



Киноклуб представляет «Мертвую дорогу»

На очередном киновечере в зрительном зале ДНМ 16 февраля состоялся показ документального фильма чешского режиссера Шимона Шпидлы «Мертвая дорога» — *Mrtvá trať*. Речь в нем идет о строительстве железной дороги от станции Чум (район Воркуты, Полярный Урал) до станции Игарка (Енисей) через весь север Западной Сибири, который на момент строительства (1947—1953 гг.) представлял собой абсолютно неосвоенную территорию.

Строительство было прекращено после смерти И. Сталина, когда уложили 850 км из 1500, то есть на середине. Именно на эту заброшенную почти 60 лет назад гулаговскую стройку отправилась съемочная группа молодых чехов, которым данный эпизод российской истории был интересен и важен для личного переживания.

Перед началом показа выступил автор идеи фильма и инициатор экспедиции Штепан Черноушек, а после фильма на вопросы зрителей ответил режиссер. Их личная мотивация, знания и впечатления были интересны аудитории, но, пожалуй, сам фильм рассказал еще больше не только о гулаговской стройке, но затронул современность — нам был показан взгляд европейца на события российской истории.

Впечатления от просмотра фильма русской аудиторией были неожиданными.

«Урок истории», преподнесенный нам чешскими документалистами, выявил то, что в гулаговской теме у нас полно штампов и русский человек, например, никогда бы не снял подобным образом фильм о «мертвой дороге» — все же мы в этой теме являемся «заинтересованной стороной», пострадавшими и давно деформированными.

Итак, что же увидели зрители.

В кадре: люди на пароме, долгая панорама берегов Енисея, без единого населенного пункта, непроходимый лес, среди зарослей остатки железнодорожной насыпи, проложенные и vzdыбленные мерзлотой рельсы, вагоны и тепловозы, брошенные на остатках дороги, покинутые строения с нарами, печкой, тучи комаров. Голос за кадром: воспоминания о стройке бывшего надзирателя лагеря, бывшей заключенной, комментарий историка краеведческого музея. В качестве исторических кадров — плакаты с изображением «мудрого вождя народов» И. Сталина, где крупным планом сменяются то портрет вождя, то портреты счастливого и героического советского человека, выхваченного из «толпы народов». Историческая реконструкция тоже присутствует в фильме — это кадры, где мы видим белый лист бумаги, по которой рука ведет карандашную линию, соединяющую две небольшие точки — Салехард и Игарку.

Как дополнительный художественный прием — словарь жаргона заключенных, который пишется в течение всего фильма поверх «мирных кадров». Время показа — 52 минут.

Темпо-ритм и эмоциональный настрой фильма — спокойный и даже лирический. Кадры панорамы берегов без всяких событий тянутся долго и, на первый взгляд, скучно. Нам дают возможность почувствовать протяженность земли, обилие лесных зарослей. Главное событие этих кадров — отсутствие происходящего. Хотя это кадры естественной и суровой природы (дорога начинается за Северным полярным кругом, на участке Елецкий—Харп пересекает Полярный Урал, далее проходит по болотистому северу Западно-Сибирской равнины, а конечный участок Ермаково—Игарка также находится за Полярным кругом), но чисто визуальное из кадров становится понятно, что в данный пейзаж человек не вписывается. Это и есть один из основных вопросов, который подспудно мучает зрителей: что заставило правительство сначала затратить массу человеческих и материальных ресурсов, а потом бросить на полпути стройку в тайге.

Тема благодатная для историка, но почему-то за 60 лет ее никто серьезно не изложил. Попытки были: либо слишком подробно отдельные эпизоды, либо кратко — экспедиционные заметки, но чаще всего поверхностно. Последним особо отличился интернет-публикации. Первый «толстый» исторический труд по теме 501-й и 503-й строек ГУЛАГа, опирающийся не на домыслы, а на документы, вышел в 2010 году — это книга «История „Мертвой дороги“» Вадима Гриценко и Вячеслава Калинина. Изучен огромный архивный материал, который ранее нигде не фигурировал, проанализированы шкафы статистики, которую ведомство НКВД вело весьма скрупулезно, использован материал по стройке с грифами «совершенно секретно». Однако отнюдь не эти новые данные толкнули автора Шимона Шпидлу на создание историко-документального фильма. Эти знания сегодня доступны.

Задача режиссера была несколько иная, где я вижу трех главных персонажей повествования для раскрытия темы «мертвой дороги»: природа, тиран и его народ.

Если о кадрах природы, леса, медленного течения широкой реки я уже упомянула, то интересно проанализировать появление людей в фильме. Во-первых, это съемки погрузки и выгрузки пассажиров, потом отдельные эпизоды по ходу плавания в стиле *Life* (жизнь), и кадры из жизни экспедиции. Помнится рецепт Сальвадора Дали (когда они совместно с Луисом Бунюэлем снимали своего «Андалузского пса») — камеру прибивать гвоздями к полу. Вот именно так и поступает Шпидла: он заставляет нас наблюдать за будничной картиной, где нет ничего ни символического, ни героического, этот прием чешской превдо-скуки надо понять, прибегнуть, по меньшей мере, к своему опыту, более глубокому пониманию чешской культуры. Этот прием мне близок, я готова наблюдать

и смотреть другими глазами на российскую глубинку. В толпе пассажиров я разглядываю небритых мужчин, а с ними женщин, одетых по причудливым представлениям о моде.

Завораживают несколько секунд наблюдений над женщиной, которая заправляет ладонью выбившиеся из-под платка волосы девочке — нигде и никогда больше, кроме России, я не видела этого жеста. Солнечные кадры на палубе (хотя образ тайги — это зима, но фильм снимался летом, когда была возможность у членов группы поехать в отпуск): кто-то читает, кто-то курит, молодые люди проходят перед камерой... «Может быть, это потомки заключенных, а может, нет, это простые люди, они тут живут», — говорит режиссер.

Как образовались в этих краях населенные пункты? По 34 различным статьям сюда сгонялись заключенные. Начало стройки было довольно вольготным в плане режима, еще не было рецидивистов и, тем более, блатных, в основном малосрочники (5—6 лет) и политические, то есть интеллигенция. Солдаты и заключенные жили вместе. Вспоминает сержант В. М. Чумак: «Одевали нас одинаково: что им шубы, шапки, так и нам. Воровства не было совсем. Готовили мы вместе. Только нам 600 грамм хлеба, им полтора кило. Мяса — по триста грамм. Мясо не свежее, в бочках, соленое. Их еще так кормили: прошли триста метров насыпи — сразу спирт, горячие булочки. Работали лопатами и тачками. Это было первые полтора года. После побега со станции Песец спирт отменили, стали одевать хуже. Питаться мы стали отдельно». Когда стройка набрала обороты, на Север повезли все категории заключенных. Ситуация значительно изменилась. На стройках смешали воров, политических, бесконвойников. Местами начались разборки, саботаж блатных, упал общий уровень дисциплины. Это усугублялось четырехкратным превышением норматива по количеству самоохраны: до 50 % охраны составляли сами заключенные.

По свидетельствам, именно самоохранники чаще всего проявляли ту жестокость, от которой страдали заключенные. Имели случаи «братания» охраны и самоохраны с ворами, это вело к самым тяжелым последствиям для обычных заключенных. Начатые высшим начальством опыты по «кардинальному перевоспитанию» «урок», привели к развязыванию «сучьей войны». Появились все атрибуты гулаговской стройки: вышки с вохрой, колючка, карцер, ежедневный шмон. Но в фильме нет ни фотографий, ни хроники, есть только портреты осужденных. Весь исторический материал — это их лица.

И, наконец, последним из трех намеченных персонажей является Иосиф Сталин. Плакаты конца 1940-х годов какой-то специфической гаммы — желто-красно-черные, от них веет запахом клейстера или еще чего-то из архива бедности и рабства. Уверенная рука художника рисует гигантскую, исполинскую фигуру вождя, в глазах которого ясность и блеск, люди в толпе охвачены готовностью исполнить приказ, но глаза их пусты, в них нет ни доверия, ни страха, ничего, только готовность.

На строительстве работало около 80 тысяч человек. О целях строительства железной дороги Чум—Салехард—Игарка приходится только гадать. Дорога строилась без технического проекта, финансирование велось по фактическим затратам — случай редчайший, особенно для советской плановой экономики, дорога строилась по упрощенным техническим нормам, а по факту — без всяких норм. На учет природных условий не было времени, но самое главное — не было учтено поведение поверхностных вод и условия вечной мерзлоты, в результате чего нарушены тепловые процессы поверхностного грунтового слоя со всеми вытекающими отсюда последствиями. На фоне этой геофизической проблемы природного характера качество рельсы, шпалы и крепежных элементов является мелочью: при строительстве использовалось то, что смогли достать. Все было разных калибров и годов выпуска. Основную часть составляли рельсы дореволюционной прокатки демидовских заводов, отличающиеся великолепной пластичностью и хладостойкостью. Их скрепляли, как правило, тем материалом, который смогли достать и изготовить на месте, иногда это были обычные деревянные бруски. Шпалы были тоже самые разнообразные — металлические и деревянные, разных форм, кое-где и вовсе рельсы



целиком клали на обычные ошкуренные бревна с вырезанными пазами. На некоторых участках песчаное полотно отсутствует и шпалы уложены прямо по земле, по тундре или тайге.

Можно предположить, что проект служил для реализации военных целей, любые аргументы, направленные в поддержку гражданского назначения проекта, несостоятельны по той простой причине, что прежде, чем прокладывать дорогу на сотни километров через незаселенные пространства, необходимо изучить их недра и разработать стратегию освоения территорий. В 1947—1953-м годах о недрах Севера было известно очень мало. Эту стройку поддерживал Сталин, и без его воли она не могла начаться. О его личных соображениях ничего не известно. Вполне вероятно, что воля товарища Сталина была единственной причиной для начала стройки.

Остается задуматься, к чему нам показан в фильме словарь блатного жаргона... Он как раз соединяет волю товарища Сталина с его мечтой осуществлять свои планы за счет бесплатной рабочей силы, за счет бесправной массы. В этом словаре нет ничего человеческого, есть механизм унижения и подавления.

Съемочная группа ощутила себя в «зоне Сталкера», в атмосфере постапокалипсиса. В фильме довольно скромно показан ее путь через тайгу, в эпизодах они варят кашу на стоянках. Постоянный звуковой фон — гул комаров.

Марина Добушева

Справа налево: врач экспедиции Ярослав Минаржик, оператор Лукаш Гикса, режиссер Шимон Шпидла, Мартин Медек, Штепан Черноушек.



Поездка по дороге смерти

Собственная работа, проделанная впустую, может быть символом как глупости, так и целеустремленности. Другое дело, когда такая работа делается чужими руками: то, на что тратятся силы, здоровье и целые жизни, в конечном счете, зарастает мхом, деревьями, травой и служит лишь напоминанием о жестокости и упрямстве человеческой души. В случае с «Мертвой дорогой» — это душа конкретного человека с известными инициалами и биографией, И. В. Сталина. Строительство железной дороги Салехард—Игарка было обречено на провал — природные условия не позволяют этой дороге стать действующей: слишком неудобно, слишком холодно, требуется слишком много рабочей силы, и последний довод оказывается решающим в пользу строительства. И вот, узники ГУЛАГа направляют в Игарку. Для многих из них это поездка стала последней.

В 2009 году по их стопам, но уже добровольно и с гораздо лучшим снаряжением отправилась группа чешских документалистов. Результатом этой экспедиции и стал фильм «Мертвая дорога». Подробнее о создании фильма нам рассказал его режиссер Шимон Шпидла.

— **Шимон, скажите, пожалуйста, почему Вы выбрали такую тему: довольно узкую по своей сути и одновременно широкую и далекую по расстоянию?**

— Изначально эта идея принадлежала не мне, а моему другу и коллеге Штепану Черноушеку. Это он выступил инициатором экспедиции. Ему уже давно хотелось узнать как можно больше фактов о ГУЛАГе, а я был тем, кто мог эту историю рассказать.

— **Учитывая природные условия, климат, трудности, связанные с дорогой, и предполагаемые проблемы уже на месте, в самой тайге, долго ли Вы раздумывали над тем, ехать или нет?**

— Для меня не стоял вопрос, ехать или нет. Я согласился практически сразу. Во-первых, тема ГУЛАГа не может не волновать и не быть актуальной по сей день. Столько было людей, переживших этот кошмар, и еще больше тех, кто в этом кошмаре погиб: спросите любого, думаю, примерно каждый второй вспомнит, что там побывали чьи-то родственники, бабушки, дедушки. Для многих современников ГУЛАГ — не пустой звук, а возможно, семейная трагедия.

А во-вторых, масштабы данной экспедиции, река Енисей... Для меня как режиссера большая удача — поработать с таким материалом, видами и природой.

— **Что было самое трудное в съемках?**

— Если говорить о самих условиях, то комары. Чем мы только не спасались от них, но мало что помогало, особенно страдала та рука, которой ты снимаешь и несешь камеру. Конечно, больших усилий стоило добраться до места: поезд, паром, потом пешком... Напрямик до места не добраться, но в какой-то степени это даже помогло при создании в фильме атмосферы.

— **А в работе над самим фильмом?**

— Мы все время двигались вперед, поэтому был определенный лимит съемок, то есть ограниченное количество пленки, ведь если она закончится, никто в тайге не предоставит вам новую. Приходилось быть избирательным. С одной стороны, видишь, что вот отличное место для съемок, но потом проходишь дальше и понимаешь: здесь тоже неплохо, возможно, даже лучше. Из-за этого постоянно преследовало чувство противоречия, снимать или нет, вдруг лучше уже не найдем...

— **Весь фильм получился довольно созерцательным. Так задумывалось в начале или идея пришла уже при монтаже?**

— Основной характер фильма я продумал заранее. Огромное количество плакатов с изображением Сталина, а также других вещей похожей тематики можно было без труда найти и, благодаря этому, я уже представлял себе, как будет выглядеть фильм. Но для меня также важно было передать атмосферу, в которой я сам оказался, которую почувствовал, поэтому так много реки, тайги, самого пути до «Дороги».

— **Что для Вас было важнее? Информационное наполнение или впечатления о создании?**

— Откровенно говоря, я не могу разделить эти две составляющие. Для меня из этого складывается документальное кино, информация и собственные впечатления.

— **А какие еще темы Вы как режиссер-документалист хотели бы еще затронуть?**

— Сложный вопрос, так сразу и не скажешь. Для меня не столько важна тема, сколько способы ее раскрытия. Не подумайте только, что тема для меня не играет роли, просто мне очень важно, как можно донести эту тему. Если брать в пример «Мертвую дорогу», вы могли заметить, что кадры моря, а также вид из окна поезда, помогают глубже проникнуть в атмосферу. В любом случае, одна из главных тем для меня, наверное, история.

— **Вам ближе документальное или игровое кино?**

— Отвечу вам так: как монтажер (моя основная профессия) не вижу особой разницы, над каким материалом работать, часто приходится сталкиваться с игровым кино в силу профессии, но и в том и в другом жанре есть главное — своя история. Большое удовольствие для меня — работать над материалом, максимально используя возможности, которые предоставляет техника. Я работаю с образами, со временем, для меня важен способ, который впоследствии люди воспринимают как целостный фильм.

— **А если бы не существовало кинематографа, могли бы Вы представить себя в другой профессии?**

— Что? Вообще бы не существовало?! Нет, только кинематограф. Не могу себя представить в другой области. Я всегда был связан с кинематографом не только как режиссер или монтажер, мне приходилось работать со звуком, например, но всегда я был частью киноиндустрии.

— **Кто для вас Режиссер?**

— Наверное, это человек, способный реализовать идеи, но не просто реализовать, ведь нельзя бездушно подходить к выполнению какой-то задачи, не почувствовав ее, самому на какое-то время не загореться этой идеей. Без этого ощущения фильм просто не получится. Так вышло с фильмом «Мертвая дорога». Конечно, мне нужно было рассказать эту историю, вернее — показать ее, но я не мог безучастно следовать набору каких-то фактов. Режиссер, который абстрагируется от ситуации, не принимая, не пропуская ее через себя, это не режиссер, а человек, которому просто дали подержать камеру.

Лейла Габбасова

Фото: Штепан Черноушек, Марта Новакова

