов социальной и экологической истории см.: *Mosley S. Common Ground: Integrating Social and Environmental History // Journal of Social History. 2006. Vol. 39. № 3. P. 915–935; Taylor A. Unnatural Inequalities: Social and Environmental Histories // Environmental History. 1996. Vol. 1. № 4. P. 6–19.* Исследователи экологической истории СССР сделали лишь первые попытки в этом направлении, см., в частности, мою работу: *Bruno A. Industrial Life in a Limiting Landscape: An Environmental Interpretation of Stalinist Social Conditions in the Far North // International Review of Social History. 2010. Vol. 55. № 18. P. 153–174.* Также см.: *Brown K. Plutopia.*

⁵⁰ Шейла Фицпатрик предлагает довольно четкую формулировку этого тезиса, в то время как Питер Холквист и Дональд Ралейх высказали альтернативные точки зрения, см.: *Fitzpatrick Sh. The Legacy of the Civil War // Party, State, and Society in the Russian Civil War: Explorations in Social History / Ed. by D. P. Koenker, W. G. Rosenberg, and R. G. Suny. Bloomington: Indiana University Press, 1989. P. 385–398; Holquist P. Making War, Forging Revolution: Russia's Continuum of Crisis, 1914–1921. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2002; Raleigh D. Experiencing Russia's Civil War: Politics, Society, and Revolutionary Culture in Saratov, 1917–1922. Princeton: Princeton University Press, 2002.*

⁵¹ *Kotkin S. Magnetic Mountain.*

⁵² По истории советской национальной политики см.: *Martin T. The Affirmative Action Empire: Nations and Nationalism in the Soviet Union, 1923–1939. Ithaca: Cornell University Press, 2001.* Пер на рус.: *Мартин Т. Империя «положительной деятель-*

ской стагнации в хрущевский и брежневский периоды, показывая, как и в какой степени экологические проблемы и их осознание оказывали влияние на поздний советский авторитаризм⁵³. По мере того как эта история захватывает постсоветский период, я рассматриваю пропорциональное влияние советского наследия и неолиберальных реформ на управление и обращение с окружающей средой после падения коммунизма⁵⁴. В целом эти сюжеты должны вдохновить исследователей СССР на новые размышления об уместности обращения к миру природы в спорах о социальной, политической, культурной и экономической истории.

ности». Нации и национализм в СССР, 1923–1939. М.: РОССПЭН, 2011; *Hirsch F.* Empire of Nations: Ethnographic Knowledge and the Making of the Soviet Union. Ithaca: Cornell University Press, 2005. Пер. на рус.: *Хирш Ф.* Империя наций. Этнографическое знание и формирование Советского Союза. М.: Новое литературное обозрение, 2022; *Slezkine Y.* The USSR as a Communal Apartment, or How a Socialist State Promoted Ethnic Particularism // *Slavic Review*. 1994. Vol. 53. № 2. P. 414–452. Пер. на рус.: *Слезкин Ю.* СССР как коммунальная квартира, или Каким образом социалистическое государство поощряло этническую обособленность // *Американская русистика. Вехи историографии последних лет: Советский период*. Самара, 2001. С. 329–374; *Slezkine Y.* Arctic Mirrors: Russia and the Small Peoples of the North. Ithaca: Cornell University Press, 1994. Пер. на рус.: *Слезкин Ю.* Арктические зеркала. Россия и малые народы Севера. 3-е изд. М.: Новое литературное обозрение, 2020; *A State of Nations: Empire and Nation-Making in the Age of Lenin and Stalin* / Ed. by R. G. Suny, T. Martin. Oxford: Oxford University Press, 2001. Пер. на рус.: *Государство наций: Империя и национальное строительство в эпоху Ленина и Сталина* / Ред. Р. Г. Суни и Т. Мартин. М.: РОССПЭН, 2011. В качестве этнографического исследования Русского Севера можно привести работы: *Grant B.* In the Soviet House of Culture: A Century of Perestroikas. Princeton: Princeton University Press, 1995; *Anderson D. G.* Identity and Ecology in Arctic Siberia: The Number One Reindeer Brigade. Oxford: Oxford University Press, 2002. На рус. яз. см. также: *Андерсон Д. Дж.* Тундровики: экология и самосознание таймырских эвенков и долган. Новосибирск: Издательство Сибирского отделения РАН, 1998; *Vitebsky P.* Reindeer People: Living with Animals and Spirits in Siberia. London: Harper Collins Publishers, 2005; *Habeck J. O.* What it Means to be a Herdsman: The Practice and Image of Reindeer Husbandry among the Komi of Northern Russia. Munster: LIT Verlag, 2005; *Konstantinov Y., Vladimirova V.* The Performative Machine: Transfer of Ownership in a Northwest Russian Reindeer Herding Community (Kola Peninsula) // *Nomadic Peoples*. 2006. Vol. 10. № 2. P. 166–186; *Thompson N.* Settlers on the Edge: Identity and Modernization on Russia's Arctic Frontier. Vancouver: University of British Columbia Press, 2008.

⁵³ Подробнее о социальной и культурной динамике развития в хрущевский и брежневский период см.: *The Dilemmas of De-Stalinization: Negotiating Social and Cultural Change in the Khrushchev Era* / Ed. by P. Jones. London: Routledge, 2006; *Dobson M.* Khrushchev's Cold Summer: Gulag Returnees, Crime, and the Fate of Reform after Stalin. Ithaca: Cornell University Press, 2009; *Ward Ch. J.* Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009; *Yurchak A.* Everything Was Forever, Until It Was No More: The Last Soviet Generation. Princeton: Princeton University Press, 2006. Пер. на рус.: *Юрчак А.* Это было навсегда, пока не кончилось. Последнее советское поколение. 6-е изд. М.: Новое литературное обозрение, 2022; *The Socialist Sixties: Crossing Borders in the Second World* / Ed. by A. E. Gorsuch, D. P. Koenker. Bloomington: Indiana University Press, 2013; *The Thaw: Soviet Society and Culture during the 1950s and 1960s* / Ed. by D. Kozlov, E. Gilburd. Toronto: University of Toronto Press, 2013.

⁵⁴ Кроме дискуссий среди социологов об особенностях постсоветского перехода, см. работы историков, предлагающих различные интерпретации причин распада СССР и постсоветских реформ: *Cohen S. F.* Failed Crusade: America and the Tragedy of Post-Communist Russia. 2nd ed. New York: W. W. Norton and Co., 2001. Пер. на рус.: *Коэн С.* Провал крестового похода: США и трагедия посткоммунистической России. М.: АИРО-XX, 2001; *Kotkin S.* Armageddon Averted: The Soviet Collapse, 1970–2000. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2008. Пер. на рус.: *Коткин С.* Предотвращенный Армагеддон. Распад Советского Союза, 1970–2000. М.: Новое литературное обозрение, 2018.

ИСТОРИЯ В ЭТНОГРАФИЧЕСКОМ ИСПОЛНЕНИИ

Эта книга написана как историческое, а не этнографическое исследование. В ней вы найдете собранные мной свидетельства людей, проживавших на Кольском полуострове: основные мои источники представляют собой письменные архивы, библиотечные, музейные коллекции и интернет-ресурсы. Тем не менее в другом смысле эта работа этнографична. Я не пишу историю региона или case-study какого-либо широкого явления или события в конкретном месте, но исследую советскую экологическую историю посредством детального анализа локальных сюжетов. Поэтому аналитический инструментарий этой книги зачастую непривычен для историков. Я сознательно избегаю разговора о Кольском полуострове как об уменьшенной копии всего Советского Союза, но рассматриваю его многочисленные особенности для лучшего понимания общесоюзных процессов. Я пишу в этнографическом ключе, чтобы, используя тщательное рассмотрение периферийного, усложнить картину общего и предложить понимание, которое часто недостижимо при широком взгляде. Например, изучая деятельность советских реформаторов в самых отдаленных уголках Кольской тундры, я имею возможность показать, как детальные знания экологии оленей, которые реформаторы получили из опыта местных жителей, формировали этническую политику, существенно отличную от той, которая должна была проводиться по указанию Москвы.

Содержание этой книги выстроено вокруг нескольких ключевых сюжетов. Главным образом я рассматриваю различные виды экономической активности на Кольском полуострове в отдельных главах, посвященных железным дорогам, фосфорсодержащим минералам, оленям, никелю и энергетике⁵⁵. В процессе анализа каждой отрасли я использую документацию кольских промышленных предприятий, отражающих их взаимодействие с окружающей средой. Так, в книге рассмотрены практики разрушительных рубок леса во время строительства Мурманской железной дороги и мечения оленей, проблема содержания токсичного газа фосфина, попадающего в реки и водохранилища, сосуществование микробов и комаров с рабочими Севера, а также жизнь северян в условиях радиационной опасности. Главы книги имеют широкий хронологический охват: повествование начинается с позднеимперского времени и раннесоветского периода и заканчивается последними десятилетиями существования СССР. Такая хронологическая перспектива позволяет проследить как рост различных отраслей промышленности, так и драматические трансформации на полуострове в контексте глобальных изменений. Наконец, эта книга показывает динамику экономического освоения Арктики – от ранних представлений о развитии Севера до радикальных мер советского руководства в части реализации этих представлений и индустриализации региона. В этой динамике становится понятной изменчивость природы советской власти: материальный мир предоставляет возможности и ограничивает государственные экономические проекты, показывая ограниченность мобилизационной способности социализма.

В первой главе рассматривается строительство и функционирование Мурманской железной дороги. Построенная при царском режиме в годы Первой мировой войны дорога была создана благодаря использованию подневольного труда и экстенсивных строительных техноло-

⁵⁵ В данной работе я не освещаю историю рыбной промышленности вне Мурманского порта. Решение сфокусироваться на других видах экономической активности связано с тем, что коммерческое рыболовство подразумевало больше взаимодействия с океаном, нежели с Кольским полуостровом как таковым. Об экологической истории кольской рыбной промышленности см.: Лайус Ю. А. Развитие рыбохозяйственных исследований Баренцева моря: взаимоотношения науки и промысла, 1898–1934 гг. Дисс. на соиск. ст. канд. ист. наук, РАН: Институт истории естествознания и техники, 2004; In the North My Nest is Made: Studies in the History of the Murman Colonization, 1860–1940 / Ed. by A. Yurchenko, J. P. Nielsen. Saint Petersburg: European University at Saint Petersburg Press, 2006; «Море – наше поле»: Количественные данные о рыбных промыслах Белого и Баренцева морей, XVII – начало XX в. / Ред. Д. Л. Лайус, Ю. А. Лайус. СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2010.

гий. В 1930-е годы данная модель строительства будет широко использоваться в более поздних советских индустриальных проектах. В 1920-е годы дорога стала своего рода инструментом для колонизации региона, во многом задавая схемы развития Арктики, которые продолжили жить в советское время. Два основных представления об отношениях с природой – ассимиляция и покорение – становились основой многих технократических и милитаристских подходов к индустриализации. История железной дороги в этой книге показывает связь между советскими идеями и практиками развития Севера, мировыми процессами начала столетия и наследием царского времени.

Во второй главе рассмотрен первый крупный промышленный объект на Кольском полуострове. В течение первой пятилетки (1928–1932) государство создавало предприятие для добычи и переработки фосфорсодержащих минералов, или апатитов, в Хибинских горах. Делая акцент на масштабном градостроительстве, а не на ограниченной горной добыче, сталинский режим заложил основу уникальной комбинации в отношениях с природой, которая сочетала стремление к гармонии с окружающей средой, с одной стороны, и ее разрушение, с другой. Вместе с этим подходом к индустриализации Арктики все более заметным в СССР было стремление следовать за западными промышленно развитыми странами, которое оказало принципиальное влияние на эволюцию экологической политики в Советском Союзе.

Далее я рассматриваю проблему развития оленеводства и сохранения популяции оленей в контексте сельскохозяйственных и этнических трансформаций. Советская власть поддерживала инициативы, связанные с оленеводством, видя в них средство освоения самых удаленных и пустынных уголков страны. В СССР активно развивались исследования, основанные на сборе этнографических материалов о жизни и хозяйственной деятельности саамов, коми и ненцев. Эти знания становились основой для советских программ по ассимиляции местных этнических групп Кольской тундры и организации крупномасштабного оленеводства. Попытки создать социалистическое оленеводство, с одной стороны, и инициативы по сохранению диких оленей, с другой, были результатом стремления одновременно подчинять природу и сотрудничать с ней. Эти противоречивые практики позволяли государству изучать регион и делали его более понятным для управления. Но вместе с тем решающую роль в этих процессах играли местные жители и их знания о животных и окружающем мире.

Начиная с середины 1930-х годов на Кольском полуострове развернулось масштабное производство никеля и меди. Во второй главе рассмотрен вопрос о том, как развитие этой отрасли тяжелой промышленности увеличивало рост количества отходов и загрязнения в регионе. При этом на протяжении всего времени советский режим сохранял дуалистический взгляд на окружающую среду, стимулируя экстенсивный рост производства никеля. В отличие от большинства работ, посвященных экологическим проблемам в СССР, эта книга показывает, что никелевая промышленность полуострова стала не просто рядовым, а не имевшим себе равных загрязнителем окружающей среды. Причиной тому была не природа режима как такового и не ее авторитарный характер, а глобальные экономические трансформации и истощение ресурсов полезных ископаемых. Никелевая промышленность продолжала оказывать влияние на окружающую среду и далее, уже в условиях капиталистической экономики постсоветской России.

В последней, седьмой главе я обращаюсь еще к одному фактору промышленного развития в регионе, который, подобно железным дорогам, сделал возможным расширение добывающей отрасли, а именно к энергетическому сектору. Способы производства энергии на полуострове были различными: источниками служили древесина и торф, строительство плотин и гидроэлектростанций, завозимые сюда уголь и нефть, а также атомная станция. Многие действительно верили, что интенсивное производство энергии не только позволит одержать верх над стихийностью природы, но и принесет пользу как человеку, так и ей. В реальности же интенсивное использование различных способов производства энергии радикально изменило

физический облик региона и создало особые отношения власти и природы. Советская власть преобразила Кольский полуостров, но сама не смогла избежать влияния со стороны его материального мира. Природа подверглась преобразованиям, но не была подчинена и, в свою очередь, определила контуры советской власти.

Глава 2

ОСВОЕНИЕ И ПОКОРЕНИЕ

Едва порох многолетней войны успел остыть, как в 1920 году Геннадий Чиркин опубликовал свой полный экспрессии памфлет «Колонизация Севера и пути сообщения». Бывший чиновник царского Переселенческого управления, Чиркин теперь ощутил себя готовым помогать новым коммунистическим вождям России. «Производительные силы и богатства Северного края нашей родины весьма разнообразны», – утверждал он, но в настоящее время «край безлюден и пустынен, представляя из себя, в экономическом смысле, „географическое пространство“». Для того чтобы возродить это «пространство», была необходима «планомерная последовательная система государственных мер, направленных к развитию в крае хозяйственной и промышленной жизни на основе рационального, интенсивного и всестороннего использования природных богатств и экономических возможностей». И, в частности, именно железные дороги «должны быть колонизационными осями»⁵⁶. Все следующее десятилетие своей жизни Чиркин посвятил тому, чтобы доказать, что недавно построенная Мурманская железная дорога должна стать основным многофункциональным инструментом заселения и развития Кольского полуострова. В течение 1920-х годов администрация железной дороги будет ответственна не только за перевозку людей и грузов, но также за рыболовство, лесозаготовку и перемещение новых поселенцев.

Взгляды Чиркина соединяли в себе несколько направлений мысли. В них объединялись имперские желания более равномерного заселения страны с воодушевлением по поводу развития Севера, демонстрируемых примерами развития арктических территорий за рубежом. На самом базовом уровне Чиркин и его коллеги придерживались мнения, что северная природа ценна по своей сути, поскольку она предоставляет возможности для улучшения жизни в регионе. Именно такое представление и энтузиазм проявились в ходе дискуссий о целесообразности проведения железнодорожного сообщения на Мурманское побережье, развернувшихся в конце XIX – начале XX века. Теплые воды заливов и фьорды вдоль западной границы России в Баренцевом море подогревали желание основать там круглогодичный порт.

Но это понимание мира природы как сокровища, которое ждет своего часа, потеряло актуальность в период, когда Мурманская железная дорога была фактически построена. Строители, большинство которых были военнопленными, укладывали пути, пренебрегая качеством. Чиновники, ответственные за постройку дороги в критические военные и революционные годы и требовавшие быстрой мобилизации ресурсов для скорейшего достижения целей, часто закрывали глаза на халтурную работу, подвергая рабочих опасностям и лишениям в тяжелых природных условиях. В таком военизированном контексте участники строительства описывали природу как врага, которого нужно одолеть, а не как союзника, который мог бы помочь в строительстве. И действительно, только что уложенные рельсы проседали и затоплялись: так промерзающие и болотистые северные почвы сопротивлялись подчинению.

Две модели отношений с окружающей средой – как с врагом, которого нужно покорить, и как с другом, помогающим в развитии региона – были итогом двух сосуществующих представлений о природе, лежавших в основе советского проекта на Кольском полуострове. Должны ли промышленники стремиться ассимилировать природный мир в национальную экономику или завоевать его? Несмотря на то что эти концепции связаны и часто пересекаются, они также существенно отличаются друг от друга.

⁵⁶ Чиркин Г. Ф. Колонизация Севера и путей сообщения. Петроград, 1920. С. 3, 7.

Ассимиляция природы подразумевала стремление интегрировать ее и заставить «работать» на общие цели. Такой подход означал, что нужно лучше и более детально изучать природу для того, чтобы наиболее выгодно использовать ее экономические возможности и потенциал никому не нужных земель. Наиболее часто используемым в этом смысле словом было именно «освоение». Согласно утверждению исследовательницы кино Эммы Уиддис, это «слово олицетворяет двойственность знания и контроля»: «Освоение означало тип эксплуатации... таким образом, являясь частью колониационного процесса»⁵⁷. То, как освоение будет реализовываться на практике в каждом конкретном случае, напрямую зависело от специфических условий окружающей среды. Кольская природа предоставляла множество возможностей для эксплуатации и потому делала ассимиляцию реализуемым сценарием.

В отличие от освоения покорение подразумевало намеренное подчинение и агрессивное манипулирование природой. Согласно этой логике, для того чтобы завоевать природу, нужно было использовать все средства, ставя во главу угла скорость и быстродостижимую победу. Знание и полноценное развитие значили гораздо меньше, чем желание, поэтому попытки преодоления препятствий, которые природа ставила на пути индустриализации, основывались скорее на волевом решении, нежели на тщательном изучении возможностей и ограничений. Соппротивление, оказываемое природой, только подогревало этот воинственный настрой. Такой подход, применявшийся в строительстве железной дороги в условиях Первой мировой войны, в дальнейшем возродится в период правления Сталина и станет основой «социалистической индустриализации» в 1928–1953 годах.

Понятие «покорение природы» на Русском Севере было более специфичным и динамичным, чем то, как оно представлялось исследователям в других исторических контекстах. Разделение между покорением и ассимиляцией позволяет увидеть многосложность и вариативность отношений советской власти с природой. Дэвид Блэкбоурн, автор великолепной работы о роли воды и ландшафтов в истории Германии, также использует «покорение» как основное понятие, описывающее отношение к природе. Он пишет: «Я назвал свою книгу „Покорение природы“, потому что современники рассматриваемых событий именно так описывали свои действия. С течением времени менялись ожидания и риторика: от оптимизма эпохи Просвещения к глубокой вере в науку и прогресс в начале XIX столетия и технократизму XX века... Однако во все эти периоды неизменным оставалось представление о природе как о том, что нужно покорить, приручить, захватить и так далее»⁵⁸. В отличие от водных путей Германии железнодорожное строительство на Кольском полуострове означало больше, чем смену ожиданий. Оптимистические, научные и технократические взгляды находятся «на другой странице бухгалтерской книги» в сравнении с импульсами к очеловечиванию и порабощению природы.

Дискурсы освоения и подчинения сосуществовали на протяжении всего позднеимперского периода. Советский подход к кольской природе унаследовал практики этого времени. Довоенное стремление оживить Север воспроизводилось советскими чиновниками в 1920-е годы, а позже перегибы военного строительства были переняты сталинской индустриализацией. С одной стороны, идеи об интенсивном использовании ресурсов Севера появились одновременно с проектами строительства железной дороги на Мурманском побережье в конце XIX столетия. После Гражданской войны советские чиновники продолжили осуществление планов имперского времени. С другой стороны, и строительство дороги в годы Первой мировой войны,

⁵⁷ Widdis E. *Visions of a New Land: Soviet Film from the Revolution to the Second World War*. New Haven: Yale University Press, 2003. P. 7.

⁵⁸ Blackbourn D. *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany*. New York: W. W. Norton, 2006. P. 5. Пол Джозефсон также использует слово «завоевание» для описания экологического измерения экономической, военной и научной деятельности в российской Арктике и говорит о большевистской революции как о водоразделе в истории с этой точки зрения. Я, напротив, считаю, что история Мурманской железной дороги показывает, что война, а не только революция, создала условия для завоевания и что практики царского времени во многом влияли на более позднюю советскую политику, см.: Josephson P. R. *The Conquest of the Russian Arctic*. P. 1–20.

и управление ею в период Гражданской войны было бесчеловечным и непродуманным. После централизации власти Сталиным в конце 1920-х годов советское руководство возродило эти практики военного времени. В отличие от Уиддис, которая утверждает, что освоение во многом означало планомерное завоевание, я считаю, что освоение и покорение не были продуктом линейной эволюции, но воплощались неравномерно и скачкообразно⁵⁹. В этом смысле история железных дорог Кольского полуострова показывает различные формы влияния наследия царского периода на индустриализацию советской Арктики.

⁵⁹ *Widdis E. Visions of a New Land. P. 7.*

КОЛОНИЗАЦИЯ ДО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Досоветский мир определял империализм. Это был век «схватки за Африку», иностранных вторжений в Китай и германской экспансии в Европе. В XIX – начале XX века Российская империя участвовала в этих событиях по крайней мере двумя различными способами. Страна включила новые регионы на западном и южном пограничье в состав империи посредством насилия и интеграции, используя набор стратегий, который был также характерен для многих западных морских империй. Типичным для западных империй образом государство расширило свои западные и южные границы, насильственно интегрируя окраины⁶⁰. Царское правительство также поощряло действия, в которых оно видело «самоколонизацию» (или внутреннюю колонизацию. – *Прим. ред.*): заселение малонаселенных регионов, которые номинально входили в состав России в течение длительного времени⁶¹. В это же время США также практиковали подобного рода империалистическую политику в отношении своих западных территорий. Так же поступала и Канада на своем севере⁶². В этих контекстах термин «колонизация» часто нес в себе специфический оттенок экономического развития региона, что отличало такую колонизацию от имперских моделей, основанных преимущественно на добыче ресурсов в интересах метрополии. Эта «самоколонизация» также имела экологическую логику, которая переросла в одно из самых влиятельных и долговечных представлений о природе в Советском Союзе. По мере того как во второй половине XIX века сторонники развития стали спорить о том, как колонизировать Кольский полуостров, они начали рассматривать мир природы как потенциальный актив.

До этого времени суверенитет Российской империи на Кольском полуострове был скорее формальностью, нежели реальной практикой. В книге, опубликованной в 1916 году после завершения строительства Мурманской железной дороги, даже декларировалось: «наблюдалась печальная картина: Мурманское побережье, политически составляя часть российского государства, фактически находилось в распоряжении Норвегии»⁶³. Начиная со Средних веков правители политических образований на территории России и Скандинавии брали дань с саамов и других этнических групп, проживавших там. В начале XVII века большинство саамов Кольского полуострова перестали платить налоги Дании, а саамы норвежского Финнмарка больше не платили их России. Территориальные конфликты с Данией и Швецией в XVII–XVIII столетиях, а также вторжение Британии на полуостров в годы Наполеоновских и Крымской войн ограничивали контроль России⁶⁴. Двойное налогообложение на спорной территории

⁶⁰ Имперская политика стала главной темой в исследованиях истории царского периода. Работы, исследующие экспансионистский характер империализма: Russian Empire: Space, People, Power, 1700–1930 / Ed. by J. Burbank, M. Hagen von and A. Remnev. Bloomington: Indiana University Press, 2007; *Kappeler A.* The Russian Empire: A Multi-Ethnic History / Trans. by Alfred Clayton. Essex: Pearson Education, 2001. Пер. на рус.: *Каннелер А.* Россия – многонациональная империя. Возникновение, история, распад. М.: Прогресс-Традиция, 2000; *Imperial Russia: New Histories for the Empire* / Ed. by J. Burbank, D. L. Ransel. Bloomington: Indiana University Press, 1998.

⁶¹ Упоминание «самоколонизации» есть в работах: *Treadgold D. W.* The Great Siberian Migration: Government and Peasant in Resettlement from Emancipation to the First World War. Westport: Greenwood Press, [1957] 1976; *Sunderland W.* Taming the Wild Field: Colonization and Empire on the Russian Steppe. Ithaca: Cornell University Press, 2004; *Breyfogle N. B.* Heretics and Colonizers: Forging Russia's Empire in the South Caucasus. Ithaca: Cornell University Press, 2005; *Peopling the Russian Periphery: Borderland Colonization in Eurasian History* / Ed. by N. B. Breyfogle, A. Schrader, W. Sunderland. London: Routledge, 2007.

⁶² *Bassin M.* Turner, Solov'ev, and the «Frontier Hypothesis»: The Nationalist Signification of Open Spaces // *Journal of Modern History*. 1993. Vol. 65. No 3. P. 473–511; *Limerick P.* The Legacy of Conquest: The Unbroken Past of the American West. New York: W. W. Norton, 1986; *Piper L., Sandlos J.* A Broken Frontier: Ecological Imperialism in the Canadian North.

⁶³ Мурманская железная дорога: Краткий очерк постройки железной дороги на Мурманск с описанием ее района. Петроград, 1916. С. 101.

⁶⁴ *Ушаков И. Ф.* Избранные произведения. Т. 1: Кольская земля. Мурманск: Мурманское книжное издательство, 1997.

между Нейденом и Печенгой просуществовало до подписания в 1826 году соглашения, установившего границу между Россией и Норвегией (на тот момент бывшей частью Швеции)⁶⁵. До начала индустриализации власть России в таких далеких территориях, как Сибирь, основывалась на уплате налогов независимо от этнической принадлежности и вероисповедания, т. е. на том, что историк Андрей Знаменский называет «этикой империи»⁶⁶. Без исправного налогообложения, являвшегося основой имперского управления в дореволюционной России, Кольский полуостров никогда не мог быть полностью подчинен государству.

К тому же эта территория была крайне скудно заселена. Население полуострова достигло всего лишь около 5200 постоянных жителей к 1858 году⁶⁷. Славяне переселялись туда из Новгорода начиная с XIII века и позже, после возвышения Москвы. Они основывали там форпосты, такие как Кола и Кандалакша, а также православные монастыри. В течение XVII и XVIII веков туда переселялись небольшие группы раскольников, несогласных с церковными реформами⁶⁸. На внутренних землях полуострова проживало около тысячи мигрирующих саамов, промышлявших охотой и рыболовством. Население увеличивалось в летнее время, когда русские поморы приходили туда с Белого моря для ловли рыбы в водах Баренцева моря⁶⁹.

Попытки заселить Кольский Север начали предприниматься государством после поражения России в Крымской войне в 1856 году. Они вполне соответствовали духу реформ 1860-х годов, приведших к отмене крепостного права Александром II и созданию форм местного самоуправления, получивших название земств. Уничтожение крепостничества, однако, не сильно повлияло на судьбу Кольского полуострова, поскольку в основном на Русском Севере проживали государственные крестьяне. Там также не были открыты земства. Но государственные чиновники инициировали амбициозные проекты колонизации этой территории, чтобы оживить ее за счет реформирования существующих и основания новых отраслей промышленности.

Предвосхищая грандиозные ожидания будущих строителей Мурманской железной дороги, Лео Мехелин, русский консул в Кристиании (старое название Осло), заявил, что Кольский полуостров должен повторить судьбу северной Норвегии, где в течение 1840-х и 1850-х годов были существенно увеличены объемы рыболовства и стремительно развивались транспортная инфраструктура и коммуникации. Имея похожие климат и население, утверждал Мехелин, русская Лапландия могла достичь успехов, сопоставимых с норвежскими⁷⁰. В частности, он предлагал основать постоянно действующее коммерческое предприятие, которое стало бы центром рыболовства на Мурманском побережье. Такой центр мог бы способствовать улучшению условий торговли для местных рыбопромышленников и покончить с дорогостоящими сезонными походами поморов к океану. Он также считал, что, позволив норвежцам заселять эти земли, можно было существенно продвинуть русскую колонизацию Севера, поскольку они бы демонстрировали «отсталым» поморам современные практики рыболовства. И хотя последнее предложение было неоднозначным, оно нашло поддержку со стороны государства.

С. 87–260.

⁶⁵ *Nielsen J. P.* The Murman Coast and Russian Northern Policies ca. 1855–1917 // In the North My Nest is Made. P. 12.

⁶⁶ *Znamenski A. A.* The «Ethic of Empire» on the Siberian Borderland: The Peculiar Case of the «Rock People», 1791–1878 // *Peopling the Russian Periphery*. P. 106–127.

⁶⁷ Вводный очерк // *Кольская энциклопедия* / Ред. А. А. Киселев. Т. 1. СПб.; Апатиты: ИС – КНЦ РАН, 2008. С. 69–70.

⁶⁸ *Ушаков И. Ф.* Избранные произведения: Т. 1. С. 29–260. См. также: *Бардилова Ю. П.* Религиозная жизнь Кольского Севера в начале XX века: особенности религиозных верований и религиозной деятельности северян // *Живущие на Севере* / Ред. П. В. Федоров, Ю. П. Бардилова, Е. И. Михайлов. Мурманск: МГПУ, 2005. С. 67–75.

⁶⁹ *Lajus J.* Colonization of the Russian North: A Frozen Frontier // *Cultivating the Colonies: Colonial States and their Environmental Legacies* / Ed. by Ch. Folke Ax et al. Athens, OH: Ohio University Press, 2011. P. 164–190.

⁷⁰ Цит. по: *Davydov R.* From Correspondence to Settlement: The Colonization of Murman 1860–1876 // In the North My Nest is Made. P. 29. Об использовании зарубежных моделей в колонизации Кольского Севера см.: *Lajus J.* In Search of Instructive Models: The Russian State at a Crossroads to Conquering the North // *Northscapes*. P. 110–133.

В 1860 и 1869 годах были приняты законы, дававшие множество привилегий переселенцам как из числа российских подданных, так и иностранцам. Они освобождались от налогов и военной службы, получали субсидии и специальные торговые льготы, а также право охотиться и заниматься рыболовством на государственных землях⁷¹. Новые возможности привлекли на Мурманское побережье некоторое количество норвежских, финских и российских семей.

Такое полиэтничное население жило по-разному. Финны и норвежцы переселились в основном на запад от Кольского залива. Природные условия там способствовали занятию сельским хозяйством, позволяя переселенцам сочетать выращивание овощей, животноводство и рыболовство. Поморы и карелы же селились в восточной части Мурманского побережья, занимаясь главным образом ловом трески. Многие переселялись туда вынужденно, спасаясь от голода, поразившего Север России в 1868 году⁷². Многие поморы при этом не оставались на Мурманском побережье постоянно, но продолжали приезжать туда только в летнее время, не способствуя полноценной колонизации региона⁷³. Периодически между разными этническими группами вспыхивали конфликты из-за доступа к природным ресурсам. Например, в 1870 году один норвежский переселенец жаловался архангельскому губернатору, что поморы самовольно собирали древесину для топлива и пользовались сенокосами⁷⁴.

Такие конфликты использовались националистами для критики правительственной колонизационной программы. Эти консервативные интеллектуалы и промышленники выступали против иностранного присутствия на Мурманском побережье и романтизировали традиционный образ жизни поморов. Придерживаясь так называемого «славянофильского капитализма», как удачно выразился экономический историк Томас Оуэн. Философ-панславист Николай Данилевский предложил другое видение развития Севера⁷⁵. Опираясь на собственные исследования рыболовства на российском северо-западе, Данилевский отверг как аргументы Мехелина о полезности сравнения Мурманского побережья и Финнмарка, так и многие из его предложений. По его мнению, правительство должно было прекратить стимулировать иностранных колонистов и сосредоточиться на протекционистской политике для поморов, чтобы оградить их от конкуренции. Данилевский также выступал за частную предпринимательскую деятельность, в частности организацию пароходного сообщения между Мурманским побережьем, Архангельском и Северной Европой⁷⁶. В 1870-е годы московский предприниматель Федор Чижов основал Архангельско-Мурманское срочное пароходство. Впечатлившись «ловкостью и находчивостью» поморов, предки которых «покорили земли до Ледовитого океана», Чижов надеялся улучшить их участь. Он утверждал, что основал компанию не для собственной выгоды, но с целью оживить хозяйственную деятельность Поморья⁷⁷. Этот взгляд на раз-

⁷¹ *Nielsen J. P.* The Murman Coast and Russian Northern Policies; *Davydov R.* From Correspondence to Settlement; *Schrader T.* Legislative Aspects of the Norwegian Colonization of Murman (1860–1915) // *In the North My Nest is Made*. P. 12–24, 29–38, 47, 61–85. По истории мурманской колонизации см.: *Попов Г. П., Давыдов Р. А.* Мурман: Очерки истории края XX – начала XX в. Екатеринбург: Институт экологических проблем Севера, Уральское отделение РАН, 1999.

⁷² *Yurchenko A.* Economic Adaptation by Colonists on the Russian Barents Sea Coast // *In the North My Nest is Made*. P. 94–110.

⁷³ Например, в 1895 году архангельский губернатор Александр Платонович Энгельгардт докладывал, что в Западном Мурмане проживало 1063 постоянных жителей, а в Восточном Мурмане – только 154. Летом того же года прибыли 2794 рыбака, см.: *Энгельгардт А. П.* Русский север. С. 95–96. Подробнее об Энгельгардте см.: *Robbins R. G.* The Tsar's Viceroy: Russian Provincial Governors in the Last Years of the Empire. Ithaca: Cornell University Press, 1987. P. 67–71; *Moon D.* The Plough that Broke the Steppes.

⁷⁴ *Davydov R.* From Correspondence to Settlement. P. 40–42.

⁷⁵ *Owen Th. C.* Russian Corporate Capitalism from Peter the Great to Perestroika. Oxford: Oxford University Press, 1995. P. 126–138.

⁷⁶ *Данилевский Н. Я.* О мерах к обеспечению народного продовольствия на крайнем севере России // Данилевский Н. Я. Сборник политических и экономических статей. СПб.: Издание Н. Страхова, 1890. С. 588–601. См. также: *Nielsen J. P.* The Murman Coast and Russian Northern Policies. P. 18–20; *Davydov R.* From Correspondence to Settlement. P. 35–37, 48–49.

⁷⁷ Цит. по: *Owen Th. C.* Dilemmas of Russian Capitalism: Fedor Chizhov and Corporate Enterprise in the Railroad Age. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2005. P. 138, 142, 134–148.

витие отличался от программы Мехелина стремлением продвигать чисто российские способы взаимодействия с окружающей средой. Но эти националистические критики, как и более поздние противники подражания иностранцам, в конечном счете разделяли с правительственными чиновниками концепцию природы как совокупности ресурсов. Природа Севера в их понимании была ларцом, который нужно было открыть.

АГИТАЦИЯ ЗА ПОСТРОЙКУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ

В 1890-е годы разочарование скромными результатами мурманской колонизации сменилось амбициозными планами строительства железной дороги до Кольского залива. К этому времени на Мурманское побережье переселилось всего несколько тысяч человек, а на Кольском полуострове в целом проживало не более 10 тысяч жителей. Выступая за усиление государственного контроля над периферийными территориями страны, министр финансов Сергей Витте, архангельский губернатор Александр Энгельгардт и Министерство путей сообщения лоббировали создание нового военно-морского порта на Мурманском побережье и постройку к нему железной дороги. Они рассматривали железную дорогу как оптимальное средство «самоколонизации» для организации переселения, экономического развития и военного контроля над этими слабозаселенными землями. В этом смысле железные дороги, ставшие «имперской технологией» в других континентальных империях еще в начале XIX века, теперь приобретали важнейшее значение в России⁷⁸. Одним из главных здесь был проект строительства Транссибирской железной дороги в 1891–1916 годах. Он привлек в Сибирь миллионы рабочих, открыв новую страницу в истории государственной колонизации, направленной на заселение и экономическое развитие отдаленных территорий⁷⁹.

Витте параллельно руководил строительством железной дороги на Мурманском побережье. Он занял центральное место в государственном железнодорожном строительстве и проводил идеи немецкого экономиста Фредерика Листа о том, что именно государство должно играть активную роль в индустриализации⁸⁰. Витте верил, что поддерживаемое правительством железнодорожное строительство позволит России преодолеть культурную и экономическую отсталость. Он писал в своих лекциях: «Железная дорога является как бы ферментом, вызывающим в населении культурное брожение, и если бы даже она встретила на пути своем совершенно дикое население, то в короткий срок цивилизовала бы его до необходимого ей уровня... В России влияние железных дорог должно быть еще больше, нежели в западноевропейских государствах, вследствие особенностей самой страны... Россия... отстала в культурном отношении от своих западных соседей, и потому влияние дорог должно было сказаться заметнее и плодотворнее здесь, чем на Западе»⁸¹. При этом убеждение в том, что промышленность стимулирует культурное развитие, основывалось на представлении о нетронутой природе как свидетельстве упущенных экономических возможностей.

Поддержка железнодорожного строительства на Кольском полуострове Министерством финансов встретило сопротивление со стороны других ведомств. Местные чиновники Олонецкой и Архангельской губерний впервые выступили за строительство дороги в 1870–1880-е годы. В последние годы правления Александра III эта идея стала одной из центральных, поскольку российское правительство рассматривало вопрос о выборе места для строительства

⁷⁸ О роли железных дорог как имперском инструменте в Канаде и США см.: *Roman D. W. Railway Imperialism in Canada, 1847–1865 // Railway Imperialism / Ed. by C. B. Davis, Jr. K. E. Wilburn, R. E. Robinson. Westport: Greenwood Press, 1991. P. 7–24; Angevine R. G. The Railroad and the State: War, Politics, and Technology in Nineteenth-Century America. Stanford: Stanford University Press, 2004; White R. Railroaded: The Transcontinentals and the Making of Modern America. NY: W. W. Norton, 2011.*

⁷⁹ *Treadgold D. W. The Great Siberian Migration. P. 32–34, 107–149; Marks S. G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. Ithaca: Cornell University Press, 1991.*

⁸⁰ Подробнее о Витте см.: *Weislo F. W. Tales of Imperial Russia: The Life and Times of Sergei Witte, 1849–1915. Oxford: Oxford University Press, 2011; Harcave S. Count Sergei Witte and the Twilight of Imperial Russia. London: M. E. Sharpe, 2004; Laue Th. von. Sergei Witte and the Industrialization of Russia. New York: Atheneum, 1969.*

⁸¹ *Bumme C. Ю. Конспект лекции о народном и государственном хозяйстве. 2-е изд. СПб.: Брокгауз и Ефрон, 1912. С. 344–345.*

порта. Оно хотело обезопасить границы страны, поскольку новый порт должен был защищать внутренние территории: в отличие от Архангельска и Петербурга он не замерзал в зимнее время⁸². В противовес предложению Витте использовать Мурманское побережье военное и морское министерства предложили в качестве места строительства порта Либаву (Лиепая) в Латвии. Несмотря на высокий риск блокады, преимуществом было то, что в Либаве уже было развито железнодорожное сообщение и в целом это был хорошо заселенный пункт с незамерзающей гаванью. Морской порт на Мурманском побережье потребовал бы строительства к нему железной дороги, что расценивалось военным министерством как преждевременное и дорогостоящее мероприятие. Оппоненты строительства на Мурмане доказывали, что приоритетом должно было быть заселение и экономическое развитие региона и только потом можно было построить там железную дорогу. Такой подход противоречил представлениям Витте⁸³.

За желанием Витте модернизировать страну скрывалось его технократичное представление о мире. Чиновники, ученые и предприниматели его склада верили, что научное знание и новые технологии являются залогом экономического успеха. Многие из них считали, что именно государство должно быть дирижером модернизации. Такое представление не было уникальным для России. Как указывает Тимоти Митчелл, в XX веке «политика национального развития и экономический рост были научно-технической политикой, которая подразумевала, что современное знание, технологии и социальные науки помогут исправить дефекты природы, преобразовать крестьянское сельское хозяйство, решить все проблемы общества и улучшить экономику»⁸⁴. Убеждение в том, что техническое знание обеспечивает развитие, было общим для имперского времени и советского периода. В своей классической работе по истории технической интеллигенции в Советском Союзе Кендалл Бейлз показывает, что инженеры царского режима, продолжившие свою карьеру при большевиках, нередко сохраняли веру в технократизм. Они пытались применять свои знания и использовать новые возможности для решения социальных и политических проблем при новом режиме⁸⁵.

Сторонники такого технократического взгляда считали, что природный мир имеет ценность, которую нужно было раскрыть. Поэтому главной задачей было найти пути для максимально полного использования природного потенциала, превращения его в ресурс и взаимного обогащения природы и общества. Историк Екатерина Правилова указывает на то, что трансформация системы собственности в России после великих реформ означала, что «природный мир приобретал новую ценность... Новые схемы распределения природных ресурсов, возникавшие в XIX – начале XX века, основывались... на знании и способности эффективно использовать ресурсы, а также на требовании социальной справедливости, представлявшейся как общественное благо»⁸⁶. Многие считали, что в таких своеобразных местах, как Север, более значимыми были возможности, предоставляемые природой для развития, нежели реальные ограничения, устанавливаемые тяжелыми условиями. Сторонники строительства железной дороги на Кольском полуострове придерживались самой радикальной версии такого ассимилиационного взгляда на природу.

Специально организованные экспедиции на Мурманское побережье в 1890-е годы подтверждали, что земли и воды Кольского полуострова скрывали множество богатств. Это способствовало тому, что представление о кольской окружающей среде менялось: она не виделась

⁸² Хабаров В. А. Магистраль. Мурманск: Мурманское книжное издательство, 1986. С. 12.

⁸³ Мурманская железная дорога. С. 15–16.

⁸⁴ Mitchell T. Rule of Experts: Egypt, Techno-Politics, Modernity. Berkeley: University of California Press, 2002. P. 15.

⁸⁵ Bailes K. E. Technology and Society under Lenin and Stalin: Origins of the Soviet Technical Intelligentsia, 1917–1941. Princeton: Princeton University Press, 1978. P. 95–121.

⁸⁶ Pravilova E. A Public Empire: Property and the Quest for the Common Good in Imperial Russia. Princeton: Princeton University Press, 2014. P. 128. Пер. на рус.: Правилова Е. Империя в поисках общего блага. Собственность в дореволюционной России. М.: Новое литературное обозрение, 2022.

больше враждебной и жестокой, но становилась богатой и ценной. Более того, многие бухты западной части Мурманского побережья не замерзали зимой и поэтому позволяли основать там круглогодичный порт. Один из чиновников Министерства финансов, который ездил туда вместе с Витте в 1894 году, как и Мехелин, сравнивал эти территории с Финнмарком и говорил, что «значение Мурмана заключается в его прекрасных природных гаванях, которые лежат у открытого океана и всю зиму не замерзают»⁸⁷. Из множества участков Мурманского побережья, обследованных командой, самое сильное впечатление на Витте произвела «замечательная» Екатерининская гавань в северо-западной части Кольского залива, которая, по его мнению, имела большое оборонительное значение⁸⁸.

Годом позже архангельский губернатор Энгельгардт также организовал экспедицию, после которой убедился в том, что природные ресурсы Кольского полуострова могут способствовать региональному развитию. При этом он считал, что рыба, леса и минеральные ресурсы должны приносить пользу всему государству⁸⁹. Он также поддерживал идею строительства железной дороги как средства для эффективной интеграции этого богатого региона в экономику. Энгельгардт намеренно подчеркивал, что природные условия там не были тяжелыми: «Изучая вопрос о Мурмане, о климатических его условиях и о колонизации Мурманского берега, нам приходилось нередко читать и слышать, что на Мурмане жить нельзя, что колонизация его невозможна, что никакое здоровье не может вынести его сурового климата и т. д. Приведенные выше данные свидетельствуют как раз обратное». Его выводом стало то, что «близко уже то время, когда Мурман получит наконец подобающее ему коммерческое и политическое значение, указанное самою природою»⁹⁰.

Несмотря на чаяния государственных чиновников, планы строительства железной дороги столкнулись с препятствиями в 1890-е годы. Во время последней встречи с императором Александром III Витте представил доклад, в котором обосновывалась срочность строительства морского и коммерческого порта в Екатерининской гавани, а также железной дороги для сообщения с центром. Записи, которые сделал Александр III накануне своей внезапной смерти, свидетельствуют о его поддержке этого проекта. Согласно Витте, Николай II сначала также поддерживал эти начинания, однако позднее изменил свое мнение в пользу строительства порта в Либаве. Разочарованный Витте смог убедить императора лишь в необходимости основания коммерческого порта на Мурманском побережье, но без реальных перспектив строительства к нему железной дороги⁹¹. В 1899 году в Екатерининской гавани был торжественно открыт порт Александровск. Газеты того времени наперебой твердили, что он станет «естественным средоточием экономической жизни Мурманского побережья»⁹².

Без железной дороги Александровск не мог играть какой-либо значимой роли ни для продолжения миграции в северные регионы, ни для их экономического развития. Большинство из 300 жителей, ставших первым населением города, переехали туда из окрестностей Кольского полуострова. К началу Первой мировой войны население Александровска удвоилось. Природные условия Екатерининской гавани оказались менее комфортными для проживания, чем рассчитывали сторонники строительства. Территории, окружавшие гавань, представляли собой крутые скалы, покрытые тундрой, где не было лугов и лесов, которые могли бы служить поселенцам местом для добычи средств к существованию. Более того, в отличие от других

⁸⁷ Цит. по: Мурманская железная дорога. С. 15–16.

⁸⁸ *Witte S. Ю.* Воспоминания. Т. 1. М.; Таллинн: Скиф Алекс, 1994. С. 389.

⁸⁹ *Энгельгардт А. П.* Русский север. С. 1.

⁹⁰ Там же. С. 130, 133.

⁹¹ *Witte S. I.* The Memoirs of Count Witte / Trans. and ed. by S. Harcave Armonk: M. E. Sharpe, 1990. P. 210–212. Пер. *Witte S. Ю.* Воспоминания. М.; Таллинн: Скиф Алекс, 1994; *Хабаров В. А.* Магистраль. С. 12–16.

⁹² Цит. по: *Жилинский А.* Несколько слов о железной дороге на Мурмане // Известия Архангельского общества изучения Русского Севера (ИАОИРС). 1914. Т. 6. № 14 (14 июля). С. 421.

мест Мурманского побережья именно Екатерининская гавань иногда замерзала зимой⁹³. Корреспондент одной из архангельских газет Алексей Жилинский давал очень нелицеприятную оценку новому портовому городу, называя его строительство большой ошибкой и разочарованием⁹⁴.

Однако критика не остановила тех, кто выступал за возрождение Севера с помощью железнодорожного строительства. Хотя вихрь драматических событий первого десятилетия XX века – Русско-японская война, революция 1905 года, введение ограничений императорской власти и столыпинские реформы – заставил отложить проект строительства, новое поколение технократов смотрело на потенциал развития Кольского полуострова с еще большим энтузиазмом. Ученые проводили многочисленные исследования региона, которые могли быть использованы в экономических интересах государства⁹⁵. Наиболее активные члены имперского Переселенческого управления также поддерживали интенсивное развитие железных дорог, лоббируя его в правительственных кругах и с помощью журнала «Вопросы колонизации». Некоторые из руководителей этого института, такие как Геннадий Чиркин и Владимир Вошинин, позднее будут принимать активное участие в советских проектах освоения Мурманского края. До начала Первой мировой войны Чиркин писал, что самоколонизация подразумевала железнодорожное строительство, направленное не только в уже существующие экономические центры, но и туда, где можно было развивать городскую жизнь в перспективе⁹⁶. Как указывает историк Питер Холквист, эти члены Переселенческого управления «пропагандировали технократические знания, защищали научно обоснованное государственное вмешательство и делали акцент на важности „продуктивного“ труда»⁹⁷.

Часть образованного общества в Архангельске придерживалась представления о том, что природа обладала ценностью и являлась сундуком, наполненным разнообразными сокровищами⁹⁸. Многие из них утверждали, что недостатки природы проявлялись из-за недостаточного количества людей для ее экономического использования. Как указывали редакторы журнала, издаваемого недавно основанным Архангельским обществом изучения Русского Севера: «Оживление Севера может стать на твердую почву только с периода эксплуатации его богатств». Так, «колониционная система должна быть направлена непосредственно на эксплуатацию природных богатств Севера»⁹⁹. Обращаясь напрямую к примеру Кольского полуострова, другая статья указывала на необходимость колонизации для наиболее полного использования природного потенциала: «численность настоящего населения Мурмана не соответствует

⁹³ Ушаков И. Ф. Избранные произведения. Т. 1. С. 398–399; Жилинский А. Несколько слов о железной дороге на Мурмане. С. 421–422; *Он же*. К вопросу о порте на Мурмане // ИАОИРС. 1915. Т. 7. № 5 (15 мая). С. 135.

⁹⁴ Жилинский А. Несколько слов о железной дороге на Мурмане. С. 422.

⁹⁵ Лайус Ю. А. Развитие рыбохозяйственных исследований Баренцева моря. С. 33–147; *Lajus J. Whose Fish? Controversies between the State and Local Actors about the Knowledge and Practices of Resource Use in the Russian North*. Unpublished paper; Ушаков И. В. Избранные произведения. Т. 1. С. 410–414.

⁹⁶ Вопросы колонизации. 1912. №. 10. С. 303–304.

⁹⁷ *Holquist P. «In Accord with State Interests and the People's Wishes»: The Technocratic Ideology of Imperial Russia's Resettlement Administration // Slavic Review*. 2010. Vol. 69. № 1. P. 157. Все особенности, которые упоминает Холквист, имели место в советский период. Я основываюсь на интерпретациях рынка и частной собственности как определяющих характеристиках технократии, см.: *McDougall W. The Heavens and the Earth: A Political History of the Space Age*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, [1985] 1997. Вальтер Макдугал утверждает, что технократическое правление было изобретено в СССР. Современное экономическое развитие часто основывается на технократических импульсах, независимо от того, является ли страна капиталистической или нет. В следующей главе я покажу, что советский экономический режим, т. е. отсутствие капитализма, не играл большой роли в его экологической истории.

⁹⁸ Например, см.: От редакции // ИАОИРС. 1900. Т. 1. № 1. С. 3–6; Что нужно для колонизации Мурмана? (Мурман и его нужды) // ИАОИРС. 1909. Т. 1. № 2; *Аверинцев С.* Несколько слов о постановке научно-промышленных исследований у берегов Мурмана // ИАОИРС. 1909. Т. 1, № 2. С. 5–18, 25–38; *Жилинский А.* Несколько слов о железной дороге на Мурмане. С. 417–423. См. интересную дискуссию об идентичности жителей Европейского Севера России на примере Архангельска и Кольского полуострова в: *Fedorov P. V. The European Far North of Russia and Its Territorial Constructions*. P. 167–182.

⁹⁹ От редакции // ИАОИРС. 1909. Т. 1. № 2. С. 5–6.

природным богатствам его, для успешности и расширения которых настоятельно требуется постоянный и значительный приток новых сил и рабочих рук»¹⁰⁰. Многие из них соглашались с Переселенческим управлением в том, что строительство железной дороги позволит решить проблему нехватки рабочих рук. «Богатейшие леса при железной дороге могли бы быть предметом промышленной разработки», – писалось еще в одной статье. По мнению ее автора, жизнь на Мурмане и других побережьях тогда была бы обращена к энергичному труду и торговле; минеральные ресурсы не оставались бы без эксплуатации¹⁰¹.

Даже те, кто выражал опасения в отношении иностранцев, переселявшихся на Кольский полуостров, и те, кто не поддерживал государственное вмешательство, выступали в пользу железнодорожного строительства. Как и Данилевский несколькими десятилетиями раньше, русские националисты были равнодушны к экономической модернизации и выступали против того, чтобы полагаться на науку. В этом смысле их трудно назвать технократами. Они обвиняли иностранные траулеры в том, что те препятствовали развитию экономической деятельности поморов, и отвергали внедрение новых рыболовных технологий. Кроме того, они говорили, что иностранные поселенцы плохо влияют на развитие региона и относятся к природе не так, как того требуют особые условия Русского Севера¹⁰². Как указывал один из авторов того времени, «иностранцы промышленники прежде нас успели обратить внимание на природные богатства Мурмана и эксплуатируют их для себя, насколько им это доступно, доходя в последнее время почти до открытого хищничества»¹⁰³. И в то же время, как и сторонники экономического развития, эти критики восхваляли богатство северной природы и поддерживали железнодорожное строительство с целью укрепления связей этого региона с остальной Россией¹⁰⁴. Этот консенсус обеспечил широкую поддержку строительства Мурманской железной дороги в военное время.

¹⁰⁰ Что нужно для колонизации Мурмана? С. 8.

¹⁰¹ А.Г. О железной дороге на Мурмане // ИАОИРС. 1910. Т. 2. № 9. С. 20.

¹⁰² Яреньгин А. Зло от иностранных траулеров // ИАОИРС. 1910. Т. 2. № 12. С. 18–19; Адрьянов А. С. Иностранцы на Мурмане // ИАОИРС. 1910. Т. 2. № 14. С. 25–27; Известия Архангельского общества изучения Русского Севера // ИАОИРС. 1917. Т. 9. № 7–8. С. 333–339.

¹⁰³ Колонизация // ИАОИРС. 1910. Т. 2. № 10. С. 38.

¹⁰⁴ Грандильевский А., *свящ.* К истории русского севера (Русско-норвежские отношения) // ИАОИРС. 1910. Т. 2. № 11. С. 21–42; Ринек А. К вопросу о Мурманской железной дороге // ИАОИРС. 1914. Т. 6. № 11. С. 321–324.

СТРОИТЕЛЬСТВО МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Тотальная война развязала руки насилию над природой и обществом. Как указывает экологический историк Эдмунд Рассел, «контроль над природой стал одним из основных условий тотальной войны, а тотальная война помогла усилить контроль над природой»¹⁰⁵. Первая мировая война (1914–1918 годы) развернула стратегии мобилизации ресурсов Севера от полных энтузиазма предложений прошлых десятилетий в сторону милитаристских представлений о промышленном строительстве. Сжатые сроки, хаотичное планирование, ограниченность материалов и финансов, использование труда заключенных и истощительное природопользование, препятствовавшее продуктивному экономическому росту, характеризовали строительство Мурманской дороги. Такой расточительный подход сопровождался гибелью многих рабочих и стал моделью железнодорожного строительства позже, при Сталине. Милитаризм также способствовал формированию представления о природе как о препятствии, которое нужно преодолеть, что отрицало более ранние представления о природе как о ларце с богатствами¹⁰⁶. В ходе строительства Мурманской дороги сформировалось четкое представление о природе как о враге отчасти потому, что условия военного времени не предполагали длительное и последовательное планирование, и потому, что северная природа нередко оказывала сопротивление человеку.

Милитаристские представления были довольно распространены после неудачной попытки Витте начать железнодорожное строительство на Мурманском побережье в 1890-е годы. Они находили отклик среди правительственных чиновников и предпринимателей, которые пересмотрели свои представления о железнодорожном сообщении сразу после начала Первой мировой войны¹⁰⁷. В 1912 году Олонецкая губерния сотрудничала с центральными государственными ведомствами, чтобы основать частную компанию для постройки железной дороги из Санкт-Петербурга в Петрозаводск. Олонецкие власти искали финансирование как в России, так и за рубежом и начали строительство летом 1914 года¹⁰⁸. В это время в государственных кругах и в образованном сообществе вращались идеи о важности дальнейшего освоения Севера, включая проекты строительства железной дороги до Мурмана и строительства железной дороги через Великое княжество Финляндское в обход Кольского полуострова¹⁰⁹.

Все планы радикально изменились с началом Первой мировой войны в августе 1914 года. В течение первых месяцев конфликта противники смогли блокировать балтийские и черноморские порты Российской империи, отрезав ее от доступных пунктов торговли с союзниками. Фактически у России остались лишь отдаленный от политического центра тихоокеанский порт

¹⁰⁵ *Russell E.* War and Nature: Fighting Humans and Insects with Chemicals from World War I to Silent Spring. Cambridge: Cambridge University Press, 2001. P. 2. О войне и природе см.: *Tucker R. P., Russell E., eds.* Natural Enemy, Natural Ally: Toward an Environmental History of War. Corvallis: Oregon State University Press, 2004.

¹⁰⁶ Историк Павел Федоров придерживается похожего мнения. Он подчеркивает милитаризм в региональном развитии Кольского полуострова и то, что Север всегда был привлекателен для центра. *Федоров П. В.* Российская окраина: природно-культурный ландшафт и проблема генезиса заполярного города // Живущие на Севере. С. 87–90; *Он же.* Российское государство и Кольский север: притяжение и отталкивание // Там же. С. 102–108.

¹⁰⁷ Мурманская железная дорога. С. 18–19.

¹⁰⁸ *Пресс М. А.* История сооружения Мурманской железной дороги // Производительные силы района Мурманской железной дороги: Сборник. Петрозаводск: Правление Мурманской железной дороги, 1923. С. 15–18; *Хабаров В. А.* Магистраль. С. 14–15; *Ушаков И. В.* Избранные произведения. Т. 1. С. 549–551.

¹⁰⁹ *Ринек А. Х.* Мурманская железная дорога // ИАОИРС. 1913. Т. 5. № 18. С. 817–820; Железнодорожные пути // ИАОИРС. 1914. Т. 6. № 4. С. 125–127; Железнодорожные пути // ИАОИРС. 1914. Т. 6, № 5 (1 марта). С. 155–156; Железнодорожные пути // ИАОИРС. 1914. Т. 6. № 8. С. 254–255; *Ринек А. Х.* К вопросу о Мурманской железной дороге // ИАОИРС. 1914. Т. 6. № 11. С. 321–324; *Жилинский А.* Несколько слов о железной дороге на Мурмане. С. 417–423; Железнодорожные пути // ИАОИРС. 1914. Т. 6. № 19. С. 652–654.

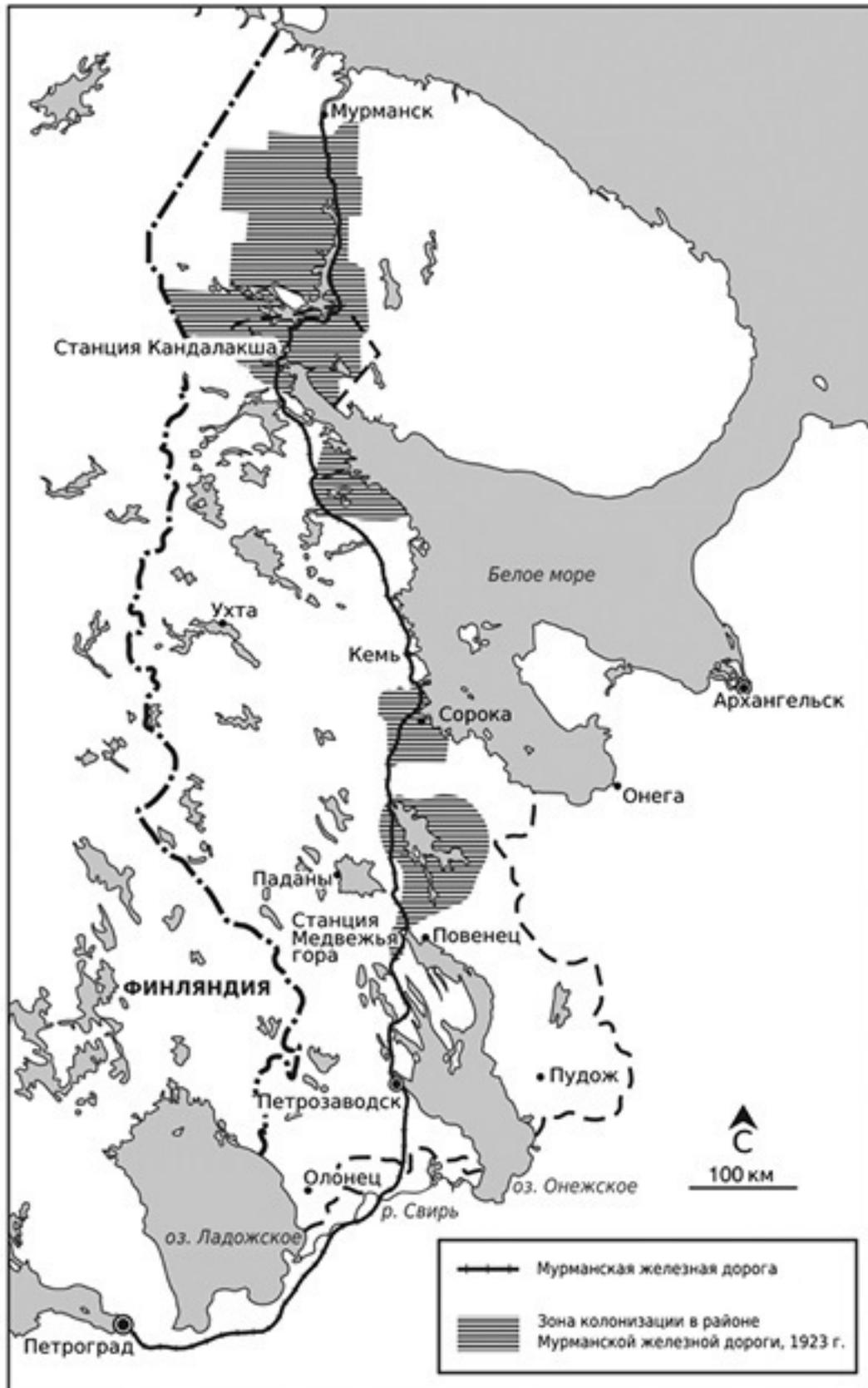
во Владивостоке и замерзающий на пять месяцев в году порт в Архангельске¹¹⁰. Ситуация вынуждала правительство ускорить строительство железной дороги к Мурманскому побережью, которая могла обеспечить более удобный доступ к зарубежным поставкам. Признавая, что Александровск имел неудачное месторасположение, чиновники рассматривали Колу как конечный пункт железной дороги. Планы были снова пересмотрены, и конец железной дороги был продлен на одиннадцать километров к северу, до Семеновской бухты (в дальнейшем ставшей частью Мурманска) – части залива, в котором вода не замерзала зимой.

План заключался в том, чтобы построить однолинейную дорогу длиной более чем в тысячу километров от Петрозаводска на север вдоль Онежского озера до Сороки на южном берегу Белого моря. Железная дорога, таким образом, должна была пройти через очень болотистую местность в Северной Карелии до Кандалакши в юго-западной части Кольского полуострова. Далее она должна была следовать по территориям, прилегающим к озеру Имандра, до Кольского залива. Этот последний отрезок железной дороги был частью исторического маршрута, который использовали поморы для похода на рыболовные участки Баренцева моря, а также саамы, перевозившие по нему почту, товары и путешественников. Строительство развернулось на участках от Петрозаводска до Сороки, от Сороки до Кандалакши и от Кандалакши до Колы¹¹¹. Для привлечения иностранных инвестиций и поставок был заключен договор с Британией. Соглашения с союзниками позволили импортировать, в том числе, рельсы, локомотивы и вагоны, что в итоге способствовало выполнению железнодорожного проекта в условиях военного времени¹¹².

¹¹⁰ Ушаков И. В. Избранные произведения. Т. 1. С. 549–551.

¹¹¹ Мурманская железная дорога. С. 20–22; Хабаров В. А. Магистраль. С. 15–17.

¹¹² *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919: Kriegsnotwendigkeit und Wirtschaftinteressen. Remshalden: BAG-Verlag, 2007. S. 39–48, 62–70. Пер. на рус.: *Нахтигаль Р.* Мурманская железная дорога (1915–1919 годы): военная необходимость и экономические соображения. СПб.: Нестор-История, 2011.



Карта 2. Мурманская железная дорога. Источник: Baron N. *Soviet Karelia: Politics, Planning and Terror in Stalin's Russia, 1920–1939*. London: Routledge, 2007.

Война способствовала строительству, в определенной степени став поддержкой технократическим представлениям о развитии Севера. В своей лекции для Архангельского общества изучения Русского Севера Жилинский признавал, что война создавала ужасные экономические трудности, но при этом заявлял, что «тем самым война поставила на очередь целый ряд сложнейших задач в области экономической жизни страны, заставив обратить самое серьезное внимание на возможно широкое развитие производительных сил страны и на упрочение положения России на мировом рынке. Это последнее обстоятельство обуславливает прежде всего усиленные поиски на нашем Севере выхода к свободному морю, каковым выходом является сооружение Мурманской железной дороги»¹¹³. В Переселенческом управлении, продумывавшая долгосрочные планы по заселению Севера России, Чиркин и его соратники подчеркивали важность решения проблемы снабжения его продуктами питания в условиях войны.¹¹⁴ Царское правительство декларировало, что постройка железной дороги откроет огромные возможности, такие как «развитие производительных сил»: при «проведении сюда железной дороги открываются самые светлые перспективы», «в деле же колонизации обширнейшего Мурмана, настоящее население которого совершенно не соответствует его огромным природным богатствам, железной дороге суждено иметь выдающуюся роль»¹¹⁵. Рост интереса к интеграции Севера в военных условиях был свидетельством формирования современных государственных практик, которое, как считают историки, пришлось на годы войны и революции¹¹⁶.

Тем не менее военные нужды имели приоритет перед строительством Мурманской железной дороги. Безжалостная эксплуатация ресурсов и жестокое отношение к природному миру отодвигали на второй план желание превратить отдаленные и пустынные регионы в процветающую землю. Вместо того чтобы планомерно исследовать то, какую ценность могла представлять собой окружающая среда, строители начали войну против кольской и карельской природы. Однако, ввязавшись в эту борьбу, они столкнулись с серьезным противником.

С самого начала строительства весной 1915 года природа ставила препятствия. Долгая, темная и суровая зима существенно сокращала временные возможности для работы в северных условиях. Рельсы проходили через болотистую и каменистую местность. Около 250 верст (верста равна примерно километру) проходили через болота, включая участок от Сороки до Кеми длиной в 52 версты. Это, в частности, требовало закладки многочисленных мостов и изгибов дороги¹¹⁷. Кроме того, природные условия Севера не позволяли выращивать обильные урожаи, из-за чего приходилось завозить продукты из других регионов¹¹⁸. Наконец, природных материалов вокруг пунктов строительства оказалось недостаточно: северные леса были не слишком густыми и пригодными только в качестве топлива, а не для строительства домов. В источниках также упоминается отсутствие песка, который мог бы использоваться для насыпей¹¹⁹.

Непредвиденный ответ со стороны природы был также следствием разрушительных попыток изменить ландшафт. Хотя руководство строительством часто объясняло возникавшие трудности техническими причинами, в них не было ничего антропогенного, что подразуме-

¹¹³ Это краткое изложение доклада появилось в журнале без прямых цитат: ИАОИРС. 1916. Т. 8. № 9. С. 369–370.

¹¹⁴ Holquist P. «In Accord with State Interests and the People's Wishes». P. 164–171.

¹¹⁵ Мурманская железная дорога. С. 117. О спорах относительно будущего Мурманской дороги после войны см. также в: Зайцев А. Ф., Родионов Н. П. Мурманская железная дорога и задачи экономической политики на Севере // Война и экономическая жизнь. 1916. № 3. С. 1–45; Зайцев А. Ф. Мурманская железная дорога и задачи экономической политики на Севере // Русская мысль. 1916. Т. 37. № 8. С. 1–16.

¹¹⁶ Holquist P. Making War, Forging Revolution.

¹¹⁷ Пресс М. А. История сооружения Мурманской железной дороги. С. 20; Nachtigal R. Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 198; Russia Route Zone A: Murman Railway and Kola Peninsula. Washington, DC: Government Printing Office, 1918. P. 25.

¹¹⁸ Мурманская железная дорога. С. 46–65.

¹¹⁹ Там же. С. 31; Nachtigal R. Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 39; Хабаров В. А. Магистраль. С. 18.

вает технология¹²⁰. Укладка дорожных покрытий требовала огромных усилий и ресурсов. Так, на версту дороги требовалось около 15 тысяч кубических метров грунта, и в общей сложности строительство требовало выемки десяти миллионов кубометров земли. Строители забивали камни и бревна в болотистые почвы, взрывали динамитом миллионы кубометров земли и бурили замерзшие горные породы, разрушая их. Грунт часто проседал под свежеложенной колесей. Около Сороки и Кандалакшского залива на Белом море приливы иногда затапливали насыпи вдоль путей до тех пор, пока инженеры не нашли способа спускать воду¹²¹. Белое море замерзало зимой и блокировало Архангельский порт, делая северные территории недоступными. Это существенно затрудняло снабжение строительных площадок¹²². Домашний скот и олени, завезенные туда в целях снабжения рабочих едой и транспортом, не выдерживали холода и повышенной влажности и массово погибали¹²³.

Масштабные заготовки древесины для строительства и производства топлива, а также лесные пожары приводили к серьезным последствиям, связанным с нехваткой источников энергии. Строительное управление железной дороги принимало отчаянные попытки контролировать вырубку и организовать систему охраны от пожаров, однако не могло достичь существенных результатов, которые помогли бы ускорить строительство и ограничить вырубку лесов¹²⁴. Уже к 1918 году в регионе не осталось сухих дров, пригодных в качестве топлива для локомотивов, и поезда работали на импортном угле, завозившемся из Англии¹²⁵. В своем докладе от 4 июля 1916 года британский генерал-майор Альфред Нокс справедливо отмечал, что эти «естественные трудности в ходе строительства» в сочетании с военными приоритетами, когда скорейший ввод железной дороги виделся главной задачей, привели к тому, что дорога функционировала лишь в половину своей мощности¹²⁶.

¹²⁰ Мурманская железная дорога. С. 43.

¹²¹ Хабаров В. А. Магистраль. С. 22; Russia Route Zone A. P. 25; Stone N. The Eastern Front, 1914–1917. New York: Charles Scribner's Sons, 1975. P. 158.

¹²² Мурманская железная дорога. С. 59; *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 41, 60.

¹²³ Сурожский П. Как строилась Мурманская железная дорога // *Летопись: Ежемесячный литературный, научный и политический журнал.* 1917. Т. 11. № 7–8. С. 240; ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 3. Л. 158.

¹²⁴ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 1а. Л. 24–26; Д. 16. Л. 64–66; Д. 3. Л. 37; Д. 33. Л. 12; *Киселев А. А.* Кольской атомной – 30. С. 10.

¹²⁵ Russia Route Zone A. P. 26.

¹²⁶ *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 197–198. Об опыте Нокса на русском Севере в годы Первой мировой войны см.: *Knox A.* With the Russian Army. 2 vols. London: Hutchinson and Company, 1921.



Ил. 3. Рубка деревьев на строительстве Мурманской железной дороги. Фото из источника: Мурманская железная дорога: краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района. Пг., 1916.

Сложные отношения с природой стали причиной страданий тысяч людей, строивших Мурманскую железную дорогу. Мемуаристы часто описывали положение строителей в очень мрачных тонах. Британский генерал-майор Чарльз Мейнард любопытствовал в своих воспоминаниях: «Сколько же можно было срубить деревьев и сколько же человек можно было занять на строительстве, если оно длилось шестнадцать месяцев». И сам отвечал: «Вероятно, пол-России было прислано на эти работы, и каждый мужчина, каждая женщина, каждый ребенок должны были срубить хотя бы одно дерево в минуту»¹²⁷. В реальности же руководители стро-

¹²⁷ Maynard C. The Murmansk Venture. New York: Arno Press and the New York Times, [1928] 1971. P. 42.

ительства не смогли рекрутировать достаточное количество рабочих, поскольку два фактора – слабая заселенность территории и потребности армии – серьезно ограничивали возможности вербовки рабочей силы¹²⁸.

Хотя у нас нет полных данных о количестве рабочих, начальник Строительного управления Мурманской железной дороги инженер Владимир Горячковский указывал, что по состоянию на январь 1917 года на строительстве дороги было трудоустроено примерно 32 тысячи российских подданных, включая этнических русских, саамов, финнов, бурятов и кавказцев, а также восемь тысяч китайских рабочих¹²⁹. При этом многие рабочие отказывались продолжать свою деятельность после истечения их изначально оговоренного срока работы, длившегося шесть с половиной месяцев¹³⁰. Также один из подрядчиков строительства, британская компания «Паулинг», наняла несколько сотен канадских рабочих. Канадцы жаловались на плохие условия жизни и работы, что еще больше усугубляло трения между «Паулингом» и Строительным управлением дороги и внесло свою лепту в уход всех западных фирм в феврале 1916 года¹³¹. Активность этих работников является примером гораздо более распространенного недовольства условиями труда на Севере и попыток противостояния с руководством железной дороги. Даже правительство признавало проблемы: «Условия, которые его (переселенца. – Прим. ред.) встречают и будут окружать в течение полугода, не привлекательны; безлюдный край с массой болот, нетронутый густой лес, отсутствие пашен и лугов, среди которых он вырос, вызывают в нем тоску»¹³².



¹²⁸ Хабаров В. А. Магистраль. С. 18–20; Gatrell P. Russia's First World War: A Social and Economic History. Harlow: Pearson Longman, 2005. P. 113–117.

¹²⁹ Nachtigal R. Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 101; Д. Л. От Архангельска до Кандалакши и обратно // ИАОИРС. 1916. Т. 8, № 12 (15 декабря). С. 484. Среди этих подданных было по меньшей мере 5500 финнов и значительное число других нерусских национальностей, см.: Мурманская железная дорога. С. 61. По прибытии рабочие сдавали свои паспорта в обмен на жетоны. Всего было выпущено 102 344 жетона; Хабаров В. А. Магистраль. С. 20.

¹³⁰ Nachtigal R. Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 198.

¹³¹ Ibid. S. 42–53.

¹³² Мурманская железная дорога. С. 64.

Ил. 4. Строительство моста для Мурманской железной дороги. Фото из источника: Мурманская железная дорога: краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района. Пг., 1916.

Однако большинство рабочих были военнопленными. Немецкий историк Райнхард Нахтигал пишет, что их положение было одним «из самых страшных в местах содержания пленных в России в годы Первой мировой войны»¹³³. С ним согласны Питер Гатрелл и Элон Рачамимов¹³⁴. Согласно подсчетам медсестры Красного Креста Евы Брэндстрём (вероятно, преувеличенным), которая жила в России в течение войны, на строительстве Мурманской дороги погибло 25 тысяч пленников войны. Остальные 45 тысяч работавших там на момент осени 1916 года страдали от цинги, туберкулеза, ревматизма и диареи¹³⁵.

Такое ужасное положение людей, вынужденных работать на строительстве, так же как и технические трудности, следует анализировать с учетом природных условий. Тяжелая погода, нехватка еды и крова, а также болезни ухудшали условия жизни рабочих. Темные и морозные зимы в сочетании с прохладным летом и беспощадными комарами приводили к многочисленным трагедиям и истощению рабочих. Скудость продуктов, которые можно было заготавливать в самом регионе, также была причиной неполноценного рациона. Скученность людей в помещениях и отсутствие элементарной гигиены вызывали инфекции и приводили к эпидемиям.

То, что природа оказывала такое негативное влияние на рабочих, было следствием милитаристского подхода к строительству¹³⁶. Политический эколог Пирс Блейки и его коллеги выделили ряд социальных и политических факторов, которые создают условия уязвимости перед биологическими опасностями. Они относят к таким факторам условия жизни в конкретной среде (питание, жилье, водоснабжение, канализация), миграции (особенно вынужденные), а также ограниченность истощенной природы¹³⁷. Все это сыграло роль при строительстве Мурманской дороги, поскольку имперское государство рассматривало этот проект как чрезвычайно важный, но при этом сталкивалось с многочисленными трудностями в его снабжении.

К концу 1915 года ситуация стала настолько удручающей, что архангельский губернатор Сергей Бибилов писал министру путей сообщения Алексею Трепову, что нужно в срочном порядке передислоцировать дорогу и провести ее через Финляндию¹³⁸. Позднее Бибилов подготовил отчет, где описал чудовищные условия, в которых жили военнопленные. Он писал, что большинство бараков не соответствовали санитарным требованиям, подходящим для жестокого северного климата. Не во всех помещениях были стены и полы, окна и кухонное оборудование, что делало их непригодными для проживания зимой. Из-за расположения в глухой болотистой местности в бараках регулярно была грязная вода и насекомые. Из-за нехватки питьевой воды, отсутствия бань и медицинской помощи болезни были обычным явлением среди рабочих. Бибилов пояснял, что плохая одежда рабочих усугубляла проблемы, вызванные

¹³³ *Nachtigal R.* Murman Railway // *Encyclopedia of Prisoners of War and Internment* / Ed. by J. Verne. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2000. P. 195.

¹³⁴ *Rachamimov A.* POWs and the Great War: Captivity on the Eastern Front. New York: Berg, 2002. P. 107–115; *Gatrell P.* Russia's First World War. P. 183–186.

¹³⁵ *Brandstrom E.* Among Prisoners of War in Russia and Siberia / Trans. by Mabel Rickmers C. London: Hutchinson and Co., 1929. P. 139.

¹³⁶ О социальном производстве уязвимости см.: *Watts M. J., Bohle H. G.* The Space of Vulnerability: The Causal Structure of Hunger and Famine // *Progress in Human Geography*. 1993. Vol. 17. № 1. P. 43–67; *Blaikie P. et al.* At Risk: Natural Hazards, People's Vulnerability, and Disasters. London: Routledge, 1994; *Mapping Vulnerability: Disasters, Development, and People* / Ed. by G. Bankoff, G. Frerks, D. Hilhorst. London: Earthscan, 2004.

¹³⁷ *Blaikie P. et al.* At Risk... P. 106–108.

¹³⁸ *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 50, 84–86.

холодом и отсутствием гигиены, а скудость продуктов питания – основной едой была ржаная мука – приводила к вспышкам цинги¹³⁹.

История строительства Мурманской дороги показывает, что природа чинила препятствия для выполнения проекта и оказывала негативное влияние на человека. В марте 1916 года Морское министерство заключило соглашение со Строительным управлением дороги для постройки военного порта Иоканьга в восточной части Мурманского побережья¹⁴⁰. Недостаточное снабжение материалами и продуктами питания вызывало недовольство рабочих. Инженер, ответственный за строительство порта, отправлял полные отчаяния телеграммы летом 1916 года, в которых рассказывал, что рабочие спят в мокрой одежде на холоде, не имеют возможности обогреть жилище, заболевают инфекционными болезнями и испытывают нехватку продуктов питания¹⁴¹. Пытаясь как-то улучшить ситуацию, он сам покупал для них олени шкуры и мясо¹⁴². В середине октября рабочие Иоканьги устроили забастовку против тяжелых условий труда и жизни. Неоднократно ссылаясь на некомфортные климатические условия – «морозы, туманы и короткие дни», – чиновники согласились на требование рабочих переехать в более благоприятные условия на время долгой зимы¹⁴³.

Вынужденные считаться с цингой и тифом, которые были очень распространенными болезнями среди рабочих в 1915 и 1916 годах, царские чиновники и Строительное управление дороги отвечали действиями, сочетающими беспокойство и жестокость. Они пытались организовать поставки продуктов питания, которые, как тогда считалось, помогают в борьбе с цингой, а также эвакуировали заболевших¹⁴⁴. Верховный начальник санитарной и эвакуационной части принц Александр Ольденбургский настаивал на недопустимости ситуации и подчеркивал, что Строительное управление дороги должно была взять на себя ответственность за санитарное состояние заключенных и рабочих¹⁴⁵. В соответствии с государственной идеологией рабочих старались селить по этническому и религиозному признаку. В одной публикации обсуждалось, что мусульманские рабочие были перевезены в южную часть дороги в период Рамадана. Проблема заключалась в том, что на Кольском полуострове полярный день длился неделями, лишая постящихся возможности принимать пищу в темное время суток. Руководство строительства хвалилось тем, что, переместив мусульман в Карелию, дало им возможность прерывать пост в тот короткий промежуток времени, когда солнце опускалось за горизонт¹⁴⁶.

Но страдания военнопленных часто вызывали более жестокую реакцию. В начале строительства Правление железной дороги установило фиксированные цены на древесину, керосин и продукты питания и сделало снабжение наемных рабочих, особенно русских, приоритетным. Постоянные вспышки эпидемий привели к пересмотру этого подхода, но существенные ограничения торговли и снабжения сохранились¹⁴⁷. Более того, Строительное управление с самого начала периода высокой заболеваемости пыталось усилить рабочую дисциплину и ограничить количество случаев ухода с работы в поисках медицинской помощи¹⁴⁸. В такой ситуа-

¹³⁹ Сурожский П. Как строилась Мурманская железная дорога. С. 242–243.

¹⁴⁰ Государственный архив Мурманской области (ГАМО). Ф. И-72. Оп. 1. Д. 2. Л. 12–14, 16–17.

¹⁴¹ Там же. Д. 3. Л. 15–19, 29, 37, 112, 137–138.

¹⁴² Там же. Л. 119, 158.

¹⁴³ Там же. Д. 4. Л. 62, 99; Д. 3. Л. 153, 166.

¹⁴⁴ *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 83, 87–89.

¹⁴⁵ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 33. Л. 65; *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 87.

¹⁴⁶ Мурманская железная дорога. С. 72.

¹⁴⁷ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 1. Л. 181–183, 191; Д. 1а. Л. 24–26; Д. 33. Л. 97, 99. В целом руководство в первую очередь организовывало снабжение русских рабочих. Например, осенью 1916 года русские рабочие получали четыре рубля в день, в то время как китайские рабочие получали один рубль восемьдесят копеек. Д. Л. От Архангельска до Кандалакши и обратно. С. 459–460.

¹⁴⁸ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 33. Л. 50.

ции, однако, многие бросали работу; некоторые предпочитали идти на фронт, чем оставаться жить в жестоких северных условиях¹⁴⁹.

Тяжелые условия содержания военнопленных на Мурманской железной дороге летом 1916 года стали причиной дипломатического конфликта. К этому времени международная пресса уже знала о строительстве дороги, и Россия ослабила военную цензуру в этом отношении¹⁵⁰. В июне 1916 года в качестве конечной точки железной дороги торжественно был заложен новый город Романов-на-Мурмане¹⁵¹. Получая все больше информации о страданиях своих подданных, находящихся в плену в России, центральные державы стали угрожать ответными действиями в отношении российских военнопленных. Отвечая на эти угрозы, российское правительство эвакуировало некоторых больных военнопленных, однако при этом завезло огромное количество новых заключенных. К этому времени были готовы участки Петрозаводск – Сорока и Кандалакша – Кола и оставался неоконченным только сложный фрагмент дороги в направлении Сорока – Кандалакша. В ноябре строительство было объявлено завершённым¹⁵².

Такие жестокие условия строительства, препятствия со стороны природного мира, а также многочисленные проблемы со здоровьем рабочих способствовали укоренению милитаристского взгляда на природу. В его рамках природа была врагом военного времени и идея завоевания природы была главной в повестке. Типичными были описания строительства Мурманской дороги в прессе как борьбы с жестокой и первобытной северной природой и непрерывной битвы за базовые условия существования¹⁵³. Следуя такой милитаристской риторике, писатели часто экспрессивно описывали множество способов, которыми природа тормозила строительство. «Это грандиозная война со стихийными силами и препятствиями экономического свойства. Стихийными препятствиями являлись местные условия: суровый климат, сплошная полярная ночь в течение полутора месяцев, краткость летнего строительного периода, ничтожное количество населения, отсутствие жилищ, отсутствие путей сообщения и местных перевозочных средств, отдаленность и разобщенность постройки дороги от сети железных дорог, отсутствие на месте врачебной помощи, болезни вследствие сурового климата и т. п.»¹⁵⁴ Такая риторика воспроизводилась и в других источниках, например в стандартных поздравительных письмах, отправляемых Николаем II в Строительное управление Мурманской дороги после ввода всех железнодорожных участков. Царь указывал, что оно одержало победу над техническими трудностями и суровыми местными условиями¹⁵⁵.

Риторика покорения природы, с одной стороны, показывала мир природы в самых мрачных тонах, а с другой, прославляла героическое преодоление ее жестокости. Накануне Февральской революции один журналист привел длинный список примеров безжалостности природы во время строительства Мурманской железной дороги, обращаясь к работникам как к доблестным и победоносным воинам: «Тяжело было вам работать в зимние морозы, но не легче летом – не столько от жары, сколько от назойливых мошек и комаров». И в конце он подытожил: «Вы победили суровый Север»¹⁵⁶.

¹⁴⁹ *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 125–131.

¹⁵⁰ *Adams C. C.* Russia's Ice-Free Port // *The New York Times.* 1916. February 27. P. 16; *The Port of the Midnight Sun* // *The Independent.* 1916. May 22. P. 274; *Gulf Stream Aids Czar* // *The Washington Post.* 1916. November 19. P. 18; *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 90.

¹⁵¹ *Хабаров В. А.* Магистраль. С. 26–28.

¹⁵² *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 71–75, 90–123; *Хабаров В. А.* Магистраль. С. 17, 28; Мурманская железная дорога. С. 7, 69–71.

¹⁵³ *Зайцев А. Ф.* Мурманская железная дорога и задачи экономической политики на Севере. С. 1; Мурманская железная дорога. С. 23. См. также: *Сурожский П.* Как строилась Мурманская железная дорога. С. 232–244.

¹⁵⁴ Мурманская железная дорога. С. 31.

¹⁵⁵ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 13. Л. 202; Мурманская железная дорога. С. 6.

¹⁵⁶ *Бубновский М.* По новому пути. С. 7.

Такие представления о природном мире, несомненно, отличались от прежнего энтузиазма, который видел природу как источник богатств и больших возможностей для человека. Решение построить дорогу в Арктике в условиях военного времени воспринималось как военная кампания, а то, что природа оказывала сопротивление, только усиливало эти представления. Именно такой взгляд продолжал доминировать и после ввода дороги в эксплуатацию в период Гражданской войны в России.

ЗОНА ВОЙНЫ

Спустя несколько месяцев после окончания строительства Мурманской железной дороги Россия перестала быть монархией. В течение 1917 года произошли две революции, за которыми последовала Гражданская война, превратившая Кольский полуостров в северный фронт конфликта. Временное правительство, большевики, белогвардейцы, а также британские, американские и французские военные интервенты боролись за установление своей власти на Севере. Одновременно с этим предпринимались отчаянные попытки запустить Мурманскую железную дорогу. Война существенно осложняла переход на непрерывное функционирование железнодорожного транспорта, в том числе из-за разрушения инфраструктуры. В итоге дорога в целом так и не была введена на полную мощность до окончания Гражданской войны. В эти годы военные разных сторон придерживались милитаристских взглядов на северную природу: постоянное использование труда заключенных, радикальные и хаотичные ответы на возникавшие трудности, недальновидная и разрушительная модель природопользования, взгляд на окружающую среду Севера как на врага. Именно эти практики военного времени объединяли российских революционных либералов и социалистов, оппонентов большевиков внутри страны и иностранные силы, участвовавшие в Гражданской войне в России.

После революции новые руководители страны демонстративно отвергали царское прошлое, в том числе применявшиеся тогда методы строительства Мурманской железной дороги. Царское руководство было заменено неустойчивыми формами управления, сочетавшими власть Временного правительства с выборными Советами рабочих, солдатских и крестьянских депутатов. На волне революционных потрясений журналисты писали о жестоких формах строительства дороги, и новый министр попытался использовать демократические устремления Февральской революции¹⁵⁷. В апреле 1917 года власти также переименовали Романов-на-Мурмане в Мурманск, подчеркивая разрыв с наследием династии Романовых¹⁵⁸.

Несмотря на это, Временное правительство продолжало использовать некоторые более ранние практики. Строительное управление железной дороги активно использовало труд военнопленных, и к моменту Октябрьской революции там оставалось около 12 тысяч рабочих из их числа¹⁵⁹. Похожими оставались способы регулирования цен на продукты питания, решение санитарных проблем, недостаточность медицинской помощи, а также попытка наладить строгую дисциплину среди рабочих и военнопленных¹⁶⁰. Вдоль дороги продолжалась интенсивная вырубка лесов, массово погибал скот¹⁶¹. Чиновники также выражали беспокойство проблемой отходов, которые повсеместно загрязняли вагоны, дорогу, станции и склады вдоль железнодорожных путей и угрожали здоровью пассажиров и рабочих. В сентябре 1917 года вышло постановление начальника дороги, предписывавшее механизировать сбор мусора, установить больше мусорных контейнеров и обязывать рабочих сжигать или закапывать мусор в хранилищах. Также в документе указывалось на то, что в случае, когда потенциально заразный мусор сваливался на пути, следовало организовывать дезинфекцию под контролем медицинского персонала¹⁶².

¹⁵⁷ *Сурожский П.* Как строилась Мурманская железная дорога. С. 232–244; ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 1. Л. 165.

¹⁵⁸ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 1а. Л. 232; *Хабаров В. А.* Магистраль. С. 32.

¹⁵⁹ *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 139–144; ГАМО. Ф. Р-488. Оп. 1. Д. 13. Л. 5–6; Гражданская война на Мурмане глазами участников и очевидцев: сборник воспоминаний и документов. Мурманск: Мурманское книжное издательство, 2006. С. 24.

¹⁶⁰ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 16. Л. 86; Д. 17. Л. 174–177; Д. 14. Л. 152; Д. 4. Л. 67–68; Д. 33. Л. 128–131; Ф. Р-488. Оп. 1. Д. 13. Л. 5–6.

¹⁶¹ ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 4, Л. 180; *Киселев А. А.* Кольской атомной – 30. С. 10.

¹⁶² ГАМО. Ф. И-72. Оп. 1. Д. 1а. Л. 86; Д. 17. Л. 96, 98.

Реакция Временного правительства на препятствия со стороны природы, так же как и практики царского времени, далеко не всегда учитывала особенности и необходимость более внимательного отношения к северной природе. Когда среди военнопленных заболеваемость цингой в сентябре 1917 года приобрела масштаб эпидемии, власти приняли решение прекратить наступление на природу и отступить¹⁶³. Так, было предписано оставить многие рабочие площадки на зимний период, поскольку «среди условий, препятствующих ведению работ зимой, на первом плане следует поставить тяжелые климатические условия. Начиная с осенних месяцев, по общему отзыву, наступает период ветров, которые даже при сравнительно незначительной температуре достигают крайней резкости и силы, делая всякую работу на открытом воздухе физически невозможной и понижая продуктивность труда до минимума»¹⁶⁴.

Придя к власти в октябре 1917 года, большевики продолжили милитаристскую линию в Строительном управлении железной дороги. К этому времени понятие «советская власть», изначально бывшее обозначением репрезентативного органа власти у разнообразных социалистических течений, теперь стало прочно ассоциироваться с большевиками. Новая власть выполнила обещание заключить мир и выйти из войны в марте 1918 года, и к этому времени вдоль Мурманской железной дороги был основан милицейский участок, а также установлены новые цены на продукты для его сотрудников¹⁶⁵. На протяжении всего этого времени военнопленные и наемные рабочие продолжали терпеть лишения, такие как нехватка элементарных продуктов и риск эпидемий и масштабного голода¹⁶⁶. Военнопленные центральных держав оставались на Мурманской дороге как минимум до мая 1918 года, уже после того, как был подписан Брест-Литовский мирный договор, согласно которому в обмен на мир Германии передавались обширные территории на западной границе России¹⁶⁷.

При этом именно выход России из Первой мировой войны стал причиной превращения Мурманской железной дороги в реальную военную зону. После подписания Брест-Литовского договора в марте 1918 года с разрешения большевиков в Мурманске высадились британские пехотинцы. Союзные силы должны были защищать большие склады боеприпасов и железную дорогу в случае вторжения туда войск центральных держав, однако их план также не исключал возможности столкновения с большевиками. Не подчинившись приказам из центра прекратить сотрудничество с союзниками весной 1918 года, Мурманский Совет летом поддержал иностранную интервенцию. В итоге на Мурманский фронт прибыло более десяти тысяч солдат, и фронт приобрел важное геополитическое значение благодаря наличию железной дороги и незамерзающего порта. Антибольшевистские силы взяли под контроль Архангельск в августе 1918 года и в следующем месяце упразднили Мурманский Совет, который был заменен на земство. Выражая все меньшую заинтересованность в участии в Гражданской войне в России, особенно после окончания Первой мировой войны в ноябре 1918 года, иностранные интервенты оставались в этом регионе до осени 1919 года. Силы интервентов включали американские военные подразделения, задача которых заключалась в охране Мурманской дороги¹⁶⁸.

¹⁶³ Там же. Д. 4. Л. 161.

¹⁶⁴ Там же. Д. 3. Л. 394.

¹⁶⁵ ГАМО. Ф. Р-488. Оп. 1. Д. 15. Л. 8, 31–32.

¹⁶⁶ Там же. Д. 13. Л. 55, 58.

¹⁶⁷ *Nachtigal R.* Die Murmanbahn 1915 bis 1919. S. 123.

¹⁶⁸ Эти вопросы освещены в некоторых работах по политической и военной истории, см.: *Новикова Л.* Провинциальная «контрреволюция»: Белое движение и Гражданская война на русском Севере, 1917–1920. М.: Новое литературное обозрение, 2011; *Kotsonis Y.* Arkhangel'sk, 1918: Regionalism and Populism in the Russian Civil War // *Russian Review*. 1992. Vol. 51. № 4. P. 526–544; *Kennan G. F.* The Decision to Intervene. 2 vols. Princeton: Princeton University Press, 1958; *Fogelson D. S.* America's Secret War against Bolshevism. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1995; *Somin I.* Stillborn Crusade: The Tragic Failure of Western Intervention in the Russian Civil War. 1918–1920. New Brunswick: Transaction Publishers, 1996; *Willett R. L.* Russian Sideshow: America's Undeclared War. Washington, DC: Brassey's, 2003.

Иностранные военные относились к природе как к чему-то, что нужно было преодолеть и подчинить. В первые годы Гражданской войны союзные державы фактически управляли Кольским полуостровом, сотрудничая сначала с недолговечным социалистическим правительством в Архангельске, которым руководил бывший революционер Николай Чайковский, а затем с лидером Белого движения на Севере генералом Евгением Миллером¹⁶⁹. Поскольку большая часть Мурманской железной дороги контролировалась врагом, Красная Армия регулярно взрывала мосты на этом стратегическом объекте, постоянно вынуждая интервентов ремонтировать дорогу¹⁷⁰. Союзники установили свою систему распределения продуктов в Мурманске не только для военных, но и для местных жителей, стремясь обеспечить их лояльность. В странах-интервентах ситуация с продовольствием обстояла лучше, чем в России, и поэтому им удавалось обеспечивать местное население едой, хотя между британским и американским правительствами возникали разногласия¹⁷¹. Поставки продуктов за пределы Мурманска были более трудной задачей из-за природных факторов. Архангельск был заблокирован замерзшими водами, что вызывало беспокойство американского правительства, особенно в отношении женщин, вынужденных проживать в тяжелых климатических условиях¹⁷². Военные искали возможность использовать Мурманскую железную дорогу для поставок по берегу Белого моря, однако весной многие участки дороги затоплялись и становились непригодными для использования¹⁷³.

Такие трудности приводили к тому, что у союзников сформировалось негативное отношение к северной природе. Так, пока дипломаты обсуждали заключение договоров на заготовку древесины и руды под Мурманском, военные часто подчеркивали, насколько недружелюбной была эта территория¹⁷⁴. Один американский солдат, участвовавший в ремонте Мурманской железной дороги, в письме домой называл этот край «унылым и мрачным», рассказывая шутливо, что единственным развлечением была поездка на поезде до Мурманска, который солдаты прозвали «компания „Северный Полюс“ или „Раз в три недели“»: он идет на Север в одну неделю и «пытается вернуться назад» в следующую¹⁷⁵. В то же время союзники обращали внимание на то, что северная природа Кольского полуострова могла обеспечить условия для надежной обороны. Так, в брошюре американского военного ведомства, розданной солдатам, отмечалось, что «топографические условия Мурманского региона таковы, что на Севере у противника будет мало шансов захватить железную дорогу»¹⁷⁶.

Белые, занявшие территорию после ухода иностранных армий, фактически боролись с природой в течение нескольких месяцев в конце 1919 и начале 1920 года. Они планировали начать заготовку лесоматериалов в районе озера Имандра и привезти туда лошадей и фураж¹⁷⁷. Чиновники отчаянно искали способы снабжения региона водой зимой и завоза продовольствия для населения, которое все больше испытывало голод¹⁷⁸. Работники дороги также пытались справляться с обильными снегопадами и снежными заносами, которые препятствовали нормальному функционированию дороги¹⁷⁹. В течение этого периода белые были вынуждены

¹⁶⁹ Lincoln W. B. *Red Victory: A History of the Russian Civil War*. New York: Simon and Schuster, 1989. P. 270–286.

¹⁷⁰ Willett R. L. *Russian Sideshow*. P. 131–138.

¹⁷¹ NARA. Record Group 182. Box 1594.

¹⁷² NARA. Record Group 120. Boxes 1–3 [Letter from W. Delano Osborne, February 21, 1919].

¹⁷³ Ibid. [Situation in North Russia Theater, February 26, 1919]. P. 9.

¹⁷⁴ О дискуссиях о природных ресурсах Мурманска среди союзников см.: Новикова Л. Провинциальная «контрреволюция». С. 140–141.

¹⁷⁵ Bentley Historical Library. Polar Bear Collection. Harry Duink Papers. P. 40–41.

¹⁷⁶ Bentley Historical Library. Russia Route Zone A. P. 22.

¹⁷⁷ ГАМО. Ф. Р-621. Оп. 1. Д. 22. Л. 32, 73–76.

¹⁷⁸ Там же. Л. 32, 50, 75, 105.

¹⁷⁹ Там же. Л. 18, 67.

заниматься ремонтом уничтоженных мостов к югу от Кандалакши¹⁸⁰. Белые держали политических заключенных в нечеловеческих условиях в Иоканьге, и несколько сотен из них погибли от болезней и холода¹⁸¹.

Всего за несколько дней до того, как большевики стали контролировать Кольский полуостров в феврале и марте 1920 года, белый инженер, ответственный за северный участок железной дороги, по имени Павел Маслов, рапортовал о совершенно невыносимых природных условиях там. Главным препятствием для функционирования дороги были обильные снегопады, особенно в связи с тем, что лишь небольшое количество рабочих – больше половины из которых были женщины и подростки – могло быть отправлено для очистки путей. Маслов указывал, что в случае, если метель продлится несколько недель, борьба будет совершенно бессмысленной, даже при наличии техники. Маслов просил выделить ему хотя бы сто военнопленных. Он также писал, что «нормальная работа в северных климатических условиях непрерывно от медленного истощения ослабляется». Такая ситуация приводила к настоящему голоду населения и железнодорожных работников и могла обернуться повальным заболеванием цингой: «Без увеличения нормы питания, что представляет вопрос жизни и смерти, всякие мероприятия по усилению транспорта не дадут желательных результатов»¹⁸².

Большевики столкнулись с похожими проблемами. В годы Гражданской войны они занимали южные участки железной дороги. Остро нуждаясь в поставках топлива в другие районы страны и испытывая нехватку квалифицированных лесозаготовителей и необходимого оборудования, Управление лесозаготовок и торфозаготовок Мурманской железной дороги стремилось эксплуатировать, как они говорили, «неисчерпаемые лесные богатства» вдоль нее¹⁸³. Осенью 1918 года чиновники признали «рациональным» закупить максимальное количество лесоматериалов и запросили «всемерное содействие в деле заготовки топлива для железных дорог, имеющих в настоящий момент весьма важное государственное значение»¹⁸⁴. Рабочие участков, подконтрольных красным, также страдали от нехватки продовольствия и предметов первой необходимости¹⁸⁵.

После поражения белых на Севере проблема нехватки топлива и еды становилась все более острой, особенно в условиях масштабного голода 1921 года, поразившего новое государство. Большевистские чиновники железной дороги особенно негодовали из-за отсутствия горючего на Кольском полуострове и писали, что необходимо принять героические меры и в кратчайший срок заготовить дрова¹⁸⁶. К концу лета 1920 года недоедание обернулось катастрофой: около десяти процентов от пятидесяти тысяч населения Мурманска заболели цингой. Медицинский инспектор, который привел эти цифры, обвинял в заболеваемости не только нехватку продуктов питания, но и северную природу. Он подчеркивал, что ни железнодорожные работники, ни медики не должны были жить в тяжелых арктических условиях этого дикого региона больше года¹⁸⁷. Согласно этому врачу, природа была противником – но теперь, с окончанием войны, можно было не сталкиваться с ней, а избегать ее.

¹⁸⁰ Там же. Л. 49.

¹⁸¹ Киселев А. А. ГУЛАГ на Мурмане: История тюрем, лагерей, колоний // Советский Мурман. 1992. № 7. С. 3; Новикова Л. Провинциальная «контрреволюция». С. 201–202.

¹⁸² ГАМО. Ф. Р-621. Оп. 1. Д. 22. Л. 32.

¹⁸³ ГАМО. Ф. Р-483. Оп. 1. Д. 2. Л. 2–3, 21–24, 29–32, 169–171; Д. 3. Л. 31–38, 53–54, 61–62; Д. 36. Л. 3–5, 13–16.

¹⁸⁴ Там же. Д. 2. Л. 21, 42.

¹⁸⁵ Там же. Д. 2. Л. 4–6, 22 об., 25; Д. 3. Л. 6, 16–20.

¹⁸⁶ Там же. Д. 100. Л. 26, 30, 32, 37, 88, 94, 138.

¹⁸⁷ ГАРФ. Ф. А-482. Оп. 2. Д. 295. Л. 1–2.

ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ

Окончание военных действий не привело к отступлению с Севера, а, напротив, вернуло идеи о необходимости его развития. Снова стали распространяться взгляды на кольскую природу не как на врага, а как на ресурс, который нужно использовать. Многие выражали технократические представления о колонизации и развитии Мурманского края, существовавшие еще до войны и революции. Это показывает преемственность со взглядами чиновников царского правительства, выступавшими за строительство дороги на Мурманское побережье.

Такой подход, делавший развитие приоритетным, перекликался с задачами новой экономической политики (нэпа) в 1920-е годы. В марте 1921 года лидеры большевиков разрешили свободную торговлю, чтобы оживить экономику. Нэп был вынужденным отступлением в условиях разорения, отменой многих централизованных мер управления сельским хозяйством и промышленностью периода военного коммунизма (1918–1921 годы). Это было время большей свободы и плюрализма в определении того, чем была советская культура и общество, если сравнивать с более поздним сталинским периодом. Самым важным было то, что нэп позволял экспериментировать с инструментами возрождения экономики, не приводящими к большим потерям.

Теоретически постройка Мурманской железной дороги должна была немедленно обеспечить плодотворную почву для оживления региона. В реальности же большая часть дороги была разрушена военными действиями в годы Гражданской войны. Это ставило вопрос о том, что делать дальше¹⁸⁸. Некоторые члены центрального правительства лоббировали идею о том, чтобы закрыть дорогу и лишь позднее заняться ее восстановлением. Лидеры недавно основанной Карельской трудовой коммуны – финские коммунисты, надеявшиеся на присоединение Финляндии посредством пролетарской революции, поддерживали ремонт дороги. Однако они выступали против любых схем, которые противоречили региональной автономии или сокращению национального населения Карелии¹⁸⁹. Правление дороги же выступало не только за ее ремонт, но и за то, чтобы сделать ее основным средством экспансии на Севере страны. Так, редакция «Вестника Мурманской железной дороги» писала в первом номере от 2 января 1923 года, что «путь возрождения Севера лежит на путях Мурманской дороги». Дорога должна была, по их мнению, помочь в колонизации региона и интегрировать его в культурную и экономическую жизнь страны¹⁹⁰.

В конечном итоге чиновники, ответственные за строительство Мурманской железной дороги, сотрудники нового Государственного колонизационного научно-исследовательского института, представители военного и транспортного наркоматов лоббировали план превращения дороги в полноценный инструмент для развития. 25 мая 1923 года, заручившись поддержкой лидера большевиков Владимира Ленина и основателя ЧК Феликса Дзержинского, Совет Труда и Оборона принял постановление, объявлявшее Мурманскую железную дорогу промышленно-транспортным и колонизационным комбинатом. Согласно этому документу, 241 тысяча квадратных километров, большую часть которых составляла территория Кольского полуострова, была передана Правлению Мурманской дороги (см. карту 2)¹⁹¹. Сторонники такого решения полагали, что подобное распределение земли заменит государственные субси-

¹⁸⁸ Крестьяшев. Достройка Мурманской жел. дороги // Вестник Мурманской железной дороги. 1923. № 2. С. 15–16.

¹⁸⁹ Baron N. Soviet Karelia.

¹⁹⁰ Наш Путь // Вестник Мурманской железной дороги. 1923. № 1. С. 1.

¹⁹¹ Сорокин В. В. К истории разработки постановления СТО об освоении Карельско-Мурманского края // История СССР. 1970. № 4. С. 114. В первые годы после революции железные дороги в целом играли важную роль в экономическом развитии государства, см.: Heywood A. Modernising Lenin's Russia: Economic Reconstruction, Foreign Trade and the Railways. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

дии и позволит организовать самофинансирование регионального развития. Они считали, что леса вдоль дороги будут использоваться в качестве источника топлива и строительных материалов для местных нужд и позволят получать прибыль за счет экспорта древесины. Рыбная же промышленность и развитие сельского хозяйства на крайнем Севере позволят накормить его новых жителей.

Сама идея «промышленно-колониационно-транспортного комбината» открывала новую возможность претворить в жизнь свои технократические цели для бывших чиновников дореволюционного Переселенческого управления. Вощинин и его коллега Иван Ямзин описывали колониационную деятельность как ускорение «процесса заселения и использования производительных сил недостаточно населенных и экономически недоразвитых территорий значительными массами людей, эмигрирующих из более густонаселенных областей»¹⁹². Чиркин указывал, что Мурманская железная дорога играла авангардную роль на Кольском Севере и «как орган государственного хозяйства должна стать сложным промышленно-транспортным предприятием, пробуждающим самыми разнообразными способами к экономической жизни прорезываемый ею безлюдный и пустынный край»¹⁹³. Это был призыв к тому, чтобы максимально полно использовать выгоду, которую могла дать природа, но при этом не разграблять ее хищнически. Чиркин обращался к опыту других стран, в частности Канады, имевшей похожий северный климат, и подчеркивал значение, которое имели транснациональные железные дороги для Северной Америки. Так, по его словам, дороги создали американскую нацию, и таким же образом Мурманская железная дорога могла помочь интегрировать Кольский полуостров в Советский Союз¹⁹⁴.

В это время возобновились разговоры об уникальности природы Кольского Севера. Подобно Витте и Энгельгардту Чиркин считал, что, открыв драгоценный ларец, который представляла собой нетронутая природа, можно было «оживить» регион¹⁹⁵. Другой автор писал, что отважные колонисты должны стать локомотивом для дальнейшей экономической ассимиляции и развития региона¹⁹⁶. Леса, рыба, реки, олени, минералы и океан должны были служить переселенцам. Начальник Мурманской железной дороги Арон Арнольдов заявлял, что «богатства края многочисленны. Мы имеем здесь массы залежей железных руд, многочисленные месторождения слюды, полевого шпата и кварца, барита, разные строительные материалы. Леса тянутся на протяжении всего района, рыбные промыслы на Мурманском берегу и на Белом море, обширнейшие олени пастбища и белый уголь (так он называл реки с гидроэнергетическим потенциалом. – Э. Б.)»¹⁹⁷. Популяризация научных знаний также способствовала формированию этого манящего образа окружающей среды. Геохимик Александр Ферсман популяризировал экспедиции на Кольский полуостров под своим руководством, в ходе которых были открыты промышленно значимые месторождения полезных ископаемых. Результаты этих экспедиций поколебали все еще распространенные представления о крайнем Севере как о полярной бесплодной пустыне¹⁹⁸. К концу 1920-х годов Мурманская железная дорога стала главным инструментом для интеграции окружающей среды Кольского полуострова в советскую эконо-

¹⁹² Ямзин И. Л., Вощинин В. П. Учение о колонизации и переселениях. М.: Государственное издательство, 1926. С. 4.

¹⁹³ Чиркин Г. Ф. «Канадизация» Мурманской железной дороги // Производительные силы района Мурманской железной дороги. С. 231; *Он же*. «Канадизация» Мурманской железной дороги // Вестник Мурманской железной дороги. 1923. № 1. С. 3.

¹⁹⁴ *Он же*. Советская Канада (Карело-Мурманский край) // Природа и люди: ежемесячное приложение к журналу «Вестник знания». 1929. № 3. С. 3.

¹⁹⁵ *Он же*. «Канадизация» Мурманской железной дороги. С. 225.

¹⁹⁶ Раевский Н. Три года колониационной работы // Карело-Мурманский край. 1927. Т. 5. № 3. С. 7–9.

¹⁹⁷ Арнольдов А. Вторые Дарданеллы: Мурманский выход в Европу. Петроград: Петропечать, 1922. С. 5–6.

¹⁹⁸ Ферсман А. Е. Три года за полярным кругом: Очерки научных экспедиций в центральную Лапландию 1920–1922 годов. М.: Молодая гвардия, 1924; *Он же*. Новый промышленный центр СССР за полярным кругом (Хибинский апатит). Л.: Изд. Академии наук СССР, 1931. О полярных пустынях см.: *Он же*. Современные пустыни // Природа. 1926. № 5–6. С. 15–26; АРАН. Ф. 544. Оп. 1. Д. 365. Л. 1–6.

мику. Управленцы железной дороги создали ряд предприятий – Желлес, Желрыба, Желстрой и Желсиликат, которые отвечали за заготовку и переработку древесины, рыболовство, строительство и кирпичное производство¹⁹⁹. Доходы от лесозаготовок и инвестиции частных и региональных предприятий позволили быстро отремонтировать и ввести дорогу в строй²⁰⁰. Объемы древесины, заготавливаемой Желлесом, выросли с 720 тысяч кубометров в 1924 году до 1 460 000 кубометров в 1928–1929 годах²⁰¹. Большая часть высококачественного лесоматериала привозилась из Карелии, а кольская древесина в основном использовалась в качестве топливного сырья. В 1924 году Правление железной дороги также взяло под свое руководство Мурманский порт и расширило промысел рыбы²⁰². В период 1923–1929 годов Желрыба заготовила 16 483 тонны рыбы²⁰³. Наконец, Правление дороги искало новые способы использования болотистых и тундровых земель Кольского полуострова²⁰⁴. В них входило создание сети гидроэлектростанций, модернизация оленеводства, а также обследование месторождений минералов²⁰⁵. К этим практикам также относилась деятельность по мелиорации земель, восстановление лесов и подготовка участков для последующего индивидуального строительства²⁰⁶.

Если экономическая деятельность Мурманской дороги была успешной, то заселение территории оставалось большой проблемой. Чиновники предлагали возможности трудоустройства и земли для переселенцев, однако уговорить людей приехать и остаться оказалось непросто. В первые годы только несколько сотен человек поселилось на Кольском полуострове вдоль дороги, но многие из них вскоре уехали. Больше людей приезжало в Карелию, но даже там не хватало рабочих на лесозаготовительных операциях. Поэтому в течение 1920-х годов там активно использовался труд тысяч сезонных рабочих, а в конце десятилетия власти снова стали привлекать заключенных²⁰⁷. Разочаровавшись в столь малых достижениях в развитии региона, Арнольдов писал в 1925 году, что «переселение как таковое получает не доминирующее, а служебное значение – оно есть средство, а не цель, оно является только одним из элементов колонизационного процесса». Главной целью была «организация всякого рода предприятий по промышленному использованию природных ресурсов колонизируемого края»²⁰⁸. Это подтверждало, что служащие Мурманской железной дороги оставались заинтересованными прежде всего в промышленном развитии Кольского полуострова.

Чиновникам удалось добиться более серьезных успехов в заселении региона к концу десятилетия. Чиркин с гордостью констатировал, что население Мурманска возросло с 14 500 человек в 1923 году до 23 000 человек в 1929 году²⁰⁹. Однако эти результаты не смогли помешать тому, что советская модель развития Севера уверенно менялась, и вместо ассимиляции природы ее покорение снова стало главной линией. В течение 1930 года Мурманская

¹⁹⁹ Каждое из этих названий содержит слово «железная дорога». Например, Желлес расшифровывался как «железнодорожный лес» и т. д. Эти сокращения прочно ассоциировались с промышленным развитием, см.: *Хабаров В. А.* Магистраль. С. 41–62.

²⁰⁰ *Baron N.* Soviet Karelia. P. 77–78.

²⁰¹ АРАН. Ф. 544. Оп. 1. Д. 115. Л. 3.

²⁰² *Хабаров В. А.* Магистраль. С. 55–56.

²⁰³ АРАН. Ф. 544. Оп. 1. Д. 115. Л. 3.

²⁰⁴ *Baron N.* Soviet Karelia. P. 72–78.

²⁰⁵ См. также: Производительные силы района Мурманской железной дороги.

²⁰⁶ Мурманская железная дорога как промышленно-колонизационно-транспортный комбинат. Л.: Правление Мурманской железной дороги. 1926. С. 16–17; ГАМО. Ф. Р-397. Оп. 1. Д. 34. Л. 25–28.

²⁰⁷ Мурманская железная дорога как промышленно-колонизационно-транспортный комбинат. С. 9; *Раевский Н.* Три года колонизационной работы // Карело-Мурманский край. 1927. Т. 5. № 3. С. 7–9; Население города Мурманска к началу 1925 года. Мурманск, 1925.

²⁰⁸ *Арнольдов А.* Железнодорожная колонизация в Карельско-Мурманском крае: По материалам, разработанным колонизационным отделом правления дороги. Л.: Правление Мурманской железной дороги, 1925. С. 12–14.

²⁰⁹ *Baron N.* Soviet Karelia. P. 77.

железная дорога перестала заниматься вопросом заселения региона и к сентябрю потеряла свой статус «промышленно-колониционно-транспортного комбината»²¹⁰. Само слово «колонизация», хоть и критиковавшееся, но в целом общепринятое в 1920-е годы, стало все более маргинальным в советском дискурсе первой пятилетки (1928–1932 годы)²¹¹. В декабре 1929 года член Политбюро Михаил Томский наставлял Василия Кондрикова, одного из самых главных деятелей в промышленном развитии Кольского полуострова, что понятие «колонизация» должно быть отброшено²¹². Практика регионального развития, пришедшая на смену колонизации, была еще более военизированной и не менее имперской по форме.

²¹⁰ Хабаров В. А. Магистраль. С. 68; Сорокин В. В. К истории разработки постановления СТО об освоении Карельско-Мурманского края. С. 115.

²¹¹ Hirsch F. Empire of Nations. P. 87–98.

²¹² ГАМО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 1. Л. 103.

ВОЕНИЗИРОВАННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В СТАЛИНСКУЮ ЭПОХУ

Форсированная индустриализация эпохи высокого сталинизма стала водоразделом в российской истории. С помощью жестких методов за короткий срок страна превратилась из аграрной в промышленно развитую. Историки не раз обращались к различным аспектам истории сталинизма, в том числе к вопросу о том, какое влияние военный период оказал на последующее развитие режима. Многие ученые подчеркивают, что война была для большевиков важным образовательным опытом, заложив основу многих практик сталинского правления, таких как милитаризованность политической культуры, централизация власти, шпионаж и применение методов террора и насилия²¹³. Экономические практики взаимодействия с северной природой в сталинский период также имели корни в войнах Первой мировой и Гражданской. Сталинизм соединил исторические милитаристские и мирные формы взаимодействия с окружающей средой. Так, экологические аспекты железнодорожных проектов 1928–1953 годов скорее напоминали именно строительство Мурманской железной дороги в царское время, нежели практики эпохи нэпа.

Железнодорожное строительство на Кольском полуострове в годы правления Сталина имело много общих черт с военным временем²¹⁴. Главной задачей была форсированная индустриализация, для чего часто применялись экстраординарные методы организации поставок материалов и продовольствия и привлечения рабочей силы. При этом они допускали разрушительное отношение к природе, понятное только в контексте военного времени. При строительстве новых железных дорог сталинское руководство прибегало к использованию труда заключенных, истоки которого можно видеть еще в строительстве Транссибирской магистрали в начале XX века. Этот труд стал широко распространенной практикой в годы Первой мировой войны. Источниками подневольной рабочей силы при Сталине были ГУЛАГ, спецпереселенцы из числа раскулаченных крестьян и военнопленные. Похожими были проблемы со снабжением рабочих продуктами и их незащищенностью в тяжелых северных условиях в целом. Сложные и военизированные отношения с кольской природой снова провоцировали рост агрессивных настроений по отношению к ней. Как следствие, периодические издания и другие источники 1930-х годов изобиловали описаниями индустриализации как «борьбы», «покорения» и «победы»²¹⁵.

Первоначально советское руководство планировало расширение железнодорожного строительства в регионе через развитие предприятий по добыче и обогащению фосфорсодержащих минералов на базе созданного треста «Апатит», расположенного в новом городе Хибиногорске в Хибинах. Одновременно с принятием этого решения в сентябре 1929 года плановики решили организовать строительство железнодорожных путей для соединения Мурманской дороги с новыми промышленными предприятиями. Постройку дополнительной ветки планировалось завершить к августу 1930 года за счет труда заключенных Соловецкого

²¹³ См. подробнее в: *Tucker R. C. Stalinism as Revolution from Above // Stalinism: Essays in Historical Interpretation / Ed. by R. C. Tucker. New York: Norton, 1977. P. 77–108; Fitzpatrick Sh. The Legacy of the Civil War; Raleigh D. Experiencing Russia's Civil War; Holquist P. Making War, Forging Revolution; Idem. «Information is the Alpha and Omega of Our Work»: Bolshevik Surveillance in Its Pan-European Context // The Journal of Modern History. 1997. Vol. 69. № 3. P. 415–450.*

²¹⁴ О железнодорожном строительстве в других регионах страны в сталинский период см.: *Rees E. A. Stalinism and Soviet Rail Transport, 1928–1941. New York: St. Martin's Press, 1995; Payne M. J. Stalin's Railroad: Turksib and the Building of Socialism. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2001.*

²¹⁵ Например: Хибиногорский рабочий. 1932. 18 октября. С. 1; *Ферсман А. Е. Новый промышленный центр СССР за полярным кругом. С. 5–7, 47–48; Вишневский Б. Камень плодородия. М.; Л.: Партийное издательство, 1932. С. 53–54; Коссов М. М., Каган Б. И. Северный горно-химический трест Апатит во 2-м пятилетии // Карело-Мурманский край. 1932. № 3–4. С. 14; Большевики победили тундру. Л.: Изд-во писателей в Ленинграде, 1932.*

лагеря²¹⁶. К концу 1930 года на строительстве работало около 2000 заключенных, и с приходом крепких морозов стало понятно, что этот проект, как и многие другие в районе Хибин в эти годы, не будет окончен в срок²¹⁷. Как и до революции, из-за тяжелых климатических условий и отсутствия гигиены рабочие массово заболели тифом, туберкулезом и цингой. В 1930-е годы сама Мурманская железная дорога также требовала ремонта отдельных участков, на которые привлекали подневольных рабочих. Раскулаченные крестьяне строили гидроэлектростанцию «Нива-2», позволившую электрифицировать Мурманскую дорогу²¹⁸. В 1935 году Хибиногорску и Мурманской железной дороге было присвоено имя Сергея Кирова, убитого годом ранее.

Во второй половине десятилетия был достроен еще один участок дороги для обеспечения доступа к новому центру производства никеля – Мончегорску. В августе 1935 года новый комбинат «Североникель» заключил договор с 14-м отделением Беломорско-Балтийского канала (ББК) о строительстве новой линии от никелевого производства к железнодорожной станции Оленья к северу от озера Имандра²¹⁹. Плановики надеялись завершить строительство к ноябрю 1935 года, однако работы затянулись до лета 1936 года²²⁰. Несколько тысяч заключенных, занятых на строительстве дороги в 1935–1936 годах, испытывали катастрофическую нехватку поставок продуктов питания, привозившихся из Колы, и оборудования; большой проблемой была нехватка жилья. 14-е отделение ББК выделило военные палатки для размещения рабочих, которые сидели и лежали прямо на снегу. Один заключенный описывал: «В них было грязно, как на скотном дворе, и часто не было горячей воды»²²¹. Холодный климат, антисанитарные условия и неполноценное питание привели к тому, что почти десять процентов рабочих погибли²²².

Отношения строителей и природы во время возведения дороги Мончегорск – Оленья также можно охарактеризовать как милитаристские. Леса в окрестностях строительства быстро вырубались на стройматериалы, топливо и шпалы. Рабочие также использовали песок для возведения насыпей вдоль дороги²²³. Такой подход наносил ущерб природе и при этом не способствовал качественной постройке железной дороги. Нехватка материалов, в частности шпал, в сочетании со спешным строительством привели к тому, что весенние оттепели довольно быстро разрушили дорогу²²⁴. Обеспокоенный такой ситуацией, Кондриков, теперь возглавлявший «Североникель», писал, как природа реагировала на поспешное строительство: «С железнодорожной веткой положение очень тяжелое: снег весь сошел и, воочию, вскрылась возмутительная работа 14-го отд. по ветке. По существу, ветки нет, так как почти на всем протяжении она проходит по нулевым отметкам и по болотам»²²⁵. Два актора – время и заключенные – были вынуждены участвовать в покорении Севера, игнорируя методы, которые могли бы быть менее затратными с экономической точки зрения. В итоге, хотя лагерное руководство объявило об

²¹⁶ Часть официальная // Хибинские апатиты: Сборник / Ред. А. Е. Ферсман. Т. 1. Л.: Изд. Гостреста «Апатит», 1930. С. 285.

²¹⁷ ГАМО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 1. Л. 318–319.

²¹⁸ Технические условия на достройку и реконструкцию Мурманской железной дороги. Л.: Изд. Научно-технического совета Мурманской железной дороги, 1934. С. 3–5; *Хабаров В. А.* Магистраль. С. 78–81; *Шапков В. Я.* Спецпереселенцы в истории Мурманской области. Мурманск: Максимум, 2004. С. 147–151.

²¹⁹ *Еремеева А. А.* Строительство комбината «Североникель» (период до начала Великой Отечественной войны) в г. Мончегорске Мурманской области // Этнокультурные процессы на Кольском Севере / Ред. В. П. Петров, И. А. Разумова. Апатиты: Кольский научный центр РАН, 2004. С. 90–92; ГАМО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 53. Л. 15–16, 60–61, 70, 229, 255–256, 264–265, 309–311; Д. 55. Л. 132–133, 694, 711. О работе Беломорско-Балтийского канала см.: *Baron N.* Soviet Karelia. P. 137–227.

²²⁰ ГАМО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 53. Л. 15–16.

²²¹ Цит. по: *Киселев А. А.* ГУЛАГ на Мурмане. С. 3.

²²² Там же.

²²³ *Еремеева А. А.* Строительство комбината «Североникель». С. 91.

²²⁴ ГАМО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 63. Л. 250–252; Д. 62. Л. 387.

²²⁵ Там же. Д. 62. Л. 160.

окончании строительства железной дороги, рабочие «Североникеля» были вынуждены ремонтировать ее в течение всего лета 1936 года²²⁶.

Милитаризация местной экономики в годы, предшествовавшие Второй мировой войне, и в период послевоенного восстановления осуществлялась в рамках все той же модели. С началом Зимней войны между Советским Союзом и Финляндией в конце 1939 года интенсивность использования труда заключенных ГУЛАГа на ремонтных и строительных работах возросла, и такой труд оставался нормой в 1940-е и в начале 1950-х годов²²⁷. Заключенные работали на дороге от Ёны до будущего центра горнодобывающей промышленности Ковдора в 1940 году, вырубив все леса в этом районе²²⁸. Кроме того, военнопленные и после Второй мировой войны помогли завершить ряд проектов, в том числе ремонт железных дорог и развитие Печенгского района²²⁹. В начале 1950-х годов была сделана попытка проложить линию, соединяющую никелевые месторождения и главную магистраль Мурманской дороги. Но, как и раньше, каменистый и болотистый ландшафт и переменчивые погодные условия мешали строительству. В итоге дорога от Ковдора до Пинозера, соединившая Печенгский район и Кольский полуостров, была открыта только через несколько лет после смерти Сталина в 1953 году²³⁰.

Вместе с концом сталинизма произошло изменение промышленных практик: ушли в прошлое имперские форсированные методы, широко использовавшиеся в годы Первой мировой войны и возрожденные в 1930-е годы. Региональные руководители с середины 1950-х годов выбрали ассимилирующую модель. В частности, они запустили новые проекты строительства дорог для соединения новых добывающих предприятий, включая Ревду у Ловозера, и главной железной дороги (официально переименованной в Октябрьскую железную дорогу после 1959 года). В 1980-е годы была построена железная дорога Кировск – Апатиты, а также автомобильная трасса от Мурманска до Ленинграда. Эти проекты служили интеграции природных ресурсов региона, способствуя развитию нового типа отношений природы, власти и общества.

²²⁶ Там же. Д. 63. Л. 110, 248–252; Д. 62. Л. 160, 385–389; Д. 64. Л. 191–194, 236–237.

²²⁷ Система исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923–1960 / Ред. М. Б. Смирнов. М.: Звенья, 1998. С. 165–166, 169–170, 296, 397–398, 410–411, 430–433.

²²⁸ Киселев А. А. ГУЛАГ на Мурмане. С. 3.

²²⁹ Раутио В., Андреев О. А. Социальная реструктуризация горнодобывающей промышленности Печенгского района Мурманской области. Мурманск: Мурманский гуманитарный институт / Баренц центр исследований, 2004. С. 12–15; Еремеева А. А. Строительство комбината «Североникель». С. 97; Печенга: Опыт краеведческой энциклопедии / Ред. В. А. Мазак. Мурманск: Просветительский центр «Доброхот», 2005. С. 400.

²³⁰ Потемкин Л. А. У северной границы: Печенга советская. С. 215–225.

Глава 3

СТАЛИНИЗМ КАК ЭКОСИСТЕМА

Один из основоположников советской науки геохимик Александр Ферсман часто рассуждал о промышленной экспансии страны. Особую гордость у него вызывали его собственные усилия в освоении Севера. Для него добыча фосфатов в Хибинских горах на Кольском полуострове была убедительным примером того, чего можно было достигнуть при социализме. Ближе к концу первой пятилетки (1928–1932), в 1932 году Ферсман хвастался как одним из достижений основанием нового города Хибиногорска (позднее Кировска) и треста «Апатит»: «За истекший год мне пришлось непосредственно на месте познакомиться с четырьмя гигантами нашей индустрии: Магнитогорском, Кузнецкстроем, Ангарстроем и Хибинами. Передо мною прошли картины грандиозных успехов социалистической стройки и социалистического плана, но ни один из гигантов металлургии и энергетики не может сравниться с Хибинами по сложности постановки самой проблемы и по грандиозным трудностям новизны небывалых полярных масштабов проводимой работы»²³¹. Благодаря массовой мобилизации материальных и трудовых ресурсов Советскому Союзу даже удалось донести до этой арктической периферии указание Сталина о построении социализма «в отдельно взятой стране». Для Ферсмана ничто так полно не воплощало вновь обретенные возможности советской власти, чем это промышленное преобразование окружающей среды Кольского полуострова.

В конце 1920-х годов советское руководство приняло решение радикально ускорить промышленное развитие в масштабе всей страны. Стремление экономически догнать Запад, повысить обороноспособность страны после военных опасений в 1927 году и возвращение революционных обещаний большевиков уже в сталинском обличе помогли подтолкнуть эту общую кампанию. Составители государственного плана, в частности, выбрали разработку месторождений Хибинских гор специально для того, чтобы создать новый отечественный центр производства химических удобрений. Вместе с этим они хотели продемонстрировать, что Советский Союз был способен создавать целые промышленные города «с нуля» в местах, которые были к этому совершенно не приспособлены. За годы первого пятилетнего плана благодаря развитию Хибин Кольский полуостров встал на путь к тому, чтобы стать одним из самых застроенных и густонаселенных частей глобальной Арктики. Тысячи людей приехали на этот некогда пустынный горный кряж, чтобы помочь добывать и обогащать богатые фосфором минералы – апатиты. Созданная там промышленность послужила основой для быстрого подъема регионального горнодобывающего сектора в течение последующих десятилетий.

Промышленный подъем советской Арктики в 1930-е годы непосредственно зависел от представлений и установок, существовавших ранее, а также от физико-географических особенностей этого региона. Хибины виделись как перспективное место для строительства нового города горнодобывающей промышленности благодаря наличию месторождений апатитов, недавно открытых Ферсманом, и близости к Мурманской железной дороге. Такое сочетание геологического и географического факторов резонировало с давно сформулированными представлениями о необходимости оживить Север, основываясь на возможностях, которые предоставляла природа. Однако недружелюбная окружающая среда Хибин серьезно осложняла эти смелые планы. И государственные руководители снова выражали желание взаимодействовать с миром природы в духе милитаризма.

²³¹ Ферсман А. Е. Предисловие // Соловьянов Г. Н. Кольский промышленный узел. М.: Государственное экономическое издательство, 1932. С. 3.

Однако строительство «социалистического» поселения на полярном Севере не было по своему смыслу простым повторением железнодорожного проекта. Оно также включало в себя попытку установить особые отношения с природой. Действительно, как я утверждаю, индустриализация Хибинских гор включала в себя усилия переделать экосистему в сталинистскую.

Заимствованный из экологии термин «экосистема» обозначает сеть взаимодействий между людьми, растениями, животными, климатом, геологическими процессами, географическими характеристиками и неодушевленной материей. Все существа и силы в природной системе действуют, влияют и изменяют друг друга в рамках экосистемы. Элементы природы, таким образом, являются потенциальными действующими лицами (актерами) истории, хотя и не обладают способностью иметь сознательные цели. Сосредотачивая внимание на совокупности всех элементов природного мира, я буду рассматривать вопросы, выходящие за рамки загрязнения, экологического управления, охраны природы. Так, я буду исследовать проблемы здоровья и условий жизни людей, динамику населения, сезонные колебания климата, свойства добываемых материалов, местную флору и фауну. В самом деле, практически каждая грань промышленного строительства и урбанизации Хибин приводила к новым формам взаимодействий с окружающей средой. Идеи, лежащие в основе того, чтобы сделать Арктику социалистической, отношение к людям, вынужденным работать там, и усилия по освоению тундры в экономических целях опирались на пересмотренные принципы экологии.

Но какой именно тип экосистемы советское руководство хотело создать на Кольском Севере? Она должна была объединить открытое превосходство над природой с беспрецедентным уровнем социалистической гармонии. Промышленники смешивали холизм и доминирование как в своей риторике, так и в своих усилиях принести сталинизм в Хибин. Напряжение между этими противоречащими друг другу повестками помогает объяснить экологические контуры индустриализации в начале 1930-х годов, включая некоторые из ее катастрофических результатов. Надежда на гармонию с природным окружением вдохновила решение построить большой город в Хибинских горах и оформила планы поселения. Она была видна в дискуссиях о том, как полярная природа будет улучшаться благодаря деятельности человека, а также в схемах ограничения промышленного загрязнения, влияющего на жителей. Кроме освоения северной природы в экономических целях усилия государства по установлению гармонии были направлены на создание улучшенной и более пригодной для жизни среды. Напротив, господство над природой означало ее отделение и независимость деятельности людей от нечеловеческого мира. Отчасти советские руководители пытались достигнуть этой независимости, обновив старые практики военизированного завоевания природы. Такая непримиримая позиция по отношению к природе прямо подрывала уверенные надежды на новый тип индустриальной цивилизации, которая будет гармонизировать с окружающей средой Арктики. Вместо этого выбор в пользу милитаристского доминирования в мирное время привел к знакомым проблемам. Спецпереселенцы из числа крестьян заболели в непригодных для жизни условиях, водоемы страдали от незапланированных токсичных сбросов, а беспорядки сводили на нет многочисленные специальные усилия по мобилизации местных ресурсов.

Когда Максим Горький посетил Хибинские горы в июне 1929 года, он жаловался на картину «довременного хаоса, какую дает этот своеобразно красивый и суровый край». Никакие другие горы не дают такой картины: «Природа хотела что-то сделать, но только засеяла огромное пространство земли камнями»²³². Такая риторика должна быть знакома экологическим историкам Советского Союза, которые очень часто подчеркивали враждебное отношение Горького к природе²³³. Однако Горький настаивал на том, что «разумная деятельность

²³² Горький М. На краю земли // Пульс Хибин / Ред. Б. И. Никольский, Ю. А. Помпеев. Л.: Советский писатель, 1984. С. 21.

²³³ Rosenholm A., Autio-Sarasma S. Introduction // Understanding Russian Nature: Representations, Values and Concepts / Ed. by A. Rosenholm, S. Autio-Sarasma. Aleksanteri Papers. 2005. № 4. P. 9–18; Bolotova A. Colonization of Nature in the Soviet Union; Weiner D. Models of Nature. P. 168–171.

людей» может оказаться взаимовыгодной, служащей интересам человека и помогающей полярной природе реализовать ее потенциал²³⁴. Эта отчасти шизофреническая амальгама покорения и холизма в целом отражает сталинистское отношение к природе. Ее наличие также указывает на необходимость внести две важные коррективы в понимание советской экологической истории.

Во-первых, часто отмечаемый антагонизм по отношению к миру природы в сталинский период был лишь частью истории. Ряд историков считает, что прометеевская антипатия к природе определила советский подход к окружающей среде и даже явилась первопричиной последующих масштабных экологических проблем²³⁵. Но и более холистическая установка повлияла не в меньшей степени на то, что советские руководители попробовали осуществить в Хибинах²³⁶. Я не имею здесь в виду то, что сталинская индустриализация была более дружественной по отношению к природе, чем обычно считается, но предлагаю обратить более пристальное внимание на многообразные и противоречивые элементы отношений между экономической системой и природным миром. Во-вторых, внешне незаметные черты капитализма, скрытые в советском социализме, были менее важны для взаимодействий с окружающей средой, чем это можно было бы предположить, исходя из исследований «сталинизма как цивилизации»²³⁷. Совокупная склонность к поглощению и гармонизации определяла сталинистские экосистемы больше, чем ослабленные права собственности и нарушенные рынки. Во многом экологические последствия масштабных преобразований в Хибинах напоминали результаты гигантских индустриальных проектов повсюду в мире. Однако сталинистскую природу лучше всего характеризует именно такой дуализм, нежели представление о том, что она ни в коем случае не была источником капиталистических товаров²³⁸.

²³⁴ Горький М. На краю земли. С. 21.

²³⁵ Представление о том, что сталинизм был враждебным природе, является довольно распространенным в историографии. См., например: *Weiner D. Models of Nature*. Пер. на рус.: *Вайнер Д. Модели природы*; *Weiner D. A Little Corner of Freedom*; *Josephson P. Industrialized Nature*; *Idem. Would Trotsky Wear a Bluetooth*. Алла Болотова показывает, как люди жили в Хибинском регионе, балансируя между любовью к природе и согласием с дискурсом завоевания в позднесоветский период. На мой взгляд, говоря о дискурсе завоевания, следует учитывать его неоднородность, даже среди его сторонников. См.: *Bolotova A. Loving and Conquering Nature: Shifting Perceptions of the Environment in the Industrialised Russian North // Europe-Asia Studies*. 2021. Vol. 64. № 4. P. 654.

²³⁶ Это утверждение во многом совпадает с мнением Стивена Брейна о сталинистской лесной политике, хотя я не утверждаю, что более бережное отношение к природе при сталинизме было проявлением энвайронментализма. См.: *Brain S. Song of the Forest: Russian Forestry and Stalinist Environmentalism, 1905–1953*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2011. См. также: *Брейн С. Новый взгляд на уничтожение заповедников в СССР в 1950-е гг. // Историко-биологические исследования*. 2012. Т. 4. № 1. С. 57–72.

²³⁷ *Kotkin S. Magnetic Mountain*.

²³⁸ Специальный выпуск журнала «Критика» посвящен пересмотру утверждения о том, что антикапитализм определял сталинскую экономику, а не только экологическое развитие. См., в частности: *Sloin A., Sanchez-Sibony O. Economy and Power in the Soviet Union, 1917–39 // Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History*. 2014. Vol. 15. № 1. P. 7–22; *Sanchez-Sibony O. Depression Stalinism: The Great Break Reconsidered // Ibid*. P. 23–50; *Cowley M. K. The Right of Inheritance and the Stalin Revolution // Ibid*. P. 103–123.

В ПОИСКАХ МИНЕРАЛОВ

Под массивным, но хорошо очерченным географически горным районом на российском северо-западе оказался погребен «камень плодородия». Он находился там миллионы лет, но никто не знал о его ценности. Геологи, исследовавшие Хибинские горы в 1920-е годы, обнаружили там крупнейшие месторождения апатитов, объясняя их важнейшее значение для производства удобрений. Их научная работа основывалась на международном опыте геологических исследований и все более четко сформулированном представлении о том, что химикаты могли быть использованы в сельском хозяйстве. Менее чем через десятилетие эти исследователи помогли превратить Хибинские горы из малоизвестного горного массива, где не было постоянных поселений, в грандиозный промышленный объект социализма. Представления этих ученых были результатом их исследований в геологических экспедициях, а не кабинетных калькуляций. Именно эти экспедиции положили начало трансформациям окружающей среды в регионе.

Естественные процессы сформировали Хибинские горы и их окружающую среду задолго до вмешательства человека. Триста миллионов лет назад вулканическая магма из недр Земли начала медленно просачиваться в породы, образовавшие Фенноскандинавский щит. Застывнув, магма превратилась в большой массив нефелино-сиенитовых пород. Позднее геологические процессы способствовали формированию внутри нефелиновой руды апатитов. В течение последних шестидесяти пяти с половиной миллионов лет движение тектонических плит вытолкнуло наружу эти подземные массы. Они стали горным массивом, простирающимся на более чем километровой высоте над уровнем моря и занимающим площадь около 1327 квадратных километров²³⁹. С этих пор Хибинские горы стали единым целым с окружающей их средой. В центре южной части массива расположилась долина с двумя маленькими озерами – Большой Вудъявр и Малый Вудъявр. Из озера Большой Вудъявр в озеро Имандру на западном конце Хибин вытекает река Белая. Над озерами Вудъявр возвышаются несколько горных массивов, богатых апатитами: Расвумчорр, Кукисвумчорр и Юкспор. Доиндустриальные экосистемы региона представляли собой болотистые таежные леса, в основном сосновые в низинах, и альпийскую тундру на горных участках, где росли лишь мхи и лишайники. Некоторые крупные животные, такие как волки, россомахи, песцы и северные олени, жили на суше, и разнообразные виды обитали в горных реках и озерах²⁴⁰.

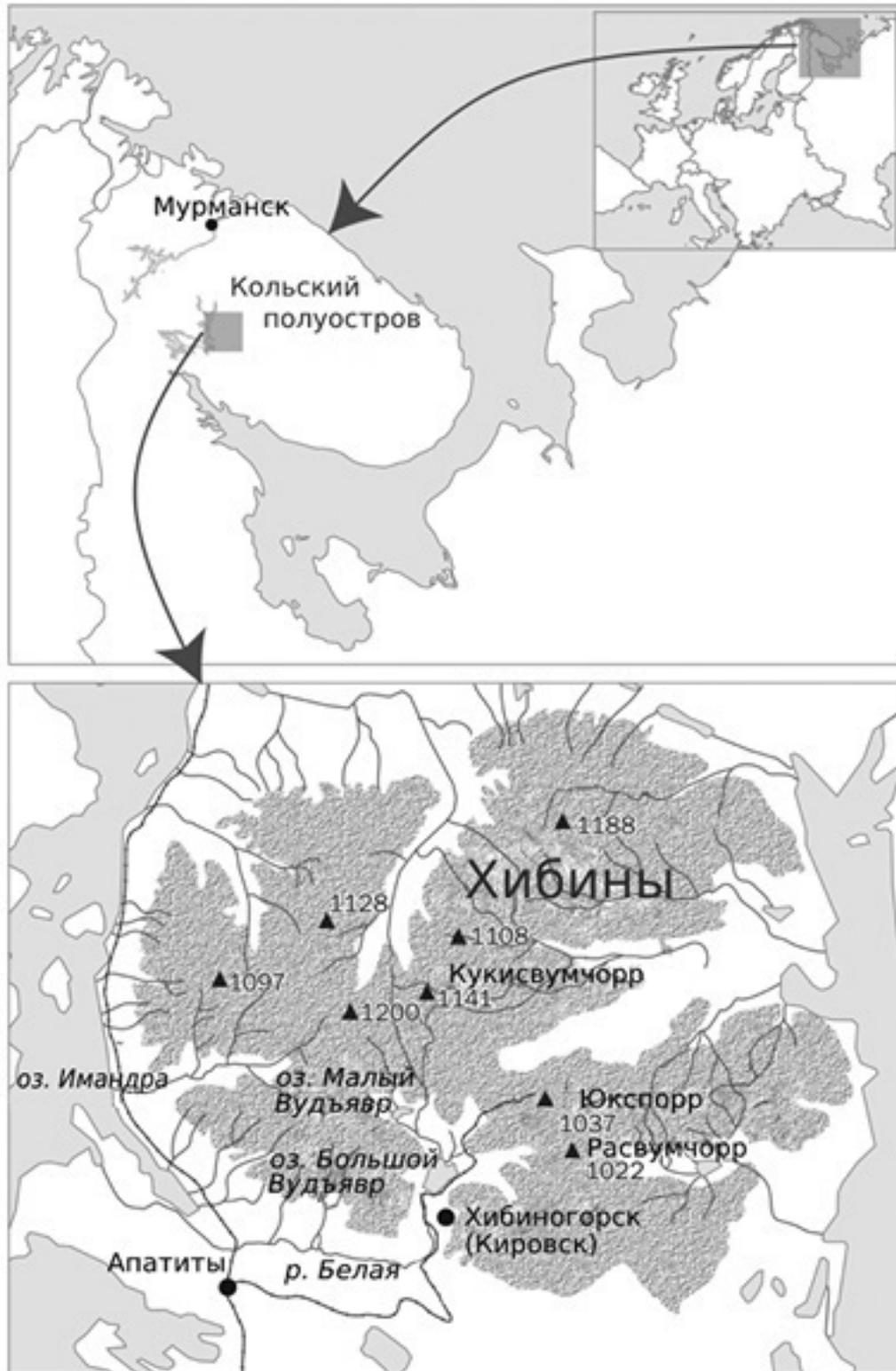
Горы были впервые «открыты» в позднеимперский период. Саамы, проживавшие неподалеку, давно поняли, какие возможности и угрозы заключают в себе Хибинские горы. Они старались избегать крутых и опасных склонов зимой, но периодически заходили в горы для охоты или выпаса оленьих стад в летнее время²⁴¹. С конца XIX века отдельные иностранные ученые путешествовали в Хибинские горы, где пытались изучать их минеральный состав научными методами. Образцы горных пород, собранные французским ученым и путешественником Шарлем Рабо в середине 1880-х годов, впервые показали наличие там апатитов. Спустя несколько лет шведский геолог Вильгельм Рамсей предположил примерную дату образования Хибин и описал

²³⁹ Подробнее о геологическом формировании Хибинских гор см.: Яковенчук В. и др. Хибинские горы. Апатиты: Лапландия Минералс, 2005. С. 3–31; Онохин Ф. М. Особенности структуры Хибинского массива. Л.: Наука, 1975; Wall F., Zaitsev A. N. Phoscorites and Carbonites from Mantle to Mine: The Key Example of the Kola Alkaline Province. London: Mineralogical Society of Great Britain and Ireland, 2004; Wall F. Kola Peninsula: Minerals and Mines // *Geology Today*. 2003. Vol. 19. № 6. P. 206–211.

²⁴⁰ Озера различных ландшафтов Кольского полуострова: Гидрология озер и характеристика их водосборов / Ред. Л. Ф. Форш, Г. В. Назаров. Л.: Наука, 1974. Т. 1.; Большие озера Кольского полуострова / Ред. Л. Ф. Форш, В. Г. Драбкова. Л.: Наука, 1976; Мишкин Б. Л. Флора Хибинских гор, ее анализ и история. М.: Издательство Академии наук СССР, 1953; Рухтер Г. Д. Север Европейской части СССР: Физико-географическая характеристика. М.: Государственное издательство географической литературы, 1946.

²⁴¹ Ферсман А. Е. Наш апатит. М.: Наука, 1968. С. 24–25; Зюзин Ю. Л. Хибинская лавиниада. Вологда: Полиграф-Книга, 2009. С. 5–6.

процесс кристаллизации нефелино-сиенитовых пород. Несмотря на эти исследования, минеральные ресурсы региона оставались все еще плохо изученными к концу столетия, до того как туда были организованы более масштабные геологические экспедиции²⁴².



²⁴² Яковенчук В. и др. Хибины. С. 3–6; Энгельгардт А. П. Русский север. С. 60.

Карта 3. Хибинские горы. Источник: Bruno A. Industrial Life in a Limiting Landscape: An Environmental Interpretation of Stalinist Social Conditions in the Far North // International Review of Social History. 2010. V. 55. № 18. Изготовитель карты: www.cartographicstudio.eu.

В это же время ученые и промышленники в других странах искали способы производства искусственных удобрений из пород, богатых фосфором. Это повышало экономическую ценность Хибинских гор. Улучшить свойства почв пытались за счет питательных веществ и удобрений. В середине XIX века гуано, поставлявшееся из Латинской Америки, стало одним из важнейших и широко использовавшихся удобрений. В этот же период европейские почвоведы-химики выяснили, как можно использовать серную кислоту для производства концентрированных фосфатов из руды. Апатиты (фосфаты кальция с добавочными ионами фтора, гидроксида водорода или хлора) были идеальным исходным материалом для получения суперфосфатных удобрений, которые продавали на международном рынке компании от Северной Америки до Марокко. Суперфосфаты были основными удобрениями, производимыми химической промышленностью во всем мире, до того как после Второй мировой войны стали распространены технологии, основанные на фиксации азота²⁴³.

Несмотря на наличие общих знаний о геологии хребта и возможностях использования апатитовой руды, к началу революционной весны 1917 года даже сторонники оживления Кольского полуострова оставались в неведении о полезных ископаемых Хибин. В обзоре минеральных ресурсов Севера того времени о наличии там апатитовой руды не упоминается²⁴⁴. Хотя путешественники часто надеялись выявить экономическую ценность этого края, они все же по-разному смотрели на пустынный ландшафт Хибин. Писатель Михаил Пришвин, например, считал, что девственная северная природа имела особую ценность. Называя Север «краем непуганых птиц», он подчеркивал уникальность природы, не тронутой человеческой деятельностью²⁴⁵. Начитавшийся Пришвина еще в подростковом возрасте Гавриил Рихтер, будущий географ Кольского полуострова, вспоминал, как во время поездки в Хибин в 1914 году его глубоко поразила «удивительная красота и своеобразие в то время не тронутой природы»²⁴⁶.

Такое трепетное отношение к девственной природе резко контрастировало с тем, как позднее советские комментаторы описывали те Хибин, которые существовали в поздней имперскую эпоху. Продвигая идею о том, что неиспользуемая природа лишена смысла, местная пресса 1930-х годов изменила значение фразы про «край непуганых птиц», превратив ее в пренебрежительную отсылку к состоянию доиндустриального Севера и назвав эту территорию «пустым местом на карте»²⁴⁷. Другие настаивали на признании «отсталости» таких неразвитых

²⁴³ Smil V. *Enriching the Earth: Fritz Haber, Carl Bosch, and the Transformation of World Food Production*. Cambridge, MA: MIT Press, 2001; McNeill J. R. *Something New Under the Sun: An Environmental History of the Twentieth-Century World*. New York: W. W. Norton and Company, 2000. P. 22–26; Гиммельфарб Б. М. Что такое фосфориты, где и как их искать. М.: Государственное научно-техническое издательство литературы по геологии и охране недр, 1962; Wines R. A. *Fertilizer in America: From Waste Recycling to Resource Exploitation*. Philadelphia: Temple University Press, 1985.

²⁴⁴ Артлебен М. Н. Горнопромышленные ресурсы Севера // ИАОИРС. 1917. № 3–4. С. 155–160.

²⁴⁵ Пришвин М. М. В краю непуганых птиц / Осударева дорога. Петрозаводск: Карелия, [1907] 1970; *Он же*. За волшебным колобком: повести. М.: Московский рабочий, [1908] 1984. Описания природы у Пришвина похожи на то, о чем пишет историк Кристофер Эли, утверждая, что деятели культуры в поздней имперский период воспринимали «скудность» русской природы как национальную ландшафтную эстетику. См.: Ely C. *This Meager Nature: Landscape and National Identity in Imperial Russia*. DeKalb: Northern Illinois University Press, 2002.

²⁴⁶ Рихтер Г. Д. Честь открытия: воспоминания первопроходцев // Мончегорский рабочий. 1977. 7 апреля. С. 2.

²⁴⁷ Хибиногорский рабочий. 1932. 8 октября. С. 1; Полярная правда. 1936. 20 ноября. С. 2; Полярная правда. 1938. 5 мая. С. 3; Кировский рабочий. 1939. 28 февраля. С. 2; Богатства Мурманского края – на службу социализму: Итоги и перспективы хозяйственного развития Кольского полуострова. Л.: Государственное социально-экономическое издательство, 1934. С. 7; Брусилковский И., Маркова Н. Магнетиты Кольского полуострова // Карело-Мурманский край. 1933. № 1–2. С. 55; Барсуц С. Культурная революция побеждает за полярным кругом // Большевики победили тундру. С. 69. Писатели также высказывались похожим образом, ссылаясь на низкий показатель количества жителей на квадратный километр. См.: Вишневский Б. Камень плодородия. М.; Л.: Партийное издательство, 1932. С. 4–8; Осиповский В. И. Роль хибинских апатитов в колонизации

территорий, усматривая вину царского правительства в том, что эти территории оказались изолированными от европейской модерности. Некоторые руководители промышленности воспроизводили ориенталистские стереотипы, такие как: «Кольский полуостров (Мурманский округ) в старое время был одной из самых заброшенных и отсталых окраин России. Дикий консерватизм, неповоротливость и азиатские темпы царского правительства оставили нетронутым и неисследованным этот огромный край»²⁴⁸. Многие из живших в последние годы существования монархии разделяли это критическое отношение.

Ученые, которые еще до революции считали, что Хибинские горы были недостаточно хорошо изучены, ухватились за возможность их исследования сразу после того, как большевики отводили Кольский полуостров у белых. В мае 1920 года исполком Петроградского совета организовал специальную комиссию из числа членов Академии наук для обследования состояния Мурманской железной дороги после войны. Александр Ферсман, побывавший в Хибинах в составе этой комиссии, с восхищением писал о запасах минералов в Хибинских горах. Вскоре после возвращения он организовал полное геологическое обследование массива. Несмотря на то что Ферсман с самого начала достаточно двойственно относился к большевикам, он, как и его знаменитый научный руководитель и коллега Владимир Иванович Вернадский, давно хотел использовать свой опыт для оказания помощи государству²⁴⁹. Движимый научным любопытством и чувством патриотического долга, Ферсман посвятил себя исследованию минеральных ресурсов, которые могли стать важной основой для индустриализации.

Команда, состоящая из профессоров и студентов, включая нескольких молодых женщин, которые учились у Ферсмана в Петрограде, присоединились к этим геологическим экспедициям в начале 1920-х годов. Во время трех поездок 1920, 1921 и 1922 годов они проделали путь в 1450 километров, провели 106 дней в Хибинских горах и собрали около трех тонн образцов. Исследователи воспринимали свой опыт в горах как испытание и угрозу со стороны незнакомого ландшафта, требовавшего осторожности. Не имея возможности перевозить большие объемы провизии в короткое летнее время, участники экспедиций прибегали к помощи местных работников железной дороги и саамских семей, снабжавших их провизией и дававших важные советы. Поднимаясь высоко в горы, ученые разбивались на пары и менялись каждые несколько дней. Условия окружающей среды одновременно создавали как препятствия, так и возможности для их работы. Полярный день позволял им работать дольше, но при этом часто способствовал нарушениям сна. В теплое время они могли уходить от базы на несколько дней без палаток, однако сильные ветра и дожди в холодное время года мешали исследованиям. Летом на низких высотах геологи страдали от комаров, а плоский характер Хибинских плато способствовал тому, что они теряли представление о своем местонахождении²⁵⁰.

Некоторые писали о проблемах, с которыми им пришлось столкнуться. Подчеркивая то, как много усилий им пришлось прикладывать в недружелюбных и трудных условиях Хибин, геологи рассказывали истории, которые впоследствии становились частью нарратива о героических первопроходцах Севера. Ученый-минеролог Александр Лабунцов описывал, как его группа стойко пережидала «хибинскую погоду», находясь в палатке во время летнего

Кольского полуострова // Хибинские апатиты Т. 1. С. 204.

²⁴⁸ *Каган Б. И., Коссов М. М.* Хибинские апатиты. Л.: Издательство Леноблисполкома и Ленсовета, 1933. С. 91. Руководитель треста «Апатит» Василий Кондриков повторял эти слова несколько лет спустя. См.: *Кондриков В. И.* Итоги и перспективы Кольского промышленного комплекса // Карело-Мурманский край. 1934. № 1–2. С. 49.

²⁴⁹ См. подробнее о Ферсмане в: *Перельман А. И.* Александр Евгеньевич Ферсман, 1883–1945. 2-е изд. М.: Наука, 1983; *Щербаков Д. И.* А. Е. Ферсман и его путешествия. М.: Государственное издательство географической литературы, 1953; *Неизвестный Ферсман: 120-летию со дня рождения А. Е. Ферсмана посвящается* / Ред. М. И. Новгородова. М.: ЕКОСТ, 2003; *Bailes K. E.* Science and Russian Culture in an Age of Revolutions: V. I. Vernadsky and His Scientific School, 1863–1945. Bloomington: Indiana University Press, 1990.

²⁵⁰ *Ферсман А. Е.* Три года за полярным кругом: Очерки научных экспедиций в центральную Лапландию 1920–1922 годов. М.: Молодая гвардия, 1924; *Он же.* Наш апатит. С. 58–122.

ливня²⁵¹. Находясь в полевых условиях, другой исследователь написал следующие строки в стихотворении о Хибинах: «Пейзаж уныл. Суровая природа / для севера дала лишь серые тона: / Горелый лес, валун, печальные болота, / Тоскливый дождь и тусклая луна»²⁵². В то время «суровый» характер природы, казалось, просто вызывал у автора депрессию, но позже эти же черты станут свидетельством отсутствия значимости этой местности до начала ее промышленного развития.

Время, проведенное в горах в начале 1920-х годов, дало возможность геологам подтвердить, что горы Кукисвумчорр и Юкспор содержат большие залежи апатитовой руды. Хотя количество минерала оставалось загадкой, Ферсман быстро понял его потенциальную полезность в качестве источника фосфорной кислоты. В дальнейшем исследование сфокусировалось на оценивании объемов месторождений апатита. Через несколько лет были открыты залежи минералов в горе Расвумчорр, увеличившие оценки запасов апатитов в Хибинах до 18 миллионов тонн²⁵³. Это убедило Лабунцова в том, что «хибинский апатит» мог стать «новым фактором колонизации и возрождения Мурманского края»²⁵⁴.

Затянувшаяся неопределенность в отношении промышленного значения месторождений закончилась после убедительных исследований экспедиции 1928 года. К этому времени ученые подсчитали, что горы содержали как минимум 90 миллионов тонн апатитовой руды. Одновременно с этим научно-исследовательские институты, такие как Научный институт по удобрениям (НИУ) и Институт механической обработки полезных ископаемых (Механобр), пришли к выводу о том, что руда могла быть обогащена до уровня выше 36% концентрации фосфорного пентоксида, активного вещества в суперфосфатных удобрениях²⁵⁵. Так наука подготовила горы к сталинистскому натиску.

²⁵¹ Лабунцов А. Как был открыт хибинский апатит // Карело-Мурманский край. 1929. № 11–12. С. 17–19.

²⁵² Напечатано в: Летописи событий города Хибиногорска // Живая Арктика. 2001. № 1. С. 20.

²⁵³ Летопись событий города Хибиногорска // Живая Арктика. 2001. № 1. С. 17; *Куплецкий Б.* Хибинские и Ловозерские тундры // Карело-Мурманский край. 1927. № 3. С. 11–13; *Эйхфельд И.* В Хибинах за апатитами (Из дневника участника экспедиции) // Карело-Мурманский край. 1927. № 2. С. 8–13; Лабунцов А. Как был открыт хибинский апатит // Карело-Мурманский край. 1929. № 11–12. С. 17–19; *Барабанов А. В. и др.* Гигант в Хибинах: История открытого акционерного общества «Апатит» (1929–1999). М.: Изд. дом «Руда и металлы», 1999. С. 16; *Яковенчук В. и др.* Хибинны. С. 3–8.

²⁵⁴ Лабунцов А. Полезные ископаемые Хибинских тундр и Кольского полуострова // Карело-Мурманский край. 1927. № 5–6. С. 9.

²⁵⁵ Ферсман А. Е. От научной проблемы к реальному делу. С. 28; Летопись событий города Хибиногорска // Живая Арктика. 2001. № 1. С. 20; *Барабанов А. В. и др.* Гигант в Хибинах. С. 16.

ДВИЖЕНИЕ ВШИРЬ

Вдали от Хибин события развивались стремительно. Сочетание политических, экономических, военных и социальных проблем убедило руководство в Москве отказаться от новой экономической политики 1920-х годов. Сталин предпринял последние шаги по укреплению своего неоспариваемого положения диктатора и начал революционный Великий перелом, чтобы поспешно принести социализм в СССР. Эта хаотичная и зачастую жестокая программа включала в себя коллективизацию сельского хозяйства, форсированную индустриализацию, стремительную урбанизацию и мобилизацию сельского и городского населения, а также создание командной экономики с определенной претензией на централизованное планирование. Это вдохновило культурный подъем, в ходе которого писатели и художники стремились представить эти реформы как решительный отход от угнетения и ограничений, которые накладывал мир природы. Один хибинский автор, восхваляя эпоху Великого перелома, писал «о гигантском росте культуры в доселе необитаемом районе» и рисовал величественную картину «создания нового человека, который в борьбе с природой сам превращается в активного строителя бесклассового социалистического общества»²⁵⁶. Крупные новые промышленные центры, в том числе в Хибинах, были микрокосмом, показывающим, как сталинизм изменил отношения с природой.

Экономические расчеты о выгодах инвестирования в сельское хозяйство, сокращение импорта фосфатов из Марокко и возможности экспорта химических удобрений по отдельности не стали бы причиной принятия решения об увеличении масштабов хозяйственной деятельности на Крайнем Севере²⁵⁷. Вначале, прежде чем резко увеличить масштабы проекта, руководители обдумывали проекты для мелкомасштабной добычи в Хибинах. Ограниченная добыча апатита сделала бы масштабы советской индустриализации Арктики более сопоставимыми с тем, что происходило в Северной Америке. Историк Лиза Пайпер показала, как развивались практики добычи минералов в субарктической части Канады в это время, а Эндрю Стуль описал особенности изучения и эксплуатации американской и канадской Арктики. Советское государство действовало в 1930-е годы более амбициозно, стремясь создать свой, социалистический «Новый Север»²⁵⁸. Это происходило в условиях ускоренного развития страны, когда ажиотаж вокруг выполнения первого пятилетнего плана в более короткие сроки, а также особые материальные и географические характеристики Хибинских гор соблазняли промышленников на расширение производства. Некоторые руководители также считали, что только крупные проекты позволят преодолеть природные ограничения и тем самым сделать Арктику советской.

Выяснив вопрос о размере запасов апатитов в Хибинах, советские власти хотели знать больше о характере местной природы. Эксперты исследовали возможности производства продуктов в местных условиях, резкие смены сезонов, насекомых тундры, а также метеорологические изменения. В 1920-е годы была основана Хибинская опытная сельскохозяйственная станция, деятельность которой позволила пересмотреть прежние представления о том, что сельское хозяйство на Севере невозможно. Работники станции ежегодно выращивали различные культуры, использовали органические и химические удобрения и постепенно расширяли посевные территории за счет осушения болот и вырубки лесов. Эти попытки не были особенно успеш-

²⁵⁶ Майзель М. Борьба за апатит в свете современной художественной литературы // Большевики победили тундру. С. 222.

²⁵⁷ РГАЭ. Ф. 3106. Оп. 1/2. Д. 367. Л. 62–81; Соловьянов Г. Н. Кольский промышленный узел.

²⁵⁸ Piper L. The Industrial Transformation of Subarctic Canada; Stuhl A. Empires on Ice. PhD diss., University of Wisconsin-Madison, 2013. Стуль также указывает, что дискуссии о «Новом Севере» нужно помещать в исторический контекст. Его утверждение кажется вдвойне верным для советского Севера.

ными, тем не менее там выращивали картофель, зерновые, капусту, бобы и другие овощи²⁵⁹. Местные руководители также интересовались тем, как влияли на человека местные условия, когда зимой солнце не поднималось над горизонтом несколько недель, а летом было круглосуточно светло в течение полутора месяцев. Лишь к середине 1930-х годов местный инспектор по здравоохранению отказался от теории о том, что полярная ночь вызывает депрессию, а полярный день – бессонницу. Он заявил, что полярные условия не причиняют вред человеку, и считал жалобы на сложности жизни на Севере частью адаптационного процесса²⁶⁰.

Академия наук и промышленники дополнительно поддержали в 1930 году исследования хибинских комаров. Руководитель этих исследований Владимир Фридолин писал, что насекомые были одним из самых больших препятствий для колонизации края, и заявлял о случаях смертей лошадей и детей из-за больших потерь крови²⁶¹. Комары в этих местах были действительно опасными, поскольку их короткий цикл жизни в Арктике заставлял их быстро и агрессивно искать возможность питаться. Проект Фридолина позволил детально изучить среду обитания комаров в Хибинах, выявить связь между насекомыми, их хищниками и добычей, а также обнаружить простейших, вызывающих малярию. Один экологически настроенный исследователь выступал против популярной в то время идеи о том, что иссушение болот позволяет бороться с комарами. Он показал, что иссушение некоторых торфяников и болот может изменить гидрологию местности и привести к появлению новых влажных зон. В некоторых случаях дренаж болот мог уничтожить личинки стрекоз, одного из главных хищников в этой местности, тем самым увеличивая популяцию комаров. Однако основным выводом этого исследования было то, что хибинские комары не являются переносчиками малярии. Так холод смягчил угрозу распространения заболевания²⁶².

Сложности горного климата и топографии также требовали дополнительной информации. Хотя атмосферные фронты и океанические течения помогали поддерживать относительно мягкую для этой широты температуру, зимы в Хибинах были все же суровее, чем на остальной части Кольского полуострова. Было холоднее, ветренее и больше снега в горах, особенно по мере увеличения высоты над уровнем моря. По сравнению с остальной частью полуострова период постоянного снежного покрова длился в среднем на сорок дней больше – в общей сложности 220 дней в году, – и хребет получал вдвое-втрое больше осадков с частыми метелями²⁶³. Эти снежные условия в сочетании с крутыми склонами гор способствовали тому, что регион оказался подвержен сходу лавин и селевых потоков. В дополнение к более описательным свидетельствам и периодическим наблюдениям с началом промышленной деятельности метеорологическая станция в горах начала систематически регистрировать ветер, температуру и осадки²⁶⁴.

Поначалу руководители выражали особое беспокойство по поводу местных природных условий. В раннем варианте первого пятилетнего плана развития химической промышленности, принятом в декабре 1928 года, была указана горная добыча в Хибинах, но в то же время в нем рекомендовалось строительство обогатительного предприятия в Ленинграде, а не в самом

²⁵⁹ Дюжилов С. А. Научное решение проблемы полярного земледелия // Живущие на Севере. С. 82–86; Иорданский Ю. Сельскохозяйственные опытные работы за Полярным Кругом // Карело-Мурманский край. 1926. № 21. С. 1–4; АРАН. Ф. 544. Оп. 1. Д. 161. Л. 10; Эйфельд И. Победа полярного земледелия // Большевики победили тундру. С. 151–157; Осиповский В. И. Роль хибинских апатитов. С. 204–211.

²⁶⁰ ГАМО. Ф. Р-163. Оп. 1. Д. 141. Л. 9–26.

²⁶¹ Фридолин В. Ю. Изучение насекомых Хибинских гор в связи с вопросом о колонизации края // Хибинские апатиты / Ред. А. Е. Ферсман. Л.: ОНТИ ВСНХ СССР Ленхимсектор, 1932. Т. 2. С. 446.

²⁶² АРАН. Ф. 544. Оп. 1. Д. 161. Л. 19–26; Фридолин В. Ю. Изучение насекомых Хибинских гор. С. 446–451.

²⁶³ Вводный очерк // Кольская энциклопедия. Т. 1. С. 39–41.

²⁶⁴ Бельский Б. М. Из истории исследования снега и лавин в Хибинах // Природа и хозяйство Севера / Ред. Е. Я. Замоткин, Н. М. Егорова. Апатиты: Академия наук СССР; Географическое общество СССР. Северный филиал, 1971. Т. 2. Ч. 2. С. 305–310.

месте добычи²⁶⁵. Специалисты, которые планировали строительство, также предлагали использовать реку Белую в качестве источника электрической энергии и организовать сообщение между местом добычи и главной железной дорогой. Возможно, они также предполагали, что на предприятие будут поступать рабочие с Мурманской железной дороги, а также рассчитывали на продолжавшиеся сезонные наборы рабочей силы²⁶⁶. Даже несмотря на активность недавно созданной Апатитнефелиновой комиссии, удаленность и малая заселенность Хибин препятствовали строительству там большого населенного пункта. После того как показатели планируемой добычи были увеличены, один из геологов, входивший в комиссию, предложил построить пятитысячный город близ горы Кукисвумчорр, что позволило бы обеспечить непрерывную работу в течение полярных ночей и долгих снежных зим. Вместе с тем это предложение предполагало обогащение апатитовой руды в Ленинграде²⁶⁷. Такая модель развития подразумевала отношение к Хибинам как к ресурсной окраине. Однако в сентябре 1929 года, как позднее вспоминал Ферсман, «большинство участников этого совещания решительно высказались за то, что нельзя ограничиваться организацией добычи, что надо ставить вопрос о постройке на месте обогатительной фабрики, а следовательно, подчеркивали необходимость строительства городских поселений в широком масштабе»²⁶⁸.

Расширение промышленных проектов было общенациональным явлением во время Великого перелома, и местные руководители были особенно склонны поддерживать достижение чрезмерно высоких целей в абсурдно нереалистичные сроки²⁶⁹. Тем не менее определенную роль в этом играл энтузиазм по поводу очевидных физических преимуществ Хибин. Несмотря на свое месторасположение в малозаселенной тундре, этот полярный регион находился близко к действующей железной дороге, связывающей его с Ленинградом и Мурманским портом. В 1927 году Кольский полуостров был включен в состав Ленинградской области, и Хибинские стали административно подчинены одному из главных регионов страны²⁷⁰. Представляется, что горные апатиты становились все более и более ценными. К осени 1929 года геологи полагали, что в Хибинах находилось по крайней мере полмиллиарда тонн апатитовых пород, которые можно было обогатить до более высоких концентраций фосфатов. Согласно выводам Апатитнефелиновой комиссии, хибинские апатиты были и по количеству, и по качеству лучшими в мире²⁷¹. Минерал стали восторженно называть «камнем плодородия», наделяя это неорганическое вещество мощной жизненной силой²⁷². Писатель Алексей Толстой позднее высказал мнение, что «будь эти горы из чистого золота, они не были бы так драгоценны»²⁷³.

²⁶⁵ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 3106. Оп. 1/2. Д. 367. Л. 62–79.

²⁶⁶ Часть официальная // Хибинские апатиты. Т. 1. С. 281–283.

²⁶⁷ ГАМО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 1. Л. 8–9.

²⁶⁸ Кировск в документах и фактах 1920–1945 гг. / Сост. М. Д. Петрова, С. М. Салимова, Т. И. Подгорбунская. Кировск: Архив упр. Мурман. обл., 2006. С. 33.

²⁶⁹ О региональном лоббировании доступа к природным ресурсам и вниманию центра см.: *Harris J. R.* The Great Urals: Regionalism and the Evolution of the Soviet System. Ithaca: Cornell University Press, 1999; *Baron N.* Soviet Karelia. Пер. на рус.: *Барон Н.* Власть и пространство... О хаотичном росте производственных квот в СССР в первой пятилетке см.: *Filtzer D.* Soviet Workers and Stalinist Industrialization: The Formation of Modern Soviet Production Relations, 1928–1941. London: Pluto Press, 1986; *Kuromiya H.* Stalin's Industrial Revolution: Politics and Workers, 1928–1932. Cambridge: Cambridge University Press, 1988; *Kotkin S.* Magnetic Mountain; *Shearer D.* Industry, State, and Society in Stalin's Russia, 1926–1934. Ithaca: Cornell University Press, 1996.

²⁷⁰ *Фокин Д. А.* Образы пространства: Кольский север в административно-территориальной политике Советского государства (20–30-е гг. XX в.) // Живущие на Севере. С. 101–103.

²⁷¹ ГАМО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 1. Л. 6–8.

²⁷² Упоминание «камня плодородия» можно встретить в: *Вишневский Б.* Камень плодородия. Хибинские. М.; Л.: Партиздат, 1932; *Ферсман А. Е.* Воспоминания о камне. М.: Издательство Академии наук СССР, [1940] 1960. С. 9–20; Полярная правда. 1946. 27 апреля. С. 2–3. Такая характеристика апатита резонирует с общей высокой символической ценностью металлов в советской культуре. См.: *Hellebust R.* Flesh to Metal: Soviet Literature and the Alchemy of Revolution. Ithaca: Cornell University Press, 2003.

²⁷³ *Толстой А.* Новый материк // Пульс Хибин / Сост. Б. Н. Никольский, Ю. А. Помпеев. Л.: СП, 1984. С. 68.

Чтобы использовать это богатство, ВСНХ²⁷⁴ официально создал трест «Апатит» для организации промышленной деятельности в Хибинских горах и 13 ноября 1929 года назначил Василия Кондрикова его руководителем²⁷⁵. Как и многие люди своего поколения, Кондриков был плохо образованным членом партии, продвинувшимся по карьерной лестнице в годы сталинской революции²⁷⁶. Характерно, что однажды он, управляющий предприятием по добыче апатитов, спросил: а что такое апатит?²⁷⁷

Во время первых месяцев своего пребывания на новом посту Кондриков выступал за максимально возможное расширение индустриального проекта в масштабе всей Арктики. В декабре 1929 года он вступил в спор по этому вопросу с Михаилом Томским, который в это время возглавлял организацию, курировавшую «Апатит», – Всесоюзное объединение химической промышленности. Будучи противником сталинского плана развития сельского хозяйства и промышленности, некогда очень влиятельный Томский имел теперь плохую репутацию²⁷⁸. В дополнение к своим предложениям о постройке горно-обогатительного завода в Хибинах и гидроэлектростанции на реке Нива, Кондриков рекомендовал увеличить добычу до трех с половиной миллионов тонн к концу первой пятилетки. Для выполнения этой задачи требовалось большое количество рабочих, которых, как утверждал Кондриков, можно было привлечь сезонными наборами, а также за счет заключенных, как когда-то при строительстве железной дороги²⁷⁹. В противовес умеренным предложениям Томского Кондриков поддерживал сталинистские взгляды на индустриализацию. Он выступал за полномасштабную и агрессивную трансформацию северной природы. Он говорил: «Мы сделали революцию, мы убираем снег и трудности, мы – хозяева жизни... Я максималист: или ничего – или очень крупное хозяйство. Маленького дела в Хибинах не создашь, даже если захочешь. Мы пришли туда не в бирюльки играть. Кольский полуостров должен стать сыном индустрии»²⁸⁰.

²⁷⁴ Высший совет народного хозяйства – наименование центральных государственных органов управления народным хозяйством в советских республиках и в СССР в 1917–1932 годах. – *Прим. ред.*

²⁷⁵ ГАМО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 1. Л. 18; Кировск в документах и фактах. С. 38–39; Часть официальная // Хибинские апатиты. С. 286–291.

²⁷⁶ О выдвигенцах см.: *Fitzpatrick Sh. Education and Social Mobility in the Soviet Union; Eadem. The Cultural Front: Power and Culture in Revolutionary Russia. Ithaca: Cornell University Press, 1992.*

²⁷⁷ Бои за никель: Воспоминания И. Л. Кондриковой-Тартаковской // Мончегорский рабочий. 1986. 13 сентября. С. 3–4.

²⁷⁸ Горелов И. О. Цугцванг Михаила Томского. М.: РОССПЭН, 2000.

²⁷⁹ ГАМО. Ф. 773. Оп. 1. Д. 1. Л. 103.

²⁸⁰ Летопись событий города Хибиногорска // Живая Арктика. 2001. № 1. С. 32.

СОЗДАВАЯ ОБРАЗЫ ГОРОДА И ПРЕДПРИЯТИЯ

Большие планы означали большие хлопоты. В последующие пару лет тысячи люди приехали в Хибиньы; а тем временем архитекторы, плановики, сотрудники предприятия участвовали в обсуждении того, как должен был выглядеть новый объект советской промышленности. В значительной степени их представления подразумевали реорганизацию горной экосистемы. Участники этих обсуждений искали пути встраивания промышленной инфраструктуры в ландшафт, сохраняя при этом его эстетические качества. Отдавая дань уважения горной тундре как привлекательной особенности региона, власти назвали новый город Хибиногорском²⁸¹

²⁸¹ Кировск в документах и фактах. С. 33–34.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.