

DOI 10.69571/SSPU.2024.90.3.011

УДК 94(571.12)"1943/1944": 625.1(091)

ББК 39.20г(2Рос-4Тюм)62

Г.Ю. КОЛЕВА,
Ж.М. КОЛЕВ**ПЕРВЫЙ ВАРИАНТ СТРОИТЕЛЬСТВА
ТРАНСПОЛЯРНОЙ МАГИСТРАЛИ
(1943–1944 ГГ.)**G.YU. KOLEVA,
ZH.M. KOLEV**THE FIRST OPTION FOR THE CONSTRUCTION
OF A TRANSPOLAR RAILWAY (1943–1944)**

В истории Тюменской области, которой в этом году исполняется 80 лет, есть ряд нереализованных проектов. К их числу относится и строительство Трансполярной магистрали. Цель данной статьи — рассмотреть, что представлял начальный, первый из трех, вариант дороги, называемой «Трансполярная магистраль». Источниковая база проблемы очень скудна, в силу засекреченности документов в период строительства, и скорей всего, сохраняющихся грифов секретности на значительную часть документов по сей день. В статье использованы общенаучные методы анализа, синтеза, обобщения, гипотез, аналогии, а также исторические методы исследования, среди них — историко-генетический метод, направленный на выявление происхождения изучаемого процесса, его причин; историко-диахронный метод, связанный с изучением динамики процесса в рамках более сложной системы, а также историко-сравнительный метод. Основной вывод авторов сводится к тому, что в условиях обострения военного противостояния в Арктике в 1943–1944 гг. на повестку был поставлен вопрос строительства дороги от Воркуты до Салехарда, а затем с ее продолжением, как минимум, до Пуровского района, где находилась «бухта Находка». Проект отвечал военно-стратегическим целям, а также предусматривал обеспечение топливом, как территории ЯННО, так и объектов военного значения в заливах Карского моря. Снятие проекта с повестки в 1944 г. объяснялось установлением безопасности Арктики в результате проведенных советскими войсками операций.

In the history of the Tyumen region, which turns 80 this year, there are a number of unrealized projects. These include the construction of a Transpolar Railway. The purpose of this article is to consider what the initial, first of three variants of the road, called the "Transpolar Railway", represented. The source base of the problem is very scarce, due to the secrecy of documents during the construction period, and most likely, the remaining secrecy stamps for a significant part of the documents to this day. The article uses general scientific methods of analysis, synthesis, generalization, hypotheses, analogies, as well as historical research methods, among them — the historical-genetic method aimed at identifying the origin of the process under study, its causes; the historical-diachronic method associated with the study of the dynamics of the process within a more complex system, as well as the historical-comparative method. The main conclusion of the authors is that in the conditions of the aggravation of the military confrontation in the Arctic in 1943–1944 the issue of building a road from Vorkuta to Salekhard, and then with its continuation, at least to the Purovsky district, where the Nakhodka Bay was located, was put on the agenda. The project met military strategic goals, and also provided for the provision of fuel for both the territory of YANND and military facilities in the bays of the Kara Sea. The removal of the project from the agenda in 1944 was explained by the establishment of Arctic security as a result of operations conducted by Soviet troops.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: железнодорожное строительство, Трансполярная магистраль, Воркута — Салехард, Пуровский район, Тазовский район, проектно-изыскательские работы, Великая Отечественная война.

KEY WORDS: railway construction, Transpolar railway, Vorkuta — Salekhard, Purovsky district, Tazovsky district, design and survey work, the Great Patriotic War.

ВВЕДЕНИЕ. В истории Тюменской области, которой в этом году числится 80 лет, есть ряд нереализованных проектов. К их числу относится и строительство Транспольной магистрали, которая при полном завершении работ имела бы огромное значение в освоении и развитии территории. Несмотря на то, что проект был приостановлен, затем вообще закрыт, документы, материалы и объекты магистрали сыграли свою роль в развитии геологических исследований, транспортном строительстве последующего времени, градостроительном обустройстве, многие пункты трассы стали базой для городов и поселков Севера региона. Нельзя не отметить, что идея, не получившая воплощения в период 1943–1953 гг., сохраняет актуальность для сегодняшнего времени, фигурируя в планах железнодорожного строительства.

ЦЕЛЬ данной статьи — рассмотреть, что представлял начальный, первый из трех вариантов дороги, которая будет называться «Заполярная магистраль», «Транспольная магистраль», «Мертвая дорога».

МАТЕРИАЛЫ и МЕТОДЫ. Источниковая база проблемы очень скудна, в силу засекреченности документов в период строительства, и скорей всего, сохраняющихся грифов секретности на значительную часть документов по сей день, с учетом того, что строительство осуществлялось и курировалось структурами НКВД СССР с использованием контингента лагерной системы. Многие документы в условиях ликвидации стройки уничтожались, некоторые попадали в частные руки и оказывались вне архивного хранения. Методы, применяемые в исследовании, включают общенаучные методы анализа, синтеза, обобщения, метода гипотез, аналогии, а также исторические методы исследования, среди них — историко-генетический метод, направленный на выявление происхождения изучаемого процесса, этапов его развития и причин, историко-диахронный метод, примененный для изучения динамики явления на фоне более сложной системы, а также историко-сравнительный метод.

ОБСУЖДЕНИЕ и РЕЗУЛЬТАТЫ. Железнодорожная линия, объединяемая названием «Транспольная магистраль», должна была продолжить железнодорожное строительство, начатое в направлении арктических зон еще в период Российской империи. В конце XIX — начале XX в. построены дороги «Вологда — Архангельск» (1893 г.), «Пермь-Вятка-Котлас» (1899 г.). Железная дорога «Пермь-Котлас» соединялась с Пермь — Тюменской железной дорогой [5, с. 2–3]. В 1930-е гг. практика железнодорожного строительства на Европейском Севере была продолжена постройкой магистрали «Котлас-Ухта-Воркута» (1933–1945 гг.), оказавшей быстрое влияние на активизацию процессов освоения Печорского края [8, с. 33]. Дорога смыкалась с югом Архангельской области через участки «Вельск-Коноша», «Коноша-Котлас», с присоединением к дороге «Котлас-Пермь». Дорога «Котлас-Воркута» стала называться «Печорская дорога», ей наряду с освоением аспектом, придавалось важное значение в перевозках угля, леса, развитии промышленности и торговли, расширении научных и геологических исследований [9, с. 130–132, 142–144].

Нельзя не отметить, что с конца XIX в. поднимался вопрос строительства железной дороги для соединения с морским портом. В 1919 г. Тобольская городская дума обсуждала возможное строительство порта на Северном Ледовитом океане, соединяемого с железной дорогой в низовьях Оби. В годы Первой мировой появилась идея сооружения порта в устье Енисея [9, с. 661]. В 1921–1923 гг. в одной из бухт западного побережья Обской губы был создан порт, получивший название «Новый порт», но не обладавший необходимыми глубинами для захода в него морского транспорта [6, с. 31, 75, 102, 105, 106]. В период строительства Нового порта подступали к сооружению Усть-Порта на Енисее. Вопрос о крупном морском порте на Карском море или в его заливах на Северном морском пути сохранялся. В период Карских экспедиций (1919–1939 гг.) в доставке грузов фигурировала бухта Находка на вос-

точном берегу Тазовской губы. Значимость бухты Находка подчеркивало размещение там радиостанции, наряду с селом Обдорским (будущий Салехард). Тазовская губа активно использовалась для завоза грузов. Грузы везли до «Пуровских вех», так называлось устье Пура [5, д. 17, л. 21]. Использовалась и Тазовская пристань для перевалки грузов с рейдовых судов на Тазовский причал [3, д. 17, л. 21].

К сооружению Трансполярной магистрали существовало несколько подходов, первый из них относился к периоду Великой Отечественной войны, в частности, к 1943–1944 гг. Дорога была ориентирована на Енисей. Первым ее участком был участок «Воркута-Салехард». Исследования строительства Трансполярной магистрали нашли отражение в ряде публикаций. Обращение к намерениям сооружения дороги «Воркута — Салехард», находим у В.Н. Гриценко, с соавтором В.А. Калинин [6]. Подступ к этому сюжету у авторов связан с тремя абзацами о создании Главного управления лагерей железнодорожного строительства — ГУЛЖДС НКВД СССР — в январе 1940 г, в феврале 1941 г. закрепленного в составе НКВД СССР, с оговоркой, что «Главному управлению лагерей железнодорожного строительства предстояла колоссальная работа» [4, с. 19]. Затем следует фраза «о непростой истории возведения железной дороги в болотистой тундре междуречья Оби и Енисея». И далее без особого перехода обращение к сюжету о совещании в Салехарде в декабре 1943 г.: «В городе Салехарде 25 декабря 1943 г., то есть в разгар войны с нацистской Германией, состоялось любопытнейшее заседание. Совещание было при председателе исполкома Ямало-Ненецкого окружного совета депутатов трудящихся. Председательствовал на заседании заместитель председателя исполкома окрсвета М.Г. Замараев, протокол вел В.Д. Кузнецов» [4, с. 19, 21].

Документ приводится детально, но ссылка на него не дана, как и откуда взят этот документ, авторы не комментируют. Приводится и фотографии уже другого документа. Он называется «Проект жел-дор. линии «Воркута-Салехард», в верхней части листа читаем «ГУЛЖДС НКВД», следующая строка содержит слово «Желдорпроект», что говорит о том, что проект составил Желдорпроект, который, как и строительство дороги, относились к ГУЛЖДС НКВД. Дано и название проектируемой дороги. На боковой части приводимой фотографии надпись: «Проект линии «Воркута-Салехард». Книга из фондов ГА ЯНАО», что означает, что документ авторы нашли в государственном архиве Ямало-Ненецкого автономного округа. Ссылки на него, которая давала бы указание фонда, описи, дела, также нет. Это встречается тогда, когда дело засекречено, гриф не снят, а авторы смогли каким-то образом получить доступ. Затем дается еще одно фото, которое можно определять как вторую страницу проектного документа (контртитул), на нем первой строкой повторяется написанное на основном титульном листе, однако вторая строчка конкретизирует статус Желдорпроекта — «Управление по изысканиям и проектированию железнодорожных линий «Желдорпроект».

Далее следует более полное название проекта — «Проектное задание железнодорожной линии «Воркута-Енисей», участок «Воркута-Салехард» [4, с. 23]. Из чего, можем сделать вывод, что вся дорога называлась «Воркута-Енисей», а ее первый участок «Воркута — Салехард». Место составления документа — город Москва, год 1944. Указана и протяженность дороги «Воркута — Салехард» — 207, 3 км, первая очередь — 189,1 км, ветки от нее — 21, 8 км, первой очереди — 14,4 км. Названы объекты первой очереди: пристань на Оби, паромная и ледовая переправы. Стоимость первой очереди строительства 317, 063 тыс. руб. Подписали документ заместитель начальника ГУЛЖДС НКВД, начальник Желдорпроекта, генерал-майор инженерно-технической службы Ф.А. Гвоздевский, начальник и главный инженер Уральской экспедиции Н.В. Михеев [Там же]. Дается и еще один фотодокумент с пометкой: «Документы из Государственного архива РФ», вновь без ссылки на фонд, дело, отражающий фотографии «Проекта вокзала на станции Салехард», архитектурных деталей и орнаментов, «принятых за основу в проекте «Воркута — Салехард». Но почему-то авторы ограничиваются просто размещением документа, без какого — либо анализа.

Итак, что мы имеем из этих фотодокументов: «Управление по изысканиям и проектированию железнодорожных линий «Желдорпроект» ГУЛЖДС НКВД СССР» в 1944 г. подготовило проект дороги «Салехард-Воркута», которая представляла участок дороги «Воркута-Енисей». Располагался Желдорпроект в г. Москве.

Возглавлял его зам. нач. ГУЛЖДС НКВД, нач. Желдорпроекта, генерал-майор инженерно-технической службы Ф.А. Гвоздевский. Т.к. подпись на проекте вместе с Ф.А. Гвоздевым поставил начальник и главный инженер Уральской экспедиции инженер Н.В. Михеев, значит, что эта экспедиция провела подготовку и отработку необходимого для проекта материала. Первый участок дороги назывался «Воркута-Салехард», был протяженностью 207 км. Проект этой дороги и объекты в районе Салехарда и обсуждались на совещании 25 декабря 1943 г.

Обратимся к содержанию протокола совещания, чтобы ответить на вопрос о его значимости в понимании первого варианта строительства дороги:

Обращает на себя внимание факт участия в совещании почти всей руководящей элиты Ямало-Ненецкого округа, хотя в некоторых случаях, отражен уровень заместителей или главных инженеров. Такой состав участников заседания, свидетельствует, что для округа подобное заседание было важным событием. Отмечалось: «Приближение железной дороги к городу Салехарду открывает ему перспективы дальнейшего развития и увеличивает его значение как окружного центра».

Среди участников заседания: заместитель председателя исполкома окрсовета М.Г. Замараев, он зафиксирован в качестве председательствующего, далее — секретарь окрсовета В.Д. Кузнецов, представители окружкома ВКП(б) (С.П. Кадцин) и горкома партии (С.П. Мингалев), председатель горисполкома (С.Ф. Давыдов), главный инженер рыбтреста, заместитель директора рыбокомбината, начальник судоремонтной базы, заместитель начальника пристани парохозяйства, начальник аэропорта, заместитель председателя окружного совета депутатов трудящихся, директор музея, архитектор, председатель «окрплана». Приняли участие в совещании представители Уральской экспедиции «Желдорпроекта» ГУЛЖДС НКВД СССР во главе с начальником Н.Д. Михеевым, среди них — Торопов Г.В. — главный геолог экспедиции, Поляков Е.А. — начальник 2-й изыскательской партии, Григорьев А.А. — старший инженер искусственных сооружений 5-ой партии и др. На заседании заслушали доклад начальника Уральской экспедиции Желдорпроекта Н.Д. Михеева. Содержание доклада не раскрывается, зафиксировано только его название;

В докладе говорилось «о работе Уральской экспедиции «Желдорпроекта» по предварительным изысканиям железнодорожной линии «Воркута-Салехард» и о намеченном размещении железнодорожных сооружений в районе г. Салехарда и перехода через реку Обь. Отражены принятые решения:

- а) выбран из трех представленных «Елецкий вариант прокладки дороги через Приполярный Урал», как более «экономичный и в наибольшей мере удовлетворяющий интересам округа», «давно известный местному населению». В нем использована река Елец, являвшаяся мелководной, которую осенью можно было проходить в брод;
- б) «переход через Обь» намечен «на первый период времени паромной и ледяной переправами с учетом перспективы постройки моста»;
- в) согласован вопрос сооружения пристани на Оби у Ангальского мыса для перевалки грузов на воду, в связи с чем, решено перенести аэропорт в другое место перед постройкой причалов;
- г) решено осуществить расчистку Ямсалянского бара (мели) для прохода морских судов до г. Салехарда.
- д) определено местоположение железнодорожной станции Салехард в 2,5–3,5 км по направлению северо-востока, и расположение железнодорожного поселка «в сторону города»;

е) водоснабжение станции Салехард решено было «запроектировать кооперированным с городом», а энергоснабжение от электростанции города «не представлялось возможным».

Протокол был утвержден 28 декабря 1943 г., подписи поставили председатель совещания и секретарь [4, с. 21].

Однако в это сложное военное время не ограничились проектно-изыскательскими работами на первом участке трассы. Из документа «Решения заседания исполкома Пуровского райсовета депутатов трудящихся, объединенное с РК ВКП (б) от 23 марта 1944 г.» с повесткой «Об оказании и содействия работе Норильской комплексной экспедиции Желдорпроекта ГУЛЖДС НКВД» [2, д. 53, л. 13-13об.] можно извлечь информацию о том, что в Пуровском районе силами Норильской **комплексной экспедиции** «Желдорпроекта» готовилось проведение большого комплекса «аэросъемочных, геодезических, геологосъемочных и исследовательских работ», что говорит, что Желдорпроект проводил работы не только на одном участке трассы. От райисполкома Пуровского района исполком Омского областного совета депутатов трудящихся решением от 6 декабря 1943 г. потребовал «содействия *немедленному началу* деятельности экспедиции и дальнейшему форсированию работ на территории Пуровского района». Норильскую экспедицию возглавлял начальник Домрачев. Наряду с Норильской комплексной экспедицией названа экспедиция «Норильскстроя», ее задача — осуществить маршрутную съемку по изысканию трассы в период 20 мая по 20 октября 1944 гг. Очень примечательно, что место базирования экспедиции Домрачева было определено в фактории Уренгой, куда согласно п. 3а протокола требовалось осуществить заброску грузов нартами до 20 апреля 1944 г. Согласно п. 3в. в Уренгое предусматривалось размещение рабочих экспедиции, для этого выделялась одна комната, которая определялась как 1/3 дома, а также отводились складские помещения под продукты и снаряжение. А освободившиеся после засолки рыбы на участке Уренгой помещения должны были передать (п. 5) во временное пользование начальнику экспедиции Желдорпроекта т. Домрачеву [2, д. 53, л. 13-13об.].

То есть фактически Уренгой становился центром расположения руководства Норильской экспедиции, что в последующем также закрепится в базировании Надымской экспедиции А.А. Побожия. В протоколе заседания Пуровского районного совета ЯННО от 23 марта 1944 г., где слушался вопрос «Об оказании помощи и содействия в работе Норильской комплексной экспедиции Желдорпроекта ГУЛЖДС НКВД» [4, с. 22-23], большое внимание уделено вопросам обеспечения продуктами питания — мяса, сахара, табака, чая, брусники и т.д., промтоварами, а также оленьим транспортом, упряжью для них, нартами, проводниками [2, д. 53, л. 13-13об.]. В протоколе подчеркивалась «особая важность предстоящих к выполнению Норильской экспедицией Желдорпроекта ГУЛЖДС НКВД аэросъемочных, геодезических, геологосъемочных и обследовательских работ». По количеству требуемого обеспечения валенками в 40 пар, ботинками в 50 пар, можно полагать, что эти цифры могли отражать численность экспедиции в летнее время в 50 чел., в зимний подготовительный период — в 40 чел. [2, д. 53, л. 13-13об.]. Обращая внимание на перечень продуктов для экспедиции, «промпромтоваров», задач обеспечения пилами, топорами, печками, запросы на олений транспорт и т.д., В.Н. Гриценко и В.А. Калинин делали вывод о том, что «организационная нагрузка и расходы на изыскания по трассе в период войны ложилась на районы, где эти изыскания проводились» [4, с. 22].

В это же самое время в Тазовском районе работала экспедиция Горно-Геологического управления (ГГУ) ГУСМП СССР под руководством М.Ф. Данилова. На заседании Тазовского райкома партии 16 февраля 1944 г., при слушании вопроса «О работе геологоразведочной экспедиции» выступил руководитель экспедиции ГГУ ГУСМП СНК СССР М.Ф. Данилов. Он информировал, что экспедиция действовала на территории Тазовского района в 1943 г., с мая по ноябрь, сообщил, что были проведены «исследования источников нефти, каменной соды по берегам Тазовской губы, рек Таз, Пур, Мессо», прошли маршрут в 2170 км,

обнаружили «места сложенные плотными породами, дающими возможность предположить нефтеносность и наличие каменной соды (в документе то соды, то соли) у пос. Находка и в районе Тибейсале. У берега р. Еремки открыли месторождения торфа [3, д. 1. л. 2–2 об.]. Данилов сообщил, что работы завершились, основная часть экспедиции 22 сентября 1943 г. выехала. Бюро райкома партии, поставило вопрос о продлении работы экспедиции, продолжении исследовательских, поисковых, геологических, научных работ. Наметили сбор краеведческих данных по источникам выходов нефти, поставили задачу «через мастерские лесоучастка и другие хозяйственные органы организовать добычу торфа для нужд района» [3, д. 1, л. 2–2 об.] Но далее в материалах райкома партии сведений о каких-либо геологических исследованиях нет [3. Д. 100, 17, 21, 13]. Вспомним широко известный «Отчет начальника геологической партии Тазовской экспедиции Главсевморпути В.И. Сакса «О маршрутных геологических исследованиях в бассейнах Мессо, Пура и низовьев Таза в 1943 г.», написанный в 1945 г. в г. Ленинграде [10, с. 60–63]. В.Н. Сакс, как И.П. Лугинец, были руководителями геологических партий экспедиции М.Ф. Данилова. В.Н. Сакс работал в ГГИ Главсевморпути, И.П. Лугинец, до этого был главным геологом Нордвикской нефтеразведочной экспедиции ГУСМП (Таймырский АО). Геологические партии Сакса и Лугинца в 1943 г. работали по левому и правому берегам р. Таз, брали пробы в озере у реки Харвута, ручье, впадающем в реку Сенеби-яху, в нижнем течении р. Таз, р. Мерома, низовьях р. Пур, проводили сопоставление с геологией территории Усть-Енисейского порта, где были выявлены «обильные признаки нефти на Енисее», и сделали вывод о предпосылках поиска нефти в низовьях Таза. Именно по итогам экспедиции 1943 г. (руководитель М.Ф. Данилов) В.Н. Сакс писал, что «нефтепоисковые работы на севере Западно-Сибирской низменности» нужно «направить в пределы Мессо и Таза, и Нижне-Обской впадины, захватывающей и бассейн Надыма», а «выделение Пуровского хребта и соседних с ним впадин еще нуждается в подтверждении» [10, с. 62, 63].

Могла ли экспедиция М.Ф. Данилова быть связана с прокладкой дороги? Наш ответ — да! Постановка проблемы строительства дороги в 1943–1944 гг., в тяжелейших обстоятельствах Великой Отечественной войны должна была иметь какую-то стратегическую обусловленность. Встает вопрос, с какой целью в такую удаленную точку ЯННО как фактория «Уренгой» тянуть железную дорогу? Почему именно в Тазовском районе стала действовать экспедиция М.Ф. Данилова, а начальник одной из партий экспедиции В.Н. Сакс определил перспективы нефтеносности территории? Обращает на себя внимание ситуация, изложенная в 4 томе «Истории открытия и освоения Северного морского пути», что в 1943 г. в Карское море «вошло большее число, чем в 1942 г., немецких подводных лодок». Военные события в Арктике в целом обострились, было потоплено несколько советских кораблей. Советские ледоколы из Белого моря и подводные лодки с запада были переведены в Карское море» [7, с. 470, 473]. Интерес немецкого командования к Арктике был связан и со стремлением не дать возможность продвигаться караванам судов с поставками по ленд-лизу. Учитывая рост числа военных кораблей в Карском море, топливная проблема стояла остро. М.И. Белов отмечал, что уголь был «приготовлен на Енисее», а также то, что угля не хватало; еще одно осложнившее топливную проблему обстоятельство, что из Печоры в Обь был осуществлен перегон (в Новый порт) еще и речных судов [6, с. 472]. Итак, в 1943 г. произошло увеличение советских подводных лодок и ледоколов в Карском море, а речных судов — в Новом порту.

ЯННО испытывал большие проблемы с топливом. Уголь был необходим для жизнедеятельности ЯННО, и в этих условиях был поставлен вопрос о строительстве дороги «Воркута-Салехард», как вариант, с целью переброски в ЯННО воркутинского угля. Для этого требовалось срочное строительство дороги. А вот подводные лодки работали на дизельном топливе, а значит, требовалась нефть. Нефть (нефтяное топливо) было необходимо и речным судам. Практическая необходимость в нефти была высокой, нефть и пытались найти. Направление дороги в Пуровский район могло быть связано с намерением использования бухты Находка, в том числе и в военных целях. Бухта находилась в Тазовской губе и исполь-

зовалась в период проведения Карских экспедиций, да, и после завершения строительства Трансполярной магистрали, часто упоминалась в телеграммах по приему грузов в 1950-е гг. Дефицит топлива для Тазовского района, в пределах которого и проводились поисковые работы на нефть в 1943 г., обсуждался на заседании бюро Тазовского райкома партии 4 февраля 1944 г. Обращаясь к дефициту топлива, как угля, так и нефти, на заседании райкома партии говорили, что нефть можно «завести с первым караваном». Подчеркивалось: «нефть отсутствует совсем», «завоз дров с верховьев Таза представляет трудности», «не хватает горючего для самоходного и не самоходного флота» [3, д. 17, л. 31]. Авторы работы «Энергия высоких широт» В.С. Вовк, Ю.В. Евдошенко пишут, что в период Великой Отечественной войны «северная нефть нужна была как никогда». И приводят телеграмму И.Д. Папанина о нехватке бензина в Архангельском порту в условиях подошедшего «каравана» с грузами» [1, с. 115], они также говорят о том, что вопросы поисков нефти в Арктике курировал ГКО, в СНК — зам. председателя Л.П. Берия [6, с. 120]. Поисковые работы на нефть в Арктике «экономически обосновывались ростом потребностей в нефтепродуктах для предприятий и организаций, расположенных в районах Крайнего Севера, тяготеющих к СМП» [1, с. 120–121]. С этой потребностью в нефти, по данным выше названных авторов, «4 февраля 1943 г. Горно-Геологическое управление приняло решение об организации на базе Усть-Енисейской экспедиции Северной Тазовской экспедиции для маршрутных исследований геологии района, тяготеющего к Тазовской губе» [1, с. 134]. В апреле 1943 г. два отряда Тазовской экспедиции были переброшены из Дудинки в центр Тазовского района в пос. Хальмер-Седе [1, с. 135].

ВЫВОДЫ. Таким образом, приходим к выводу, что практическая необходимость в топливе (угля, нефти) для военных и гражданских целей стала диктовать строительство железной дороги, с возможной доставкой угля из Воркуты, а также стимулировала поиски нефти в районе Пура и Таза в соответствии с научными идеями, но под влиянием необходимости снабжения топливом военных и гражданских судов в Тазовской губе. Вопрос о поисках нефти в Западной Сибири не был неожиданным. Этот вопрос в 1930–1940-е гг. ставили начальник Главгеологии В.М. Сенюков (сентябрь 1939 г.), Государственный геофизический трест (октябрь–ноябрь 1939 г.), Наркомат нефтяной промышленности СССР (ноябрь 1939 г.), бюро «Сибнефти» Главгеологии (август 1941 г.), Главнефтегазразведка (июнь 1942 гг.) [6, с. 48–50, 50–51, 52–53, 54–55]. Однако ни в одном из документов о перспективах поиска нефти в Западной Сибири в северных районах ЯННО не говорилось, тем более на территории Пура, Надыма, Таза. Практическая потребность соединялась с использованием научного прогноза, проявившегося в более восточных районах СССР и опиралась на него. Проблемы с топливом в ЯННО возросли при переброске ледоколов, подводных лодок, катеров в заливы Карского моря [3, д. 715, л. 92] в условиях усиления военной активности в Арктике. Трудности доставки топлива и его необходимость совпадают по времени с постановкой вопроса о строительстве дороги «Воркута–Салехард», началом работы проектно-изыскательских экспедиций, и геологической экспедиции в районы рек Пур, Таз.

Планируемые работы строительства дороги и геологического поиска, в условиях успешных действий в Арктике советских вооруженных сил в 1944 г., были отложены. Некоторое время сведений в документах о железнодорожном строительстве нет. Однако с окончанием Великой Отечественной войны, уже в 1946 гг. оформилась **идея строительства морского порта в устье Оби**, соединенная с идеей дороги к нему от Воркуты.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вовк В.С., Евдошенко Ю.В. Энергия высоких широт. Очерки по истории освоения месторождений нефти и газа в Российской Арктике. Москва: ООО «Издательский дом «Недра», 2023. 320 с.
2. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 717. Тазовский районный комитет ВКП (б). Оп. 14.

3. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 1481. Пуровский районный комитет ВКП (б). Оп. 1.
4. Гриценко В.Н., Калинин В.А. 501/503. История «мертвой дороги» / В.Н. Гриценко, В.А. Калинин. Екатеринбург: Издательство «Баско», 2010. 240 с.
5. Жаравин В.С. Из истории строительства Пермь-Котласской железной дороги. С. 1–4. URL: // https://cgako.ru/static/page_files/d58a9eeb6a7511eaa0225254007c38a0.pdf. (дата обращения 17.01.2024 г.)
6. История открытия и освоения Северного морского пути. В 4-х т. Т. 3 / М.И. Белов М.И. Советское арктическое мореплавание в 1917–1932 гг. / Под ред. Я.С. Гаккеля, М.Б. Черненко. Ленинград: Издательство «Морской транспорт», 1959. 508 с.
7. История открытия и освоения Северного морского пути. В 4-х т. Т. 4 / М.И. Белов Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1935–1945 гг. Ленинград: Гидрометеорологическое издательство, 1959 г. 612 с.
8. История Ямала. Ямал современный. У истоков модернизации / Под ред. К.И. Зубкова и др. Екатеринбург: Издательство «Баско», 2010. Т. 2. Кн. 1. 308 с. С. 295–296.
9. История Ямала. «Ямал современный» / Главный ред. В.В. Алексеев. Редактор В.П. Тимошенко. Екатеринбург: Издательство: «Баско, 2010. В 2-х т. Т. 2 328 с.
10. Нефть и газ Тюмени в документах. В 3-х т. Т. 1. (1901–1965 гг.). Свердловск: Средне-Уральское кн. Изд-во, 1971. 479 с.

REFERENCES

1. Vovk V.S., Evdoshenko Yu.V. *E`nergiya vy`sokikh shirot. Ocherki po istorii osvoeniya mestorozhdenij nef-ti i gaza v Rossijskoj Arktike* [Her energy of high latitudes. Essays on the history of the development of oil and gas fields in the Russian Arctic]. Moskva: OOO «Izdatel'skij dom «Nedra», 2023. 320 s. (In Russian).
2. *Gosudarstvenny`j arkhiv soczial`no-politicheskoj istorii Tyumenskoj oblasti (GASPIITO). Fond 717. Fond Tazovskogo rajonnogo komiteta VKP (b).* [State hedgehog archive of social and political history of the Tyumen region (GASPIITO). Fund 717. Fund of the Tazovsky District Committee of the All-Union Communist Party (c)]. Op. 14. (In Russian).
3. *Gosudarstvenny`j arkhiv soczial`no-politicheskoj istorii Tyumenskoj oblasti (GASPIITO). F. 1481. Fond Purovskogo rajonnogo komiteta VKP (b).* [GASPIIT O. F. 1481. Fund of the Purovsky District Committee of the All-Union Communist Party (c)]. Op. 1. (In Russian).
4. Griczenko V.N., Kalinin V.A. 501/503. *Istoriya «mertvoj dorogi»* [501/503. The history of the "dead road"] / V.N. Griczenko, V.A. Kalinin. Ekaterinburg: Izdatel'stvo «Basko», 2010. 240 s. (In Russian).
5. Zharavin V.S. *Iz istorii stroitel'stva Perm'-Kotlaskoj zheleznoj dorogi* [From the history of the construction of the Perm-Kotlas railway]. S. 1–4. URL: // https://cgako.ru/static/page_files/d58a9eeb6a7511eaa0225254007c38a0.pdf. (data obrashheniya 17.01.2024 g.) (In Russian).
6. *Istoriya otkry`tiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti.* V 4-kh t. T. 3 / M.I. Belov M.I. *Sovetskoe ark-ticheskoe moreplavanie v 1917–1932 gg.* [History of the discovery and development of the Northern Sea Route. In vol. T. 3 / M.I. Belov M.I. Soviet Arctic navigation in 1917–1932] / Pod red. Ya.S. Gakkelya, M.B. Chemenko. Leningrad: Izdatel'stvo «Morskojtransport», 1959. 508 s. (In Russian).
7. *Istoriya otkry`tiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti.* V 4-kh t. T. 4 / M.I. Belov *Nauchnoe i khozyajstvennoe osvoenie Sovetskogo Severa. 1935–1945 gg.* [History of the discovery and development of the Northern Sea Route]. [Scientific and economic development of the Soviet North. 1935–1945]. Leningrad: Gidrometeorologicheskoe izdatel'stvo, 1959 g. 612 s. (In Russian).
8. *Istoriya Yamala. Yamal sovremenny`j. U istokov modernizacii* [History of Yamal. Yamal is a modern hedgehog. At the origins of modernization] / Pod red. K.I. Zubkova i dr. Ekaterinburg: Izdatel'stvo «Basko», 2010. Т. 2. Кн. 1. 308 s. S. 295–296. (In Russian).
9. *Istoriya Yamala. «Yamal sovremenny`j»* [History of Yamal. "Yamal modern"] / Glavny`j red. V.V. Alekseev. 10. Redaktor V.P. Timoshenko. Ekaterinburg: Izdatel'stvo: «Basko, 2010. V 2-kh t. Т. 2 328 s. (In Russian).
10. *Neft` i gaz Tyumeni v dokumentakh* [Oil and gas of Tyumen in documents]. V 3-kh t. Т. 1. (1901–1965 gg.). Sverdlovsk: Sredne-Ural'skoe kn. Izd-vo, 1971. 479 s. (In Russian).