

Научная статья
УДК 656.2(571.1)(091)
doi: 10.17223/15617793/482/14

Трансполярная магистраль в освоении северо-западной части Западной Сибири (к 75-летию с начала строительства)

Галина Юрьевна Колева¹

¹ Тюменский индустриальный университет, Тюмень, Россия, gukoleva@gmail.com

На основании новых выявленных документов рассматривается влияние Трансполярной магистрали, в разные периоды времени имевшей различные названия, среди них наиболее распространено «Чум–Салехард–Игарка», на хозяйственное освоение районов Севера Тюменской области. Доказывается значительная роль проектно-изыскательских экспедиций в геологическом изучении территории как базы для последующих открытий месторождений углеводородного сырья. Выдвигается причина прекращения строительства магистрали.

Ключевые слова: железная дорога, строительство, Ямало-Ненецкий округ, Тюменская область, освоение, геология, бугры пучения

Для цитирования: Колева Г.Ю. Трансполярная магистраль в освоении северо-западной части Западной Сибири (к 75-летию с начала строительства) // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 482. С. 135–148. doi: 10.17223/15617793/482/14

Original article
doi: 10.17223/15617793/482/14

The Transpolar Railway in the development of the north-western part of Western Siberia (to the 75th anniversary of the beginning of construction)

Galina Yu. Koleva¹

¹ Tyumen Industrial University, Tyumen, Russian Federation, gukoleva@gmail.com

Abstract. The article is based on the materials identified in seven collections of archives of Tyumen Oblast, the use of a number of published documents, the memoirs of the prospector Aleksandr Pobozhiy. The aim of the work is to show the extremely important significance of the Transpolar Railway in various areas of territory development. In connection with this aim, the main research attention is focused on the influence of the railway, which had different names in different periods of time (Vorkuta–Salekhard, Polar Railway, Chum–Salekhard–Igarka), on the economic development of the region. The influence was manifested both during the construction period and after its completion. The author used historical genetic and historical comparative research methods. The historical genetic method was used for the analysis of the causes of the phenomena that developed during the construction period, including the reasons for the termination of the railway's construction. The historical comparative method was used for the general analysis of the processes that developed in the north of Tyumen Oblast. These processes were considered in the context of the territory's economic development. The phenomena in the Arctic zones of the region in the conditions of modern and previous stages of development were compared. The author's main conclusions are the following. The Transpolar Railway entailed a large-scale scientific study of the vast territory of Yamalo-Nenets National Okrug, caused the development of railway, aviation, sea, river transport and transport communications with the center of the country; influenced the growth of the population and its qualitative characteristics. The built telephone and telegraph line provided stable communication with different regions of the country. Regarding the reasons for the termination of the construction of the road, the author came to the conclusion that they were related to the geological features of the section connecting the right and left wings of the railway – the Nadym–Pur–Taz interfluvium. The features of this site led to the need for construction conservation. Due to the peculiar political processes in the country (the consequences of Stalin's death, Beria's execution, the liquidation of the GULAG system), the construction was transferred from the conservation stage to the completion stage. The launched study of the features of the territory of the Nadym–Pur–Taz interfluvium prepared the main result of the design and survey work on the railway, which consisted in the transition to its geological study. The author also came to the conclusion that, without making it public, the road was used in the geological, gas, transport, urban development of the territory of Yamalo-Nenets Okrug.

Keywords: railway, construction, Yamalo-Nenets Okrug, Tyumen Oblast, development, geology, heave mounds

For citation: Koleva, G.Yu. (2022) The Transpolar Railway in the development of the north-western part of Western Siberia (to the 75th anniversary of the beginning of construction). *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 482. pp. 135–148. (In Russian). doi: 10.17223/15617793/482/14

Введение. С началом эксплуатации месторождений Крайнего Севера в Тюменской области был продолжен процесс освоения территории, до этого связанный с сооружением в 1947–1953 гг. Транспольной (Заполярной) магистрали. Влияние этой стройки на развитие северо-западной части Западной Сибири, как в период непосредственного проведения работ, так и после их окончания, не получило должного изучения. Особого внимания достойна проблема роли магистрали в геологическом и нефтегазовом освоении территории.

Первоначально остановимся на понятии «освоение». Принадлежность рассматриваемой проблемы к Арктической территории заставляет обратиться к фундаментальной работе «История открытия и освоения Северного морского пути» [1]. В ней раскрыта картина освоения Российской Арктики на огромном историческом промежутке. При отсутствии в издании определения понятия «освоение» обращаем внимание на развивающиеся процессы: «расширение географических представлений об Арктике», «снаряжение и проведение экспедиций», «рост знаний о природе и ресурсах Арктики», «прогнозирование процессов развития территории», «установление регулярных транспортных связей», «создание транспортных и экономических структур», усиливающийся народно-хозяйственный интерес при возрастающей включенности государства, ликвидации транспортной оторванности территорий [2. С. 5, 8, 11–12, 21–38, 227–244; 3. С. 28, 61, 125, 130–132].

Данные подходы соответствуют нашей точке зрения на освоенческую практику, в которой выделяем разные фазы. На первой фазе – узнавание территории, ее изучение через экспедиционную и изыскательскую деятельность, картографирование исследуемого пространства, дополняемое на следующей фазе проектированием готовящейся хозяйственной деятельности, на третьей фазе – создание ее устойчивых моделей. Каждая фаза освоения сопровождается увеличением прибывающего населения, расширением географии заселяемой территории и созданием новых населенных пунктов, разветвлением транспортных коммуникаций и усложнением их форм, ростом числа организационно-экономических структур. Главнейшим фактором в освоении Арктических зон выступает государственный интерес [6. С. 4–12; 7. С. 199–201; 8. С. 35–37].

В историографии истории строительства Транспольной магистрали, названия которой в разные промежутки времени менялись, можно выделить часто поднимаемые исследовательские блоки. Прежде всего это мотивация строительства, отраженная в исследованиях В.А. Ламина [9], В.Ю. Пленкина [10], В.А. Калинина и В.Н. Гриценко [11–16]. Авторство В.Н. Гриценко по этой проблеме прослеживается в книге «История Ямала» [17]. Не прошли мимо данного явления К.И. Зубков и В.П. Карпов [18. С. 103,

157–161]. Причины строительства дороги анализировались журналистами: российским – Р.С. Гольдбергом [19], швейцарским – Э. Хёсли [20]. Подходы в публикациях во многом сходны и переходят из одной в другую: внешнеполитический, военно-стратегический факторы и в меньшей степени – освоенческий. Подробно принятию решения о начале строительства, ход строительства дороги исследованы А.С. Пимановым [21], В.Н. Гриценко, В.А. Калининым [11. С. 17–33]. Так, А.С. Пиманов [21], В.Н. Гриценко [11, 14], как и Р.С. Гольдберг [19], значительное внимание уделили «лагерной проблематике», связанной со строительством дороги [19]. Проблема влияния строительства железной дороги «Чум–Салехард–Игарка» на развитие региона в научной литературе выглядит более скромно. В книге «История Ямала» она представлена в виде перечня явлений [17. С. 325]. В работах В.Н. Гриценко [11. С. 179–190; 14; 17. С. 325–327] внимание уделено возникновению городов и поселений на основе железнодорожных станций Транспольной магистрали. В книге Р.С. Гольдберга данная проблема представлена отдельными замечаниями, наблюдениями [19. С. 4–5, 8]. К.И. Зубков и В.П. Карпов [18. С. 170] отметили «включение Ямального Севера в общую железнодорожную сеть страны», «возникновение на трассе более 200 больших и малых жилых поселков» [18. С. 171]. А.С. Пиманов указывал [21. С. 102–112] на «пользу для того времени, когда строительство производилось» и «выгоды от него, если бы оно было завершено», Последнее автор связал с восстановлением и достройкой отдельных участков дороги в 1970-е гг. [21. С. 111].

Источниковая база данной проблемы отличается наличием в обращении документов, не имевших архивного хранения, и кем-то от кого-то получаемых. Среди них «папочка» Н.И. Питиримова из сейфа первого секретаря Ямало-Ненецкого окружкома партии Первушина (Первый секретарь окружкома партии с 1986 по 1989 г. В.П. Первушин. – *Прим. авт.*). В ней «Отчеты по финансово-хозяйственной деятельности строительства № 501», «Годовые отчеты Обского управления ИТЛ и строительства № 501» [19. С. 156–260] за 1949–1951 гг. Документы А.Д. Жигина – главного инженера, затем руководителя строительства № 501 – приводятся в публикациях Л.Ф. Липатовой [22, 23]. Архивная база поставленной проблемы скудна. В фондах 1571, 1572 «Политотдела Обского ИТЛ и строительства № 501» в ГАСПИТО [24] преобладают протоколы первичных партийных организаций структурных подразделений «Строительства № 501» с отражением бытовых вопросов, состояния техники, недостатка строительных материалов и т.д. [24]. Такого же рода характер документов фонда «Северной проектной изыскательской экспедиции Главсевморпути Ямального района» ГАСПИТО [25], представленный 6 документами в виде протоколов

партийных собраний. В фонде Тюменского обкома партии, на территории ведения которого проходило 2/3 дороги, сведения по Трансполярной магистрали нами не найдены [26. Оп. 1]. Некоторые фрагменты информации встречаются в фонде 135 «Салехардского окружка партии» ГАСПИТО [27]. Отдельные явления нашли отражение в документах фондов ГАТО по истории геологического и газового освоения территории [28, 29]. Судьба отсутствующих документов истории строившейся железной дороги может только предполагаться: уничтожение, растаскивание разными папками, попадавшими в разные руки, или по-прежнему сохранение грифа секретности.

Из всех причин начала строительства железной дороги мы выделяем освоенческий аспект, учитывая, что в процессе освоения территорий Европейского и Сибирского Севера уже в XIX в. активно ставились задачи развития путей сообщения. В 1880-е гг. появились проекты: чердынского купца И. Сулова с предложением строительства дороги через Полярный Урал, А.Д. Голохвастова – по соединению Обь-Иртышского водного бассейна с предлагаемой к строительству Обской железной дорогой, выходящей в район Хайпудырской губы на юго-востоке Печорского моря [3. С. 152, 162, 164–165]. Идеи строительства железной дороги на Арктическом Севере связывались с развитием промышленности и торговли, вывозом из Сибири хлеба, масла, льна, освоением «таежных пространств Тобольской и Томской губерний», переселениями в Сибирь, расширением научных и геологических исследований [3. С. 130–132, 142–144]. В 1915 г. Междуведомственное совещание при Министерстве путей сообщения обсуждало проблему Южно-Сибирской и Северо-Сибирской железной дорог. Популярность сохраняла в самом конце XIX в. и начале XX в. идея Полярно-Уральской железной дороги, поддержанная несколькими министерствами [3. С. 131, 661]. Постоянно поднимался вопрос строительства железной дороги для соединения того или иного морского порта с центром страны. Первоначально планы подобного рода относились к Европейскому Северу, а после постройки Мурманской железной дороги и Мурманского и Кемского портов идея стала связываться с восточными территориями. В 1919 г. Тобольская городская дума обсуждала возможное строительство порта в Северном Ледовитом океане, соединяемого с железной дорогой в низовьях Оби. В годы Первой мировой появилась идея сооружения порта в устье Енисея [3. С. 661]. В 1930-е гг. практика создания железнодорожных линий в рамках Европейского Севера, начатая еще в конце XIX – начале XX в. сооружением дорог «Вологда–Архангельск» (1893 г.), «Пермь–Вятка–Котлас» (1899 г.), была продолжена постройкой магистрали «Котлас–Ухта–Воркута» (1933–1945 гг.), оказавшей быстрое влияние на активизацию процессов освоения Печорского края [5. С. 33]. Задача строительства Заполярной, Трансполярной магистрали на этом фоне выступала логическим продолжением реализации идей железнодорожного строительства в сухопутных Арктических зонах государства.

Предистория строительства дороги (1943–1944 гг.): Подступ к началу широкого железнодорожного строительства в СССР можно связывать с созданием в 1940 г. Главного управления лагерей железнодорожного строительства – ГУЛЖДС НКВД СССР [11. С. 19]. В планы железнодорожного строительства вошел и Ямало-Ненецкий национальный округ (ЯННО) с намечаемой трассой «Воркута–Салехард», что как раз совпадало с завершением сооружения линии «Котлас–Воркута», которую по всему решено было продолжить в восточном направлении. Проектно-изыскательские работы были возложены на Уральскую экспедицию Желдорпроекта ГУЛЖДС НКВД под руководством Н.Д. Михеева [11. С. 20, 21]. В районе г. Салехарда планировались пионерные объекты: пристань для перевалки грузов, переправа, мост. Их места закладки согласовывались с местным руководством. Летом 1944 г. на будущей трассе, в Надымском и Пуровском районах, проводились изыскания Норильской комплексной экспедицией Желдорпроекта ГУЛЖДС НКВД. Они включали аэросъемочные, геодезические, геологоразведочные работы. Одной из точек базирования экспедиции был Уренгой.

Трансформация идеи: идея строительства порта в устье Оби и железной дороги к нему (1944–1949 гг.). К 1946 г. оформилась идея строительства морского порта в устье Оби. По мнению А.С. Пиманова, инициатива в 1944 г. была выдвинута Арктическим научно-исследовательским институтом (НИИГА) [21. С. 5], поддержана И.В. Сталиным на декабрьском 1946 г. совещании при главе правительства [11. С. 22–23]. 4 февраля 1947 г. появилось Постановление Совета министров СССР № 228-104 сс «О производстве проектно-изыскательских работ по выбору места для строительства порта, судоремонтного завода в районе Обской губы и железной дороги от Северо-Печорской дороги до порта» [30. Д. 1. Л. 234–239]. Работы возлагались на МВД СССР и управление Главсморпути при Совете министров СССР. Районом предполагаемого размещения объектов должна была стать территория от устья реки Оби до мыса Каменный. Железная дорога планировалась от Воркуты «до порта», место расположения которого предстояло определить в ходе проектно-изыскательских работ.

Первым шагом в организации работ становилось направление в район Обской губы «Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП», с включением в нее работников Министерства вооруженных сил СССР, морского и речного флотов. Руководителем экспедиции назначался зам. начальника строительства № 500 МВД СССР П.К. Татаринцев. Экспедиции ставились задачи «выбора мест, годных для строительства порта, судоремонтного завода в районе Обской губы и жилого поселка при нем», а также определения «направления и обследования вариантов трассы железной дороги от существующей Северо-Печорской магистрали до р. Обь и далее до возможных мест размещения порта». Изыскательские

работы нужно было завершить в августе 1947 г. [30. Д. 1. Л. 234 об.]. Далее последовал совместный приказ министра внутренних дел С.Н. Круглова и начальника ГУСМП А.А. Афанасьева от 17 февраля 1947 г. «Об организации Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП для производства проектно-изыскательских работ в районе Обской губы». Приказом от 28 апреля 1947 г. министра МВД С.Н. Круглова в системе ГУЛЖДС создавалось Северное управление лагерей железнодорожного строительства (СУЛЖДС) с базированием в пос. Абезь Коми АССР (Управление действовало до 12 ноября 1949 г.) [21. С. 7]. Этим же приказом были созданы Строительства № 501 (строительство дороги Чум - м. Каменный) и № 502 (строительство порта) [21. С. 7–9]. Начальником Северного управления ГУЛЖДС и строительства № 501 МВД СССР назначен В.А. Барабанов. Стройку на местном уровне первоначально стал курировать Коми обком ВКП(б), на государственном уровне – заместитель председателя правительства Л.П. Берия.

«Северная проектно-изыскательская экспедиция МВД СССР и Главсевморпути (ГСМП)» [26. Д. 1. Л. 1], на которую были возложены проектно-изыскательские работы на трассе, включала гидрографические, топогеодезические, поисковые, инженерно-геологические партии, стройучастки, радиоцентр, механическую группу [26. Д. 1. Л. 16]. Сотрудниками экспедиции были геодезисты, геофизики, гидрологи, геологи – в статусе старших инженеров и просто инженеров, а также картографы, топографы, старший и сменные буровые мастера. Партии экспедиции работали на мысах Каменном, Сетном и в Новом порту, на «Устьевой площадке, реках Собь, Се-Яга, правом берегу Обской губы» [25. Д. 3. Л. 4; 25. Д. 4. Л. 2, 7]. Организационно-хозяйственная база первоначально располагалась в Новом Порту, вторым центром был м. Каменный. Радиобюллетени из ГУСМП поступали в Новый порт, затем пересылались на м. Каменный. В октябре 1947 г. все части экспедиции были переведены на м. Каменный [25. Д. 4. Л. 17]. Состав Северной экспедиции рассчитывался на 500 человек [25. Д. 1. Л. 17]. Число проживавших на м. Каменном осенью 1947 г. увеличилось за счет оставшегося на зимовку экипажа судна «Лама», а также экспедиции Гидрографического управления, которая вела работы на правом берегу Обской губы. Были проблемы с питанием, спецодеждой, постельными принадлежностями, качеством пищи, отсутствием газет, небрежным проведением погрузочно-разгрузочных работ, в ходе которых разрушалось присланное, отсутствием гаражей и т.д. [25. Д. 4. Л. 7–12]. Кадровый состав экспедиции имел широкую географию исхода: «переселенцы из Воркуты», «в годы войны, находившиеся в оккупационной зоне», рабочие из Архангельска [25. Д. 4. Л. 12], а также с учетом персонала - Филиппов из Анадыря Чукотского района, Ф.А. Куренков «с Балтийского флота», К.В. Почестник «с Японской войны» [25. Д. 3. Л. 1, 3] и т.д.

Выбор места расположения морского порта.

Для порта было намечено пять вариантов. Три пункта относились к западному побережью Обской губы – мыс Сетной, Новый порт, мыс Каменный; два – к восточному – мыс Круглый и мыс Парусный [11. С. 26–27]. Выбор склонился в пользу мыса Каменного. Порт после постройки должен был перейти в ведение Главсевморпути [21. С. 7]. Начальная цель деятельности строительства железной дороги от ст. Чум до морского порта у м. Каменного протяженностью 500 км и сооружение порта на основе привлечения принудительного труда. Основным исполнителем работ должно было быть Строительство № 501, созданное на основе Севжелдорлага, возводившего дорогу на Воркуту, и Обского управления строительства.

Исправительно-трудовые лагеря. Подчинение стройки министерству НКВД, МВД СССР делало очевидным факт ориентации решения кадровой проблемы за счет осужденных, находившихся в исправительно-трудовых лагерях (ИТЛ). Контингент стал переводиться из разных мест в районы строительства, значительная часть перевозилась к местам стройки морским, речным транспортом. На севере Тюменской области стали создаваться ИТЛ – **Обский** (28 апреля 1947 г. – 29 сентября 1948 г., с последующим переформированием) находился в Салехарде, подчинялся СУЛЖДС; **Байдарский** (создан 6 мая 1948 г.) – располагался в Новом порту, **Заполярлаг** (10 сентября 1947 г. – 6 мая 1948 г. – с последующим переформированием) – на м. Каменный, вначале подчинялся ГУЛЖДС, затем СУЛЖДС [31]. В 1949 г. из Северного управления выделили «Обский ИТЛ и строительство № 501». Затем на их основе были созданы «Обский ИТЛ и строительство № 501» и «Енисейский ИТЛ и строительство № 503» [31].

Работы на трассе начались 15 мая 1947 г. На стройке было создано пять отделений [11. С. 33]. С 6 мая 1948 г. развернулось строительство западного участка от станции Чум до **Байдарского ИТЛ** [13]. В его задачи входило строительство перевалочной базы Морского флота СССР в районе Салехарда, пересылочного пункта на 5 000 чел., а также участка дороги «станция Чум–Новый порт». Байдарский ИТЛ также подчинялся СУЛЖДС. Строительство порта и судоремонтного завода возлагалось на «Заполярный ИТЛ и строительство № 503» [31]. Его непосредственная задача состояла в сооружении морского порта и судоремонтного завода на мысе Каменном [31]. Лагерь делился на зоны, в их числе было 85 колонн, 6 подкомандировок, 8 лагерных пунктов. Расстояние между объектами – 8–10 км. Через эти расстояния стали строиться бараки для заключенных и вольнонаемных. Бараки образовывали поселенческий пункт. В колонне могло быть от 300 до 1 000 чел. Статьи, по которым были осуждены прибывшие на стройку, разнообразны. Были иностранные военнопленные: немцы, японцы, испанцы, чехи, поляки, финны [14. С. 113]; «осужденные за сотрудничество с немцами; власовцы, бандеровцы; оставшиеся от прежних времен с 58-й ст.;

«высланные из Эстонии кулаки... литовцы» [19. С. 268–269]. (В 1990-е гг. лагерный контингент возводился чуть не в ранг «святых мучеников». В то же время использование историко-сравнительного метода исследования, сопоставление с днем сегодняшним, с появляющимися перед нами пленными персонажами из националистических батальонов современного военного конфликта позволяет представить, от каких «не совсем людей» иногда нужно отдалить граждан страны. – *Прим. авт.*).

Результаты работ в 1947–1949 гг. и вклад этого периода в процесс освоения территории:

1. Проводились широкого географического охвата изыскательские, геологические, гидрологические, картографические работы, что в полной мере соответствовало освоительской практике.

2. Шли процессы увеличения временного населения, заселения мало освоенных в предшествующих период территорий: Нового Порты, мыса Каменного, возникали в зоне действия ИТЛ многочисленные поселенческие пункты.

3. Работы по железнодорожному строительству вышли на территорию Тюменской области в период сооружения начального 118 км участка дороги «Чум-Собь». 31 из 118 км этого участка прошли по территории Приуральского района ЯННО. 5 декабря 1947 г. на этом участке трассы было введено рабочее движение [11. С. 32].

4. Следующим участком дороги стала 196-километровая ветка «Чум-Лабытнанги», 109 км ее проложены были по территории ЯННО. Работы завершили в начале декабря 1948 г. 5 декабря 1948 г. в пос. Лабытнанги на левом берегу Оби пришел первый железнодорожный состав [21. С. 12]. Лабытнанги становились важным железнодорожным узлом, на станцию стали прибывать многотонные грузы.

5. В августе 1949 г. был введен в эксплуатацию железнодорожный вокзал в Салехарде. Трасса дошла до Салехарда, куда прибыл первый паровоз от мыса Корчаги. Движение поездов до Салехарда приобретало регулярный характер. По железной дороге в Салехард стали прибывать различные специалисты для экспедиций, строительства, члены комиссий.

6. Выбранное место для строительства порта у м. Каменного в Обской губе оказалось сложным по гидрологическим условиям. Решение по окончательному принятию варианта строительства порта откладывалось. В этих условиях от Лабытнанг, на северо-запад в направлении Харпа, стали строить ветку протяженностью 68 км, место ее завершения стало называться станция «Обская».

Решение о ликвидации строительства на полуострове Ямал. 29 января 1949 г. последовало правительственное постановление № 348-135 сс о ликвидации строительства на полуострове Ямал и о перенесении местоположения морского порта и других объектов Главсевморпути в Игарку [13; 21. С. 13]. Утверждено и новое направление железнодорожной магистрали от ст. Чум Печорской железной дороги до

г. Игарка [27. Д. 515. Л. 26–28]. Начинался новый этап строительства магистрали.

Новый этап строительства дороги (1949–1953 гг.). Приказом от 5 февраля 1949 г. министра МВД С.Н. Круглова СУЛЖДС было разукрупнено, «в его составе» образованы «Управление ИТЛ и строительство № 501» и «Управление ИТЛ и строительство № 503». Конечной точкой дороги должен был стать пос. Ермаково на левом берегу Енисея. Игарский порт наметили на правом берегу Енисея. Общая протяженность дороги должна была составить 1263 км, 3/4 ее протяженности приходилось на территорию ЯННО. Дорога должна была проходить через Салехард, а далее – вблизи основных районных центров – Надым, Пур, Таз. У дороги появилось название «Чум-Салехард-Игарка». Она делилась на западное и восточное крыло. **Западное крыло:** участок «Чум – Салехард – р. Пур», длиной 900 км. Его должно было сооружать «501-е Строительство» (базировка в Салехарде и Лабытнангах в ЯННО). **Восточное крыло** – «Пур-Таз-Ермаково-Игарка» возлагалось на «Строительство № 503» (базировка в пос. Ермаково Красноярского края) [21. С. 13, 14, 16]. Строительства должны были двигаться навстречу друг другу и соединиться на р. Пур. «501-ю» стройку курировал Тюменский обком партии, а «503-ю» – Красноярский крайком. Претерпела преобразования Северная проектно-изыскательская экспедиция, которой дали название «Объединенная Северная экспедиция». Руководителем остался П.К. Татаринцев. В ее составе были созданы три экспедиции: Обская (участок: Салехард – р. Надым – 360 км), Надымская (участок: р. Надым – р. Таз – 500 км), Енисейская. Самым трудным участком работы экспедиции стал Надымский. Надымскую экспедицию возглавил А.А. Побожий. Местом ее базирования был Уренгой.

Результаты работы на западном участке трассы и вклад в хозяйственное освоение северо-западной части Западной Сибири (1949–1953 гг.):

1. **Развитие железнодорожной сети.** Дорога начинаясь от станции Чум за Северным Полярным кругом, на участке «Елецкий – Харп» пересекала Полярный Урал, тянулась через Салехард, Пангоды к Надыму, а далее должна была двинуться через Уренгой к Ермакову и Игарке. Из трех участков работ два участка – Обский (Салехард-Надым – 350 км) и Надымский (р. Надым – р. Таз – 500 км) – относились к северу Тюменской области, с базовыми пунктами Полуй, Надым, Пангоды, Уренгой [33]. На железнодорожной линии строились станции. На трех станциях – Салехард, Надым, Пур – на территории ЯННО создавались депо. Открыть сквозное движение поездов по трассе планировалось в 1952 г., а сроки сдачи дороги в постоянную эксплуатацию был намечен 1955 г.

1.1. В 1950 г. полностью было завершено строительство участка «Чум-Салехард». До Лабытнанг начали курсировать прямые вагоны «Москва-Лабытнанги», прикреплявшиеся к котласскому или воркутинскому составам [22]. Станция Лабытнанги

становилась важным узлом, через который поступали грузы (до 150 тыс. т), вывозилась местная продукция.

1.2. В августе 1952 г. было открыто рабочее движение поездов от Салехарда до Надыма. «Стал ходить прямой вагон «Москва–Надым» [23]. Через р. Надым построили деревянный мост протяженностью 560 м, создавший возможность строителям выйти в начале 1953 г. к реке Большая Хетта, и далее идти к р. Пур. Большой частью по долине р. Ево-Яхи подготовлено 150 км земляного полотна. Всего на трассе было уложено 848 км пути. Было готово 58% дороги.

2. В рамках проектно-изыскательских работ и дополнивших их геологических исследований началось «изучение природных богатств северных районов страны». В ЯННО увеличилось количество действующих внешних геологоразведочных организаций: «...1949 г. работы на Приполярном и Полярном Урале велись Полярно-Уральской экспедицией АН СССР, насчитывающей 12 партий, с общим числом в 60 человек. Работали – Обская экспедиция Уральского геологического управления Мингеологии; геофизическая группа Уральского геофизического треста, геологические партии Воркутинского угольного комбината МВД СССР» [27. Д. 515. Л. 21]. В процессе научно-исследовательских и изыскательских работ Академией наук были получены «весьма реальные данные о богатых залежах железной руды, молибдена, бокситов, слюды» [27. Д. 515. Л. 26 об.], были выявлены бурые угли, редкие металлы, марганец, флюорит, хромиты, благородные металлы. Руководство окружного комитета партии инициировало обращениями в ЦК ВКП(б), И.В. Сталину проведение более широких и интенсивных геологических исследований и ставило вопрос о промышленном освоении выявленных полезных ископаемых [27. Д. 515. Л. 22].

3. В Салехарде: население города за три года (1947–1950 гг.) увеличилось в 2 раза; отмечался рост числа интеллигенции – учителей, врачей, агрономов, инженеров; ИТР только в Управлении строительства насчитывалось 500 человек; в Салехарде располагалось на 1950 г. 10 различных экспедиций; началось широкое строительство – строились библиотека, Дом политического просвещения, больница, школа, жилые дома, магазины, лагерное управление. Важной частью жизни города стал ввод железнодорожного вокзала в августе 1949 г. Началось сооружение здания театра. Имелся стадион [23; 27. Д. 515. Л. 29].

4. Менялся психологический настрой руководителей области и округа, появилась смелость инициировать предложения по дальнейшему развитию округа и его центра. Первый секретарь Тюменского обкома партии И.И. Афонов, первый секретарь Ямало-Ненецкого окружного комитета партии А.Я. Малиновский обращались:

– в ЦК ВКП(б) к В.Т. Прохвятилову «Об основных перспективных факторах развития г. Салехарда, новых районных центров в Ямало-Ненецком округе и размещения управления железной дороги» [27. Д. 515. Л. 5 об.];

– в ЦК партии к Г.М. Маленкову по реконструкции г. Салехарда, изучению перспектив развития промышленности, транспорта, сельского хозяйства округа, строительству железной дороги от ст. Полуночной близ Серова до г. Салехарда, с продлением дороги на полуостров Ямал; размещению Управления строящейся железной дороги «Чум–Салехард–Игарка» в Салехарде [27. Д. 515. Л. 26 об.];

– к Председателю Совета министров СССР И.В. Сталину по вопросу геологической неизученности округа [27. Д. 515. Л. 21–25];

– с вопросами о необходимости в городе электростанции, так как «имеющиеся мощности малы по объему»; «строительстве сухопутного и водного аэропортов, пристани и речного вокзала, системы водоснабжения и канализации, благоустроенных дорог». Ставился вопрос о генеральном плане застройки города [27. Д. 515. Л. 5 об.]. Все объекты видели в каменном исполнении. Предлагалось увеличить жилищное строительство в городе с доведением площади до 6 м² на одного проживающего [27. Д. 515. Л. 6–10]. Предлагалось перенести административные центры Надымского, Пуровского, Красноселькупского районов в будущие железнодорожные поселки [27. Д. 515. Л. 12]. В письме от 15 декабря 1950 г. к секретарю ЦК партии ВКП(б) Г.М. Маленкову А.Я. Малиновский высказывал просьбу о восстановлении Драматического театра в городе, направления в город труппы актеров в 10–15 человек [27. Д. 515. Л. 29 об.].

5. Транспортное освоение территории округа в период строительства железнодорожной магистрали «Салехард–Игарка» дополнялось развитием морского и водного транспорта, которым доставляли пассажиры и грузы для строящейся дороги, как и расширением грузопотоков, обновлением флота, строительством причалов, пристаней. В целях доставки грузов активно использовался Северный морской путь, осваивались заливы Карского моря – Обская и Тазовская губы, реки Пур и Таз, впадающие в Тазовскую губу. В 1950 г. суда должны были доставить для железнодорожной линии «Салехард–Игарка» 4 тыс. рабочих, 18 тыс. т грузов, в том числе 4 паровоза, 80 вагонов, а также экскаваторы, автомашины, грузовики, 10 тыс. т продовольственных и промышленных товаров [30. Д. 1. Л. 263]. Перевозка грузов осуществлялась только для строителей № 501, 503. Развитие морских и речных перевозок сопровождалось выделением транспортных средств: барж и паузков. Для увеличения объема перевозок и развития судоходства по рекам Пур и Таз на 1950 г. выделялись три металлических баржи по 250 т с перебазировкой из Архангельска, 20 паузков – по 100 т, 2 паузка – по 250 т. В местах доставки грузов строились причалы и пристани. Изучалась ледовая обстановка в проливах Карского моря, которая была сложной, суда нередко попадали в ледовый плен и вынуждены были оставаться на зимовку во льдах. Нередки были случаи гибели судов во время штормов. Для Минречфлота в Салехарде намечалось строительство трех деревянных домов и здания радиостанции, в Лабытнангах и Салехарде планировалось расширение причалов для одновременной

погрузки трех судов [30. Д. 1. Л. 264 об., 265], в пос. Тазовском – сооружение пристани II разряда с диспетчерским участком. Предусматривалось преобразование Тюменского эксплуатационного участка в районное управление Нижне-Иртышского речного пароходства.

6. Получила развитие и авиация: для Тюменской области выделялись самолеты ЛИ-2, АН-2, ПО-2, планировалось, а местами началось, строительство аэродромов в Салехарде, Надыме, Уренгое [26. Д. 2730. Л. 2], а аэродром в Тазовском зам. начальника ГУ ГВФ генерал-лейтенант авиации С.М. Белецкий [26. Д. 2730. Л. 3] рекомендовал строить за счет местного бюджета.

7. Строительство и ввод участков дороги привели к развитию хозяйственных связей с соседним, западным северным районом. Распоряжение Совета министров СССР от 26 августа 1950 г. № 13401-рс за подписью зам. председателя Н.А. Булганина касалось поставок древесины Воркутинскому угольному бассейну. Пунктами перевалки древесины становились Салехард и Лабытнанги. В этих местах стали создаваться лесоперевалочные базы. На строящейся железнодорожной станции Лабытнанги производилась «выкатка древесины» из воды с последующим ее размещением в Лабытнангах. Для древесины строились временные сооружения. Здесь же проводилась сборка стандартных домов. В Салехарде на участке Тау-Пугол распоряжением Совета министров СССР от 30 июня 1949 г. № 9863 намечено строительство лесоперевалочной базы на 500 тыс. м³ перевалки древесины. Уполномоченный Госплана СССР С. Абезгаузен 1 марта 1949 г. в «Краткой экономической справке по Тюменской области» подчеркивал, что «благодаря железнодорожной магистрали для промышленности севера будут доставляться энергетические ресурсы Воркутинского каменноугольного бассейна, появляются возможности круглогодичного транспортирования промышленной продукции через Воркуту-Котлас в Европейские районы». Для комплексного и полного использования древесины» предлагалось «создание мощных лесопильных деревообрабатывающих и химических комбинатов [26. Д. 1542. Л. 24].

8. Строилась по всей протяженности железной дороги телефонно-телеграфная линия «Салехард-Игарка».

Прекращение строительства: от консервации строительства к ликвидации. Начальник Надымской экспедиции А.А. Побожий писал, что «начиная с 1951 г. ситуация на строительстве дороги “Чум-Салехард-Игарка” стала меняться, снизились темпы строительства». Стал сокращаться объем капиталовложений. «Строительство дороги замирало с каждым днем» [34. С. 180]. Все чаще стали появляться сигналы об авариях с мостами, деформациями полотна трассы, крепить которое было нечем [34. С. 179]. Почему происходили аварии и деформации полотна, ответ однозначен – свою силу все более стала проявлять вечная мерзлота. Под влиянием этих обстоятельств менялись настроения, росло разочарование.

После смерти И.В. Сталина Л.П. Берия письмом от 21 марта 1953 г. обратился в Президиум Совета министров СССР «Об изменении строительной программы на 1953 г.», предложив пересмотреть ранее принятые постановления правительства о строительстве ряда объектов, «осуществление которых в ближайшие годы не вызывается неотложными нуждами народного хозяйства», а также потому, что стройки «требуют расхода значительного количества металла, строительных и технических материалов, оборудования и рабочей силы» [35].

В предлагаемом перечне объектов железная дорога «Салехард-Игарка» заняла 6-ю позицию. На ее сооружении из общей сметной стоимости в 7 200 млн руб. было освоено 3 724 млн руб. Соответствующим министерствам предлагалось «разработать и представить в Совет министров СССР мероприятия по прекращению или ликвидации строек» [35]. 25 мая 1953 г. постановлением Совета министров СССР № 1345-536 сс строительство № 501 было передано Министерству путей сообщения СССР. Постановлением Совета министров № 148 от 10 ноября 1953 г. строительство железной дороги «Салехард-Игарка» было поставлено на консервацию [12. С. 21]. В 1954 г. Министерство путей сообщения СССР добилося решения о ликвидации всех подразделений строительства, кроме участка «Чум-Лабытнанги», принятого в 1955 г. в постоянную эксплуатацию. «Проложенную телефонную линию «Салехард-Игарка» приняло в эксплуатацию Минсвязи», – писал А.С. Пиманов [21. С. 21]. Начался ликвидационный период, а затем разрушение дороги и построенных объектов.

Причины прекращения строительства, переходящие в проблему масштабного геологического изучения территории:

1. Вопрос о причинах прекращения строительства в нашем понимании осложнялся одним обстоятельством: дорога, строившаяся с запада и востока, была остановлена строительством тогда, когда она вышла в конце 1951 г. в зону Надым-Пур-Тазовского междуречья. В этих пределах в 1943 г. при проведении проектно-изыскательских работ по трассе «Воркута-Салехард» партия под руководством В.Н. Сакса экспедиции Горно-геологического управления ГУСМП определила наличие предпосылок нефти в низовьях Таза, рек Мессо, Нижне-Обской, Надым. Бассейн Пура сочли требующим дальнейшего исследования» [36. С. 62, 63], так как были обнаружены «крупные выступы древних кристаллических комплексов», что стало называться «Пуровский хребет» [37. С. 131];

2. Не будем забывать, что с конца 1940-х гг., когда и разворачивались работы по строительству Транспольярной магистрали, в южной части области, в Тюмени создавались первые структуры, закладывавшие основы геологии Тюменской области [38. С. 42–55]. Союзное правительство предусматривало увеличение поисковых и разведочных работ на нефть и газ в восточных районах СССР. Главный геофизический трест СССР начал перебазирование нефтяных экспедиций и партий Украинского, Центрального и Запад-

ного геофизических трестов в восточные районы СССР. В Тюмень направлялись Белорусская и Молдавские экспедиции.

3. В эти же годы поисковые работы активно велись и на территории ЯННО. В Салехарде на 1950 г. базировалось 10 различных экспедиций. В 1949 г. при помощи авиации была проведена аэрофотосъемка местности, составлялись карты, которых до этого не существовало. Территория Пуровского района была покрыта мелкомасштабной геологической съемкой [36. С. 133]. Работы на территории Пуровского района проводились экспедицией № 7 ВСЕГЕИ (Всесоюзного геологического института) и геологами НИИГА – Института геологии Арктики [39].

4. Проектно-изыскательские работы с 1949 г. на участке между реками Надым–Таз были возложены на Надымскую экспедицию, начальника А.А. Побожия. В ее составе было шесть партий, местом базировки экспедиции стал Уренгой [34. С. 122, 138]. Местность проведения работ А.А. Побожий описывал, как «равнину, усеянную болотами, с бугристой тундрой», и то, что трассу старались прокладывать, где «местность не изрыта буграми пучения» [34. С. 146, 148]. Считаем, что именно эти «бугры пучения», упоминаемые в воспоминаниях руководителя Надымской экспедиции А.А. Побожия, можно рассматривать в качестве главной причины направления в 1952 г. специальной экспедиции Горно-геологического института Западно-Сибирского филиала АН СССР. «Бугры пучения» изыскателям трасс в северных широтах страны были известны, они стали изучаться в 1920–1930-е гг. [40, 41], известны были и взрывы бугров пучения [42], и их опасность в хозяйственной деятельности. Современная наука связывает возникновение бугров пучения с растеплением вечномерзлых пород в северных широтах. Однако, как показала ситуация на полуострове Ямал, в процессах образования бугров активно участвует газ, поднимающийся из более нижних слоев, по другой версии, имеет место разрушение газогидратов [43]. Ледовое или водное пространство может замещаться газом. Бугры пучения, достигшие значительных размеров, могут взрываться. На полуострове Ямал это явилось причинами появления с 2012 г. «воронок газового выброса». А дорога «Чум–Салехард–Игарка» попала в зону «бугров пучения».

5. Масштабные геологические исследования в зоне Надым-Пур-Тазовского междуречья. Несомненно, что наличие в изобилии этих природных явлений в Надым-Пур-Тазовском междуречье и пока не полная известность их последствий для хозяйственной деятельности, потребовали дополнительных исследований. Эти исследования было предложено провести Горно-геологическому институту Западно-Сибирского филиала (ЗСФ) АН СССР, который в 1952 г. на территорию ЯННО направил Северную геологическую экспедицию, в составе трех отрядов руководителей В.А. Николаева, В.В. Вдовина, Б.В. Мизерова. При этом, что крайне важно, Северная геологическая экспедиция была создана для выполнения правительственного поручения, данного Горно-

геологическому институту ЗСФ АН СССР [45], какого именно поручения, информации нет. Можно только учесть, что в своих воспоминаниях А.А. Побожий писал, что руководитель Объединенной Северной проектно-изыскательской экспедиции П.К. Татаринцев в Уренгое часто бывал, в Москву регулярно вызывался [34. С. 172] и, надо полагать, о проблемах прокладки трассы в зоне Надым-Пуровского междуречья в вышестоящие инстанции несомненно докладывал.

География действий отрядов экспедиции Горно-геологического института – территории Пуровского, Надымского, Тазовского, Красноселькупского районов. Экспедиция, если судить по географии действовавших отрядов, была направлена для исследований Надым-Пур-Тазовского междуречья. План экспедиции был выработан 2 июня 1951 г. на научно-техническом совещании НИИ геологии Арктики и подчинялся задаче изучения перспектив нефтеносности Советской Арктики, при согласовании с общим планом организаций Мингеологии СССР [36. С. 80]. Ни больше, ни меньше по распоряжению правительства. В отчете В.А. Николаева о результатах летних полевых работ 1952 г. говорилось, что геологические исследования Северной экспедиции в летний период 1952 г. охватили районы бассейнов рек Пур, Ныда, Надым, Казым, Обь и правобережья Обской губы. Отряд Б.В. Мизерова выполнил маршрут по р. Обь от г. Салехарда до устья р. Казым через заболоченный водораздел в бассейн р. Надым и охватил своими исследованиями его долину и некоторые главнейшие его притоки почти до пункта впадения в Обскую губу. Второй отряд (руководитель В.В. Вдовин) провел геологические исследования по правобережью р. Обь и Обской губы от г. Салехарда до устья Тазовской губы (мыс Круглый) и выполнил тематические геологические работы в бассейне р. Ныда. Отряд, возглавляемый В.А. Николаевым, основные исследования сосредоточил в бассейне р. Пур и в бассейне нижнего течения р. Таз [36. С. 79]. Вдовин включил сверхплановый маршрут Салехард–Ныда (500 км), пройденный за две недели. Было отмечено, что «у фактории Вануйто найден газифицирующий источник, из него отобраны пробы газа и воды». Участок от Салехарда до Ныды назван «наиболее интересным» [36. С. 90–91]. По итогам экспедиции были сделаны выводы о выделении «на обширной территории севера Западно-Сибирской низменности двух значительных впадин, разединенных между собой системой положительных структур северо-западного простирания» [36. С. 90–91]. Было рекомендовано осуществить «производство комплексных геофизических исследований вдоль строящейся железной дороги “Салехард–Игарка”, по долинам рек Таза, Пура и Надыма», организовать постановку колонкового и роторного бурения как базы для правильной интерпретации геофизических данных». Высказывалась рекомендация бурения глубоких скважин по линии поселков Салемал, Ныда, Новый Порт, факторий Самбург и Тибейсале [36. С. 93]. Таким образом, следует полагать, что правительственное поручение заключалось для Северной экс-

педиции в отработке части маршрута Транспольярной магистрали в зоне Надым-Пур-Тазовского междуречья, с изобилием «бугров пучения» [44], и нарастающей активностью вечной мерзлоты в отношении построенных или строившихся объектов. В 1953 г. строительство дороги было поставлено на консервацию. После расстрела Берия началась ликвидация строительства.

Но 1952–1953 гг. в ЯННО уже работала Северо-Восточная экспедиция треста «Арктикразведка» Главного управления Главсевморпути при Совете министров СССР. Участники Новосибирской экспедиции стали подробно заниматься изучением тектонического районирования севера Западной Сибири и конкретизировать направления поисковых работ на нефть и газ [45]. Была составлена уточненная геологическая карта, большое внимание уделялось Надымскому району, районам рек Пурпе, Пур. В 1956 г. была составлена геологическая карта Пуровского района. Работа проведена в Западно-Сибирском геологическом управлении А.А. Земцовым и С.Б. Шацким. В Надым-Пур-Тазовском междуречье и развернулись с конца 1950-х гг. активные работы Тюменского геологического управления, а последовавшие открытия свидетельствовали о том, что уж очень удачно выбирались места для поискового бурения: в 1962 г. открыто Тазовское газовое месторождение (две аварии при открытии), 27 декабря 1964 г. последовало открытие Новопортовского месторождения, 11 февраля 1965 г. – Пурпейского, 16 октября 1965 г. – Заполярного газового месторождения, относившегося к северной части Тазовского района Пур-Тазовской нефтегазоносной области [46. С. 11–16, 19–25, 27–33, 38]. В 1966 г. в 120 км от Заполярного месторождения было выявлено Уренгойское нефтегазоконденсатное месторождение, которое на момент открытия стало первым в мире по запасам, на данный момент занимает третье место [47. С. 176]. Оно относилось к Пуровскому району ЯННО, находилось в центральной части Надым-Пурской нефтегазоносной провинции, «место для скважины Р-2 было выбрано на территории бывшего лагеря 501 стройки ГУЛАГа» [47 С. 219].

Таким образом, считаем, что работы Новосибирской Северной геологической экспедиции проводились по заданию правительства в связи с выходом строительства дороги на соединяющее два участка трассы Надым-Пур-Тазовское междуречье. Фактором, повлиявшим на особое обследование этого участка, стали те самые «бугры пучения», которые в изобилии присутствовали на участке проектно-изыскательских работ Надымской экспедиции, относившейся к Объединенной Северной проектно-изыскательской экспедиции. В связи с чем и было принято решение о направлении специальной экспедиции по исследованию нефтегазоносности.

Сделанные выводы, по нашему мнению, стали главным фактором консервации строительства. Исследования в этой зоне стали расширяться, а получаемые результаты, судя по всему, вызвали опасения и привели к прекращению работ на трассе железной дороги, но при этом заложили совершенно новое

направление в освоении территории северо-западной части Западной Сибири. В пользу нашей версии говорит то обстоятельство, что в настоящее время Россия располагает самыми богатыми в мире ресурсами газа, 84% которых расположено в восточных районах, 2/3 запасов относится к ЯНАО, основная их часть сосредоточена в Надым-Пур-Тазовском районе. Государственным балансом запасов полезных ископаемых (газы горючие) на 01.01.2020 г. в Ямало-Ненецком автономном округе учтено 151 месторождение (17 газовых, 42 газоконденсатных, 1 нефтегазовое, 82 нефтегазоконденсатных и 9 газонефтяных) [48]. Строящаяся дорога и изыскательские работы на ней сыграли в геологическом освоении территории важнейшую роль. Она стала той стержневой артерией, по которой затем пошли геологи, то ли располагая картами, оставшимися от предыдущих экспедиций, то ли просто выбирая освоенные участки земли, в которой и расположились в изобилии углеводородные ресурсы. К сожалению, материалов по геологии ЯННО 1950-х гг. в ГАТО нет. Объясняем это закрытостью территории для публичности явлений под воздействием имевшего места строительства.

Сохраняющийся интерес к дороге после прекращения строительства отразила «Справка МВД СССР о районе Салехард – Игарка и бывшем строительстве железной дороге на этой территории от 5 апреля 1956 г.» [49]. В справке отмечалось, что:

1. «На первом участке этой линии от станции Чум (Печорской ж.д.) до станции Лабитнанги (левый берег реки Оби) рабочее движение поездов открыто в декабре 1948 года;

2. Из 1132 км до Ермаково было уложено железнодорожного пути 573 км, т.е. примерно 50 % всего протяжения;

3. По всей трассе до г. Игарка построена столбовая линия связи, которая (на 1956 г. – *Прим. авт.*) находилась в эксплуатации;

4. «На обоих концах линии построен большой комплекс гражданских зданий – жилых и производственных. Осталось построить 559 км дороги». Делался вывод о необходимости продолжения работ по этой дороге, прежде всего на участках «Салехард – Надым», восстановлении переправы на Оби, строительстве участка «Ермаково–Туруханск», с завершением в конце семилетки [49].

Комиссия Ленинградского государственного проектно-изыскательского института с 9 по 16 сентября 1957 г. вновь проводила натурный осмотр железнодорожной линии от г. Салехарда до Надыма на протяжении 370 км. Передвижение комиссии осуществлялось по этой дороге на автодрезине. Комиссия зафиксировала, что «трасса уже находилась в непригодном для эксплуатации состоянии с учетом сильных разрушений», особо пострадал участок от 224 км по 348 км трассы (Полуйский сор – Полуй), где произошла деформация земляного полотна и искусственных сооружений». В качестве причины указывалось на процессы, связанные с вечной мерзлотой, которая «выталкивала и перекручивала деревянные сваи мостов, влияла на разрушение станционных строений»

[11. С. 214]. Отмечалась, что «водоотводные трубы и канавы забились грунтом и топляком», «талые воды размывали сооружения», «бараки растаскивались: рамы, двери, печи, доски полов, перегородки». В то же время комиссия определила, что «в полной сохранности здания и помещения колонны станции Полуй». Однако никаких действий после работы комиссии Ленгипротранса не последовало, но с начала 1960-х гг. интерес к дороге вновь был усилен. Обращения и письма по восстановлению дороги писали А. Жигин – последний начальник «Строительства № 501», П. Татаринцев – руководитель Северной экспедиции. Поддержал идею восстановления дороги директор института «Гипроспецгаз» С. Тихановский [11. С. 218].

Несомненно, полезной в продвижении по труднодоступным местам оказалась дорога геологам. В условиях расширения геологоразведочных работ на территории Крайнего Севера со второй половины 1950-х гг. постоянно присутствует информация о расположении экспедиций, партий в местах Новый порт, мыс Каменный, вблизи поселков или в поселках Трансполярной магистрали. Дрезини позволяли двигаться в необходимых направлениях, используя железнодорожное полотно.

Значительный интерес к Трансполярной магистрали проявил Мингазпром СССР. Подступая к реализации стратегии формирования газовой отрасли в пределах ЯННО, Мингазпром СССР и Тюменгазпром создали Дирекцию строящихся газопроводов и обустройства промыслов в пос. Лабытнанги, который имел регулярную железнодорожную связь с центром страны и открывал возможность для доставки грузов на север Тюменской области железнодорожным транспортом. Найденные в фонде 2 101 документ по подготовке к вводу в разработку месторождения Медвежье говорят о том, что трасса дороги газовиков очень интересовала. Изучая местность, решая в 1969 г. вопрос подготовки обустройства месторождения, особенно тщательно фиксировали разъезды, участки дороги. Их стали использовать при подготовке к выходу на Медвежье. Специальная комиссия Тюменгазпрома во главе с главным геологом Л.Л. Косухиным в 1969 г. проводила «рекогносцировку на местности», на месте осматривала район будущих работ, указывала на близость объектов, планируемых на месторождении, до железной дороги. Аэродром у пос. Ныда круглогодичного действия, оставшийся от предыдущего периода хозяйственной деятельности, принимавший самолеты АН-2 и вертолеты, сочли возможным для расширения, чтобы принимать самолеты АН-10 и ЛИ-2 [30. Д. 177. Л. 69–71]. Комиссия фиксировала оставшиеся вагон-домики, отмечала «отсутствие железнодорожного моста через реку Надым» и то, что «на восток уложено 45 км рельс, а также 18 км трассы “пробито” до реки Правая Хетта». Определено, что от скважины № 19 Медвежьего месторождения до железной дороги расстояние – 50 км, до Ивлевого Песка – 95 км. Такое же расстояние было от Медвежьего до 107-го участка [30. Д. 132. Л. 72–73]. Мингазпром еще «в 1967 г. Ленгипротрансу выдал задание

на разработку проекта по восстановлению железной дороги “Лабытнанги–Надым”», «в 1969 г. проводилось обследование участка», но «влияние оказывал и длительное время существовавший проект сооружения Нижне-Обской ГЭС» [11. С. 218, 221, 222]. В 1971–1972 гг. трест «Севергазстрой» восстановил только участок в 52 км «Надым–Хетта». В книге Р.С. Гольдберга отмечалось, что строители железнодорожной линии «Тюмень – Новый Уренгой – Ямбург», строившейся в рамках дальнейшего развития газовой отрасли Тюменской области, во второй половине 1980-х гг. шли по трассе Трансполярной магистрали, сталкиваясь с объектами предыдущей хозяйственной деятельности [19. С. 4, 5].

Важным наследством дороги стала сданная в эксплуатацию телефонная и телеграфная линия «Салехард–Игарка», переданная Минсвязи СССР. По телефонной линии стала обеспечиваться связь с Москвой и рядом других городов страны. До начала 1990-х гг. железная дорога использовалась связистами для обслуживания линии связи «Салехард–Надым», пока линия связи не была упразднена.

Станции, поселения на трассе дороги использовались в период нефтегазового освоения в качестве базы градостроительного, поселенческого освоения территории. В.Н. Гриценко подробно изучал, как и на основе чего строился город Надым, опрашивал местных жителей, которые помнили, что в поселке в момент строительства железной дороги была школа на 200 чел. [14. С. 110], линейно-технический участок, 20 барачков, были 2- и 4-квартирные дома, длительное время оставалась платформа перрона, метеостанция, склад, магазин, вокзал станции «Надым», деревянное здание почты, общежитие, контора с деревянными колоннами [14. С. 151, 152]. В.Н. Гриценко утверждает, что на станции Надым в период существования дороги принимали и отправляли грузовые и пассажирские поезда со сменой паровозов, проводилась смена бригад грузовых составов, формировались и расформировывались сборные поезда, проводилась отцепка вагонов от поездов [14. С. 150, 151]. Подтверждением застроенности поселка при станции явился найденный Технический документ железнодорожной линии «Чум–Салехард–Игарка» с описанием станции «Надым» [14. С. 140, 141]. Недалеко от поселка Надым находился 107-й участок железной дороги, до него ездили на дрезине. На 107-м участке наиболее долго сохранялся двухэтажный дом, который принадлежал Ленинградскому мерзлотоведческому институту, проводившему работы в период строительства магистрали [14. С. 153]. В.Н. Гриценко утверждает, что здания и дома строились из сухой лиственницы – ценного строительного материала. С прекращением строительства дороги «дома разбирались и в разобранном виде вывозились баржами» [14. С. 154], а «ввиду чрезвычайной секретности стройки», в документах местных партийных и советских органов о сооружениях, поселках практически ничего не упоминалось, но то, что объекты, пригодные для использования, остались, свидетельствует документ 1950-х г. «О рассмотрении в Тюменском облисполко-

ме вопроса «Об использовании помещений бывших колоний 501 и 503строек по линии железной дороги для организации подсобных хозяйств, отделений совхозов, организации заготпунктов грибов, ягод, леса и т.д.» [14. С. 116].

На разъезде «Ивлевский» до 1990 г. жили «телефонисты», активно использовались в освоении территории станции Ярудей, Полуй [14. С. 109, 110]. Обустроенностью на трассе отличались разъезды и станции: Салехард, Сор, Заячий, Горнополуйский, Полуй, Дятел, Глухаринный, Ярудей, Ныда, Ягельный, Пур, Ночной, Невидимка, Таз, Ивлевский, Ягодный, Надым, Веселый, Коневский, Пангоды и многие другие. На каждом разъезде, каждой станции строились жилые дома, бараки. Авторы книги «История Ямала» также считают, что «вдоль трассы была создана сеть поселков, которые использовались геологами, связистами, метеорологами». В связи с 501-й стройкой в Салехарде началось обширное строительство, «после прекращения строительства весь жилой фонд был передан городу» [17. С. 336]. Нельзя не согласиться с утверждением авторов книги «История Ямала», что дорога повлияла на «формирование настроений «больших ожиданий». В то же время она стала «самым крупным и значимым событием в жизни ЯННО в конце 1940-х – начале 1950-х гг.» [17. С. 336].

В развитии железнодорожного строительства, осуществляемого в период активного нефтегазового освоения, были использованы участки прежней дороги. «Линия железной дороги «Надым–Новый Уренгой–Коротчаево» была построена по трассе Трансполярной магистрали. Участок от Пура (ныне ст. Коротчаево) до Надыма был восстановлен... по облегченным нормам в 1970-х годах», – утверждают авторы статьи «Трансполярная магистраль» [33], в 1971–1972 гг. трест «Севергазстрой» для обеспечения доставки своих грузов восстановил и частично построил участок законсервированной железной дороги длиной 52 км от правого берега реки Надым до ст. Хетта. На участке Пангоды–Новый Уренгой (бывшая Ягельная), с момента его восстановления в 1970-х гг., существует грузопассажирское движение [33]. В 1983 г. началась временная эксплуатация участка «Надым–Коротчаево», а в 1986 г. – временная эксплуатация участка «Уренгой–Ямбург». Какие-то объекты строительства железной дороги использоваться начинали сразу, другие – через определенное

время. Станция Обская, недалеко от Лабытнанг, практически лишившаяся жителей после завершения работ на стройке дороги, с середины 1980-х гг. стала отправной точкой строительства железной дороги «Обская–Бованенково», поселок при станции стал быстро расти [50]. Дорога должна была пройти на север полуострова Ямал, к газовым месторождениям Бованенково и Харасавэйское, которые планировали ввести в эксплуатацию во второй половине 1980-х гг. Протяженность трассы предполагалась в 600 км [51]. Строительство от станции Обская началось в 1986 г., велось в последующем со значительными разрывами во времени. Первый период – 1986–1995 гг. – привел к сооружению 224 км дороги, открытию движения грузовых и пассажирских поездов до станции Паюта. С 1995 по 2003 г. работы не проводились, возобновились в 2003 г. Протяженность трассы была доведена до 267 км. Строительство вновь было прекращено, возобновлено в 2005 г., 12 января 2010 г. открыто рабочее движение по трассе «Обская–Бованенково», 15 февраля 2011 г. дорога дошла до станции «Карская» [52]. Сейчас она является действующей, имеет статус частной и является самой северной железной дорогой в мире. Потребность в сквозной железнодорожной магистрали для ЯНАО сохранилась. Планируемой с 2003 г. дороге дано название «Северный широтный ход», но ее строительство постоянно откладывается [52]. Имелись намерения начать строительство дороги в 2022 г. [53]. Но едва современная ситуация позволит это сделать в ближайшей перспективе. Так что ожидания на появление на территории ЯНАО железной дороги «Северный широтный ход» сохраняются.

Таким образом, Трансполярная магистраль соответствовала задачам хозяйственного освоения районов Крайнего Севера Тюменской области, она во многом содействовала освоению территории ЯННО как в период ее строительства (1947–1953 гг.), так и после него. Исследовательские работы на территории трассы при ее проектировании способствовали определению базовых точек последующего развертывания геологоразведочных работ на территории Крайнего Севера. Дорога была использована газовиками в создании основ подступа к освоению газовых месторождений, а также в градостроительном обустройстве территории. Она стала основой развития железной дорожной сети для ускорения разработки месторождений Крайнего Севера.

Список источников

1. История открытия и освоения Северного морского пути : в 4 т. / под ред. Я.Я. Гаккеля, А.П. Окладникова, М.Б. Черненко. М. ; Л. : Морской транспорт ; Гидрометеорологическое изд-во, 1956–1969.
2. История открытия и освоения Северного морского пути : в 4 т. Т. 1. Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX века / под ред. Я.Я. Гаккеля, А.П. Окладникова, М.Б. Черненко. М. : Морской транспорт, 1956. 592 с.
3. История открытия и освоения Северного морского пути : в 4 т. Т. 2. Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма / под ред. Я.Я. Гаккеля, М.Б. Черненко. Л. : Морской транспорт, 1962. 766 с.
4. История открытия и освоения Северного морского пути : в 4 т. Т. 3. Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / под ред. Я.Я. Гаккеля, М.Б. Черненко. Л. : Морской транспорт, 1959. 510 с.
5. История открытия и освоения Северного морского пути : в 4 т. Т. 4. Белов М.И. Хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. Ленинград : Гидрометеорологическое изд-во, 1969. 612 с.
6. Колева Г.Ю. Основные этапы освоения арктических территорий северо-западной части Западной Сибири // Научный вестник ЯНАО. Салехард. 2019. № 4 (105). С. 4–12.
7. Колева Г.Ю. Освоенческая практика, ее обусловленность и результативность // Нефть и газ: технологии и инновации : материалы нац. науч.-практ. конф. : в 3 т. Т. 3. / отв. ред Н.В. Шумерова. 2020. С. 199–201.

8. Колева Г.Ю. Освоение, обусловленность, стандарты освоенческой практики // Индустриальное наследие России: междисциплинарные исследования, опыт сохранения, стратегии реновации : сб. тез. Всерос. науч. конф., посвящённой 175-летию Русского географического общества и 90-летию Ханты-Мансийского автономного округа – Югры / Департамент культуры ХМАО-Югры, БУ ХМАО-Югры «Музей геологии, нефти и газа», Региональное отд-е Рус. геогр. общества в ХМАО-Югре. Ханты-Мансийск : Югорский формат, 2020. С. 35–37.
9. Ламин В.А. Исторический опыт разработки проблем формирования железнодорожной сети на севере Сибири и Дальнего Востока (70-е гг. XIX – 50-е гг. XX в.) : автореф. дис. ... д-ра ист. наук / АН СССР. Сиб. отд-е. Ин-т истории, филологии и философии. Новосибирск, 1987. 38 с.
10. Пленкин В.Ю. Исторический опыт разработки и реализации проектов транспортного освоения Российского Севера: рубеж XIX–XX вв. – рубеж 1930–1940-х гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2001. 28 с.
11. Гриценко В.Н., Калинин В.А. 501/503. История «мертвой дороги». Екатеринбург : Баско, 2010. 210 с.
12. Арктический проект Сталина. URL: <https://coollib.com/b/565982-vyacheslav-kalinin-arkticheskiy-proekt-stalina/> (дата обращения: 28.04.2022).
13. Брошенная дорога (Стройка 501/503). URL: http://www.rzd-expo.ru/history/salekhard_igarka_quot_abandoned_road_quot/ (дата обращения: 26.04.2022).
14. Гриценко В.Н. История Ямалского Севера в очерках и документах : в 2 т. Т. 2 / В.Н. Гриценко. Омск : Книжное изд-во, 2004. 336 с.
15. Загадки «Мертвой дороги» // Нефтянка. URL: <http://neftianka.ru/zagadki-mertvoj-dorogi/> (дата обращения: 26.04.2022).
16. Мертвая дорога. Стройка № 501, 503. URL: <http://www.tourism.ru/docs/desc/19/57/47/> (дата обращения: 26.04.2022).
17. История Ямала : в 2 т. / под общ. ред. В.В. Алексеева. Т. 2, кн. 1. Ямал Современный. У истоков модернизации. Глава 2 «Новый этап транспортного развития: железная дорога “Чум–Салехард–Игарка”». Екатеринбург : Баско, 2020. 367 с.
18. Зубков К.И., Карпов В.П. Развитие российской Арктики (Советский опыт в контексте современной стратегии (на материалах Крайнего Севера Урала и Западной Сибири). М. : РОССПЭН, 2019. 367 с.
19. Гольдберг Р.С. 501-я (Книга расстрелянных, том четвертый). Тюмень : Тюменский курьер, 2010. 288 с.
20. Хёсли Э. Сибирская эпопея. М. : Паулсен, 2021. 800 с.
21. Пиманов А.С. История строительства железной дороги «Чум–Салехард–Игарка» (1947–1955 гг.). Тюмень : ТОГИРРО, 1998. 114 с.
22. Липатова Л.Ф. Мертвая дорога «Чум–Салехард–Игарка». URL: <https://stalkers.info/myortvaya-doroga-chum-salekhard-igarka/> (дата обращения: 10.07.2022).
23. Липатова Л.Ф. Дороги и судьбы. Т. 1. URL: https://kartaslov.ru/книги/Людмила_Фёдоровна_Липатова_Дороги_и_судьбы_1_том/1 (дата обращения: 10.07.2022).
24. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 1572. Оп. 1.
25. ГАСПИТО. Ф. 1560. Оп. 1.
26. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 1.
27. ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1.
28. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 1903. Оп. 1.
29. ГАТО. Ф. 2101. Оп. 1.
30. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 2.
31. Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923–1960 / сост. М.Б. Смирнов; науч. ред. Н. Г. Охотин, А.Б. Рогинский. М. : Звенья, 1998. URL: <http://old.memo.ru/history/nkvk/gulag/index.htm> (дата обращения: 29.04.2022).
32. ГАСПИТО. Ф. 124. Оп. 4. (Сектор учета кадров).
33. Трансполярная магистраль. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Трансполярная_магистраль (дата обращения: 23.07.2021).
34. Побожий А.А. Мертвая дорога (из записок инженера-изыскателя) // Новый мир. 1964. № 8. С. 89–182.
35. Письмо Л.П. Берия в Президиум Совета Министров СССР об изменении строительной программы 1953 г. 21 марта 1953 г. URL: <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/170794-pismo-l-p-beriya-v-prezidium-soveta-ministrov-sssr-ob-izmenenii-stroitelnoy-programmy-1953-goda-21-marta-1953-goda#mode/inspect/page/2/zoom/4> (дата обращения: 15.07.2022).
36. Нефть и газ Тюмени в документах. 1901–1965 гг. : в 3 т. Т. 1. Свердловск : Средне-Уральское кн. изд-во, 1973. 479 с.
37. Пуровский район – 75 / ред.-сост. А.М. Брехунцов, В.Н. Битюков. Тюмень : Тюменский дом печати, 2007. 368 с.
38. 70 лет Тюменской геологии: служа Отечеству : в 2 т. Т. 1 / под общ. ред. А.М. Брехунцова, В.Н. Битюкова. Тюмень : Сибирский научно-аналитический центр, 2018. 384 с.
39. НИИГА. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/ВНИИОкеангеология> (дата обращения: 22.07.2022).
40. Петров В.Г. Наледи на Амуро-Якутской магистрали. Л. : Изд-во АН СССР и НИИ НКПС СССР, 1930. 177 с.
41. Сумгин М.И. Краткий курс дорожной геофизики. М. : ОГИЗ – Трансиздат, 1931. 119 с.
42. Крицук Л.Н. Подземные льды Западной Сибири. URL: <http://www.evgengusev.narod.ru/kritsuk/2.html> (дата обращения: 03.08.2022).
43. Титовский А.Л., Сеницкий А.И., Пушкарев В.А., Барышников А.В. Комплексные исследования ямалских кратеров, новые факты // Актуальные проблемы нефти и газа. Труды Межд. конференции «Дегазация земли: геологи и экология – 2018». Вып. 4 (23). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kompleksnye-issledovaniya-yamalskih-kraterov-novye-fakty/viewer> (дата обращения: 03.08.2022).
44. Пинго, или Бугры пучения. URL: https://elementy.ru/kartinka_dnya/393/Pingo_ili_bugry_pucheniya (дата обращения: 02.08.2022).
45. Конторович А.Э., Каширцев В.А., Конторович В.А. Трудный путь к нефтегазовым месторождения Сибири. URL: https://www.igm.nsc.ru/images/history/book/20_igig_total_223-244.pdf (дата обращения: 10.07.2022).
46. Открытые горизонты (1962–1980) / сост. А.М. Брехунцов, В.Н. Битюков. Екатеринбург : Средне-Уральское кн. изд-во, 2002. 680 с.
47. История газовой отрасли России. 1946–1991 гг. / отв. ред. Р.М. Гайсин. М. : Граница, 2016. Кн. 2. 536 с.
48. Состояние и перспективы использования минерально-сырьевой базы Ямало-Ненецкого автономного округа на 15 марта 2021 г. Справка подготовлена ФГБУ «ВСЕГЕИ» в рамках выполнения Государственного задания Федерального Агентства по недропользованию от 14 января 2021 г. № 049-00016-21-00. URL: <https://www.rosnedra.gov.ru/data/Fast/Files/202104/ad829a8fefe9fc69a4502beec2eb711.pdf> (дата обращения: 16.02.2022).
49. Справка МВД СССР о районе Салехард – Игарка и бывшем строительстве железной дороги на этой территории. 5 апреля 1956 г. // ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 2. Д. 479. URL: <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/170665-spravka-mvd-sssr-o-rayone-salekhard-igarka-i-byvshem-stroitelstve-zheleznoy-dorogi-na-etoj-territorii-5-aprelya-1956-g/> (дата обращения: 03.08.2022).
50. История станции Обская. URL: <https://stengazeta.net/?p=10001675> (дата обращения: 03.05.2022).
51. Самая северная железнодорожная линия «Обская–Бованенково». URL: <https://lgt.ru/projects/zhd-linii-obshchego-polzovaniya/novaya-zheleznodorozhnaya-liniya-obskaya-bovanenkovo> (дата обращения: 03.05.2022).
52. Железнодорожная линия «Обская–Бованенково–Карская». URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Железнодорожная_линия_Обская_–_Бованенково_–_Карская (дата обращения: 03.05.2022).
53. Северный широтный ход. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Северный_широтный_ход (дата обращения: 03.05.2022).

References

1. Gakkel, Ya. Ya., Okladnikov, A. P. & Chernenko, M. B. (eds) (1956–1969) *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti: v 4 t.* [History of the discovery and development of the Northern Sea Route: in 4 vols]. Moscow; Leningrad: Morskoy transport; Gidrometeorologicheskoe izd-vo.

2. Gakkel, Ya.Ya., Okladnikov, A.P. & Chernenko, M.B. (eds) (1956) *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti: v 4 t.* [History of the discovery and development of the Northern Sea Route: in 4 volumes]. Vol. 1. Moscow: Morskoy transport.
3. Gakkel, Ya.Ya. & Chernenko, M.B. (eds) (1962) *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti: v 4 t.* [History of the discovery and development of the Northern Sea Route: in 4 volumes]. Vol. 2. Leningrad: Morskoy transport.
4. Gakkel, Ya.Ya. & Chernenko, M.B. (eds) (1959) *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti: v 4 t.* [History of the discovery and development of the Northern Sea Route: in 4 volumes]. Vol. 3. Leningrad: Morskoy transport.
5. Gakkel, Ya.Ya. & Chernenko, M.B. (eds) (1959) *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti: v 4 t.* [History of the discovery and development of the Northern Sea Route: in 4 volumes]. Vol. 4. Leningrad: Gidrometeorologicheskoe izd-vo.
6. Koleva, G.Yu. (2019) The Main Stages of Development of the Arctic Zones of the Northwestern Part of Western Siberia. *Nauchnyy vestnik Ya-NAO*. 4 (105). pp. 4–12. (In Russian).
7. Koleva, G.Yu. (2020) [Reclamation practice, its conditionality and effectiveness]. *Neft' i gaz: tekhnologii i innovatsii*. [Oil and gas: technologies and innovations]. Conference Proceedings. In 3 vols. Vol. 3. pp. 199–201. (In Russian).
8. Koleva, G.Yu. (2020) [Development, conditionality, standards of development practice]. *Industrial'noe nasledie Rossii: mezhdistitsiplinarnye issledovaniya, opyt sokhraneniya, strategii renovatsii* [Industrial heritage of Russia: interdisciplinary research, conservation experience, renovation strategies]. Abstracts of the Conference dedicated to the 175th anniversary of the Russian Geographical Society and the 90th anniversary of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug - Yugra. Khanty-Mansiysk: Yugorskiy format. pp. 35–37. (In Russian).
9. Lamin, V.A. (1987) *Istoricheskiy opyt razrabotki problem formirovaniya zheleznodorozhnoy seti na severe Sibiri i Dal'nego Vostoka (70-e gg. XIX – 50-e gg. XX vv.)* [Historical experience in developing the problems of forming a railway network in the north of Siberia and the Far East (1870s–1950s)]. Abstract of History Dr. Diss. Novosibirsk.
10. Plenkin, V.Yu. (2001) *Istoricheskiy opyt razrabotki i realizatsii projektov transportnogo osvoeniya Rossiyskogo Severa: rubezh XIX–XX vv. – rubezh 1930–1940-kh gg.* [Historical experience in developing the problems of forming a railway network in the north of Siberia and the Far East (1870s–1950s)]. Abstract of History Cand. Diss. Yekaterinburg.
11. Gritsenko, V.N. & Kalinin, V.A. (2010) 501/503. *Istoriya "mertvoy dorogi"* [501/503. The history of the “dead road”]. Yekaterinburg: Basko.
12. *Arkticheskiy projekt Stalina* [Stalin's Arctic project]. [Online] Available from: <https://coollib.com/b/565982-vyacheslav-kalinin-arkticheskiy-proekt-stalina/> (Accessed: 28.04.2022).
13. *Broshennaya doroga (Stroyka 501/503)* [Abandoned road (Construction 501/503)]. [Online] Available from: http://www.rzd-expo.ru/history/salekhard_igarka_quot_abandoned_road_quot_/ (Accessed: 26.04.2022).
14. Gritsenko, V.N. (2004) *Istoriya Yamal'skogo Severa v ocherkakh i dokumentakh: v 2 t.* [History of the Yamal North in essays and documents: in 2 vols]. Vol. 2. Omsk: Knizhnoe izd-vo.
15. Neft'anka. (2020) *Zagadki "Mertvoy dorogi"* [Misteries of the “Dead Road”]. [Online] Available from: <http://neftianka.ru/zagadki-mertvoj-dorogi/> (Accessed: 26.04.2022).
16. *Mertvaya doroga. Stroyka № 501, 503* [Dead road. Construction No. 501, 503]. [Online] Available from: <http://www.tourism.ru/docs/desc/19/57/47/> (Accessed: 26.04.2022).
17. Alekdeev, V.V. (ed.) (2020) *Istoriya Yamala: v 2 t.* [History of Yamal: in 2 volumes]. Vol. 2 (1); Chapter 2. Yekaterinburg: Basko.
18. Zubkov, K.I. & Karpov, V.P. (2019) *Razvitie rossiyskoy Arktiki (Sovetskiy opyt v kontekste sovremennoy strategii (na materialakh Kraynego Severa Urala i Zapadnoy Sibiri))* [Development of the Russian Arctic (Soviet experience in the context of modern strategy (on the materials of the Far North of the Urals and Western Siberia))]. Moscow: ROSSPEN.
19. Gol'dberg, R.S. (2010) 501-ya (Kniga rastrelyannykh, tom chetvertyy) [501 (Book of the executed, volume four)]. Tyumen: Tyumenskiy kur'er.
20. Khesli, E. (2021) *Sibirskaya epopeya* [Siberian epic]. Moscow: Paulsen.
21. Pimanov, A.S. (1998) *Istoriya stroitel'stva zheleznoy dorogi "Chum–Salekhard–Igarka" (1947–1955 gg.)* [The history of the construction of the railway Chum–Salekhard–Igarka (1947–1955)]. Tyumen: TOG(In Russian).O.
22. Lipatova, L.F. (2017) *Mertvaya doroga "Chum–Salekhard–Igarka"* [The dead road Chum–Salekhard–Igarka]. [Online] Available from: <https://stalkers.info/myortvaya-doroga-chum-salekhard-igarka/> (Accessed: 10.07.2022).
23. Lipatova, L.F. (2017) *Dorogi i sud'by* [Roads and destiny]. Vol. 1. [Online] Available from: https://kartaslov.ru/%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B8/%D0%9B%D1%8E%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BB%D0%B0%D0%A4%D1%91%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D0%B0_%D0%9B%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B0_%D0%94%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8_%D0%B8_%D1%81%D1%83%D0%B4%D1%8C%D0%B1%D1%8B_I_%D1%82%D0%BE%D0%BC/ (Accessed: 10.07.2022).
24. State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast (GASPITO). Fund 1572. List 1.
25. State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast (GASPITO). Fund 1560. List 1.
26. State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast (GASPITO). Fund 124. List 1.
27. State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast (GASPITO). Fund 135. List 1.
28. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 1903. List 1.
29. State Archive of Tyumen Oblast (GATO). Fund 2101. List 1.
30. State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast (GASPITO). Fund 124. List 2.
31. Okhotin, N.G. & Roginskiy, A.B. (eds) (1998) *Sistema ispravitel'no-trudovykh lagerey v SSSR. 1923–1960* [The system of labor camps in the USSR. 1923–1960]. Moscow: Zven'ya. [Online] Available from: <http://old.memo.ru/history/nkv/gulag/index.htm> (Accessed: 29.04.2022).
32. State Archive of Socio-Political History of Tyumen Oblast (GASPITO). Fund 124. List 4.
33. *Transpolyarnaya magistral'* [Transpolar highway]. [Online] Available from: https://ru.wikipedia.org/wiki/Transpolyarnaya_magistral' (Accessed: 23.07.2021).
34. Pobozhiy, A.A. (1964) *Mertvaya doroga (iz zapisok inzhenera-izyskatel'ya)* [Dead Road (from the notes of a survey engineer)]. *Novyy mir*. 8. pp. 89–182.
35. Beria, L.P. (1953) *Pis'mo L.P. Beriya v Prezidium Soveta Ministrov SSSR ob izmenenii stroitel'noy programmy 1953 g. 21 marta 1953 g.* [Letter from L.P. Beria to the Presidium of the Council of Ministers of the USSR on changing the construction program of 1953. March 21, 1953]. [Online] Available from: <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/170794-pismo-l-p-beriya-v-prezidium-soveta-ministrov-sssr-ob-izmenenii-stroitel'noy-programmy-1953-goda-21-marta-1953-goda#mode/inspect/page/2/zoom/4> (Accessed: 15.07.2022).
36. Smorodinskoy, D.A. (ed.) (1973) *Neft' i gaz Tyumeni v dokumentakh. 1901–1965 gg.: v 3 t.* [Oil and gas of Tyumen in documents. 1901–1965: in 3 volumes]. Vol. 1. Sverdlovsk: Sredne-Ural'skoe kn. izd-vo.
37. Brekhuntsov, A.M. & Bitukov, V.N. (eds) (2007) *Purovskiy rayon – 75* [Purovsky district – 75]. Tyumen: Tyumenskiy dom pechati.
38. Brekhuntsov, A.M. & Bitukov, V.N. (eds) (2018) *70 let Tyumenskoy geologii: sluzha Otechestvu: v 2 t.* [70 years of Tyumen geology: serving the Fatherland: in 2 vols]. Vol. 1. Tyumen: Sibirskiy nauchno-analiticheskiy tsentr.
39. Wikipedia. (2022) *NIIGA*. [Online] Available from: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%9D%D0%98%D0%98%D0%9E%D0%BA%D0%B5%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B5%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%8F> (Accessed: 22.07.2022).
40. Petrov, V.G. (1930) *Naledi na Amuro-Yakutskoy magistrali* [Ice on the Amur-Yakutsk highway]. Leningrad: Izd-vo AN SSSR i NII NKPS SSSR.
41. Sumgin, M.I. (1931) *Kratkiy kurs dorozhnoy geofiziki* [A brief course in road geophysics]. Moscow: OGIZ – Transizdat.
42. Kritsuk, L.N. (2010) *Podzemnye l'dy Zapadnoy Sibiri* [Underground ice of Western Siberia]. [Online] Available from: <http://www.evgenyusev.narod.ru/kritsuk/2.html> (Accessed: 03.08.2022).

43. Titovskiy, A.L. et al. (2018) The New Facts in Complex Studies of Yamal Craters. *Aktual'nye problemy nefti i gaza*. 4 (23). (In Russian).
44. Cherbunina, M. (2017) *Pingo, ili Bugry pucheniya* [Pingo, or Heaving mounds]. [Online] Available from: https://elementy.ru/kartinka_dnya/393/Pingo_ili_bugry_pucheniya (Accessed: 02.08.2022).
45. Kontorovich, A.E., Kashirtsev, V.A. & Kontorovich, V.A. (n.d.) *Trudnyy put' k neftegazovym mestorozhdeniyam Sibiri* [A difficult way to the oil and gas fields of Siberia]. [Online] Available from: https://www.igm.nsc.ru/images/history/book/20_igig_total_223-244.pdf (Accessed: 10.07.2022).
46. Brekhuntsov, A.M. & Bitukov, V.N. (eds) (2002) *Otkrytye gorizonty (1962–1980)* [Open horizons (1962–1980)]. Yekaterinburg: Sredne-Ural'skoe kn. izd-vo.
47. Gaysin, R.M. (ed.) (2016) *Istoriya gazovoy otrasli Rossii. 1946–1991 gg.* [History of the Russian gas industry. 1946–1991]. Book 2. Moscow: Granitsa.
48. VSEGEI. (2021) *Status and prospects for the use of the mineral resource base of Yamalo-Nenets Autonomous Okrug as of March 15, 2021*. [Online] Available from: <https://www.rosnedra.gov.ru/data/Fast/Files/202104/ad829a8fefe9fc69a4502beccc2eb711.pdf> (Accessed: 16.02.2022). (In Russian).
49. State Archive of the Russian Federation. Fund 9401. List 2. File 479. *Information from the Ministry of Internal Affairs of the USSR about the Salekhard–Igarka region and the former construction of the railway in this area. April 5, 1956*. [Online] Available from: <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/170665-spravka-mvd-sssr-o-rayone-salehard-igarka-i-byvshem-stroitelstve-zheleznoy-dorogi-na-etoy-territorii-5-aprelya-1956-g/> (Accessed: 03.08.2022).
50. Gur'yanova, I. (2006) *Istoriya stantsii Obskaya* [History of the Obskaya station]. [Online] Available from: <https://stengazeta.net/?p=10001675> (Accessed: 03.05.2022).
51. Igt.ru. (2022) *Samaya severnaya zheleznodorozhnaya liniya “Obskaya–Bovanenkovo”* [The northernmost railway line Obskaya–Bovanenkovo]. [Online] Available from: <https://igt.ru/projects/zhd-linii-obschego-polzovaniya/novaya-zheleznodorozhnaya-liniya-obskaya-bovanenkovo> (Accessed: 03.05.2022).
52. Wikipedia. (2022) *Zheleznodorozhnaya liniya “Obskaya–Bovanenkovo–Karskaya”* [Railway line Obskaya–Bovanenkovo–Karskaya]. [Online] Available from: https://ru.wikipedia.org/wiki/Zheleznodorozhnaya_liniya_Obskaya_-_Bovanenkovo_-_Karskaya (Accessed: 03.05.2022).
53. Wikipedia. (2022) *Severnyy shirotnyy khod* [Northern latitudinal course]. [Online] Available from: https://ru.wikipedia.org/wiki/Severnyy_shirotnyy_khod (Accessed: 03.05.2022).

Информация об авторе:

Колева Г.Ю. – д-р ист. наук, профессор кафедры гуманитарных наук и технологий Тюменского индустриального университета (Тюмень, Россия). E-mail: gukoleva@gmail.com

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Information about the author:

G.Yu. Koleva, Dr. Sci. (History), professor, Tyumen Industrial University (Tyumen, Russian Federation). E-mail: gukoleva@gmail.com

The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 31.08.2022;
одобрена после рецензирования 13.09.2022; принята к публикации 28.09.2022.

The article was submitted 31.08.2022;
approved after reviewing 13.09.2022; accepted for publication 28.09.2022.