

*В. Д. Камынин*

## НОВЫЕ ПОДХОДЫ И ПРОБЛЕМЫ ИЗУЧЕНИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ СИБИРИ во второй половине 1940-х – первой половине 1960-х гг.

История Северо-Западной Сибири между окончанием Великой Отечественной войны и началом формирования в регионе нефтегазодобывающей промышленности относится к одному из наименее изученных периодов истории данного региона, особенно в сравнении с историей Северо-Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны<sup>1</sup> и в период формирования и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса<sup>2</sup>.

Советские исследователи справедливо подчеркивали, что в первые послевоенные десятилетия регион на какое-то время остался вне поля зрения советского руководства, которое основное внимание уделило регионам, имевшим оборонное значение, и регионам, требовавшим значительных усилий для восстановления разрушенного во время войны. А. К. Омельчук писал: «Государство залечивало раны, и в первые послевоенные годы, естественно, все внимание было обращено на то, чтобы вновь ввести в строй основной промышленный потенциал страны. Восстановление районов, освобожденных от фашистских оккупантов, на некоторое время отвлекло силы науки и промышленности от поиска и освоения кладов края земли»<sup>3</sup>.

Сами советские исследователи послевоенный период истории Северо-Западной Сибири рассматривали через призму социалистического строительства. Историки вынуждены были доказывать зрелость социалистических отношений в стране и фиксировать достижения в области построения нового общества.

Большое внимание советские исследователи уделяли изучению развития экономики и социально-культурной сферы коренных народов Севера. Изучая промышленное производство в Северо-Западной Сибири, авторы писали как о развитии традиционных отраслей, прежде всего рыбной промышленности, так и о начале освоения новых возможностей, связанных с изысканием природных ресурсов в регионе. Историки отмечали, что именно в послевоенные годы была заложена основа для создания крупных промышленных предприятий, которые действуют в Северо-Западной Сибири по сей день.

Достижения в социальной сфере усматривались в том, что в середине 1960-х гг. почти в два раза возросли денежные до-

<sup>1</sup> См.: Камынин В. Д. Северо-Западная Сибирь в годы Великой Отечественной войны в отечественной историографии // Источниковедческие и историографические аспекты сибирской истории: Коллективная монография / Под ред. Я. Г. Солодкина. Нижневартовск, 2007. Ч. 2. С. 164–182.

<sup>2</sup> См.: Радченко Н. Д. Деятельность Тюменской областной партийной организации по созданию и развитию нефтегазовой промышленности в Западной Сибири. Краткий историограф. обзор // Организационная и идеологическая деятельность партийных организаций Урала и Западной Сибири в период строительства социализма и коммунизма. Тюмень, 1979; Панарин С. М. Некоторые вопросы историографии деятельности партийных организаций по развитию геологоразведочных работ на нефть и газ в Сибири // Проблемы историографии партийных организаций Сибири. Томск, 1989; Гаврилова Н. Ю. Социальное освоение Севера Западной Сибири (60–80-е гг.): Основные



итоги и проблемы // Западная Сибирь: проблемы истории и историографии: Тез. докл. и сообщ. регион. науч. конф. Нижневартовск, 2000; Гаврилова Н. Ю., Карпов В. П., Панарин С. М. Основные этапы и итоги изучения истории Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в 1960–90-е гг. // Историческая наука на пороге третьего тысячелетия: Тез. докл. Всерос. науч. конф. в г. Тюмени 27–28 апр. 2000 г. Тюмень, 2000; и др.

<sup>3</sup> Омельчук А. К. Салехард. Свердловск, 1978. С. 72.

<sup>4</sup> См.: Гольдберг Р. 24 часа в зоне «мертвой дороги» // Тюменская правда. 1988. 3 авг.; Колесников П. По следам «мертвой дороги» // Строитель (Тюмень). 1988. 26 марта; Херсонский А. Факел памяти // Красный север (Салехард). 1988. 15 окт.; Ламин В. Секретный объект № 503 // Наука Сибири. 1990. № 5; и др.

<sup>5</sup> См.: Югория: Энциклопедия Ханты-Мансийского автономного округа: В 4 т. Ханты-Мансийск, 2000. Т. 1–3; 2005. Т. 4; Большая Тюменская энциклопедия: В 3 т. Тюмень, 2004. Ямал: Энциклопедия Ямало-Ненецкого автономного округа: В 4 т. Салехард, 2004. Т. 1–3; 2007. Т. 4.

<sup>6</sup> См.: Головнев А. В., Зайцев Г. С. История Ямала. Тобольск; Яр-Сале, 1992; Головнев А. В., Зайцев Г. С., Прибыльский Ю. П. История Ямала. Тобольск; Яр-Сале,

ходы населения Крайнего Севера, увеличилась средняя продолжительность жизни. Как положительное явление отмечалось то, что в послевоенный период наблюдался прирост населения.

Для советской историографии было характерно подчеркивание преимуществ советского общественно-политического строя над капиталистическим. Целью авторов было доказать, что только советский общественный строй может решить проблему малых коренных народов Севера, поднять их уровень развития.

Уже в годы «перестройки» в исторической науке ситуация с освещением послевоенного периода стала существенно меняться. В это время историки и публицисты стали ставить те вопросы истории региона, которые являлись малоразработанными в советской историографии, вскрывать «белые пятна» в истории края периода первых послевоенных десятилетий.

Большое внимание исследователи уделили обстоятельствам строительства в районе Салехарда в 1947–1955 гг. железной дороги<sup>4</sup>, которую различные исследователи именовали по-разному: «сталинская дорога», «мертвая дорога», «501-я стройка», «Пятьсот веселая», «печально знаменитая дорога», железная дорога «Чум–Салехард–Игарка», «Салехард–Игарка» и т. п.

Современный период в изучении истории Северо-Западной Сибири двух послевоенных десятилетий характеризуется целым рядом черт, которые принципиально отличают его от советской и «перестроечной» историографии. Во-первых, исследователи рассматривают все без исключения проблемы истории этого периода. Во-вторых, для более всестороннего освещения этого периода они привлекают новые источники, многие из которых впервые были введены в научный оборот на рубеже XX–XXI столетий. В-третьих, современная историческая наука отличается многоконцептуальностью, что влияет на наличие различных оценок одних и тех же явлений и процессов в истории Северо-Западной Сибири.

Эти новые черты в развитии историографии изучения края стали результатом не только тех изменений, которые произошли в современной исторической науке на рубеже XX–XXI столетий, но и того, что именно в последние годы история края стала объектом пристального изучения ученых. Выпуск региональных энциклопедий<sup>5</sup>, создание Ямальского филиала Института истории и археологии УрО РАН, работа по написанию обобщающих работ по истории Югры и Ямала<sup>6</sup> внесли новое качество в изучение истории Крайнего Севера.

Современные исследователи выделяют первые два послевоенных десятилетия в особый период в развитии экономики Северо-Западной Сибири. Они отмечают, что до середины 1960-х гг. регион был традиционно аграрным, финансовые



ресурсы, направляемые в край, определялись национальной политикой советского государства того времени. По их мнению, «воздействие промышленной цивилизации на север Западной Сибири было достаточно слабым»<sup>7</sup>.

Исследователи отмечают, что правительством в эти десятилетия решалось одновременно несколько задач.

Во-первых, усилия государственных органов были направлены на завершение работы по переводу населения Крайнего Севера на оседлый образ жизни. Е. П. Борисова называет 1937–1950 гг. первоначальным этапом данного процесса<sup>8</sup>. Часть исследователей относится к этому мероприятию положительно, и даже указывает на то, что советское государство попыталось избежать тех ошибок, которые были допущены в этом деле в период коллективизации. В частности, предполагалось дальнейшее оседание кочевых хозяйств производить с обязательным учетом наличия поблизости постоянных рыбных и пушных промыслов, строительством баз переработки произведенной продукции и т. д. При этом они отмечают, что «часть планов осталось на бумаге. На первые места стали выходить объемы добываемой рыбы, получаемой оленьей продукции»<sup>9</sup>. Д. И. Сыроватский положительно оценивает этот процесс. Он пишет: «В этот период большинство мелких слабых северных колхозов были преобразованы в укрупненные совхозы, выросли размеры дотаций»<sup>10</sup>. Г. П. Харючи относит создание колхозов на Ямале в 1950-е гг. к инновационным процессам<sup>11</sup>.

Другая часть исследователей подчеркивает, что перевод на оседлость проводился в очень быстрые сроки и причиной этого были, кроме всего, непростые отношения, которые складывались в регионе в послевоенные годы между представителями властей и коренным населением Крайнего Севера. Они указывают на то, что «ханты и манси не желали ломать устоявшиеся порядки, расставаться с традиционным укладом жизни. Другой причиной безуспешности политики властей было отсутствие достаточного количества жилья». У тех жителей Крайнего Севера, кто был переведен на оседлый образ жизни, начались проблемы, «связанные с отсутствием у них навыков земледельческого труда и оседлой жизни»<sup>12</sup>. В. П. Петрова и Г. П. Харючи пишут: «По своей значимости и последствиям перевод на оседлость можно сравнить с коллективизацией. Происходила ломка всех сторон общественной и личной жизни оленевода-кочевника. Это привело к отказу от традиционных привычек, обычаев»<sup>13</sup>.

В результате, констатирует Е. В. Мухина, «в 1960-е гг. эта кампания потерпела окончательный крах из-за нежелания аборигенов менять образ жизни, нехватки средств и поспешности мероприятий»<sup>14</sup>. В. П. Петрова и Г. П. Харючи замечают, что «часть коренного населения, претерпев ломку традиционного

1994. 2-е изд.; Пятрикеев Н. Б. Ямал — страницы былого: Краевед. очерк. Салехард, 1995; История Ханты-Мансийского автономного округа с древности до наших дней. Екатеринбург, 1999; Ямал: грань веков и тысячелетий: Популярный иллюстрированный очерк истории края с древнейших времен. Салехард; СПб., 2000; и др.

<sup>7</sup> Ямал: грань веков и тысячелетий: Популярный иллюстрированный очерк истории края с древнейших времен... С. 528

<sup>8</sup> См.: Борисова Е. П. Перевод на оседлый образ жизни // Ямал: Энциклопедия Ямало-Ненецкого автономного округа. Т. 2. С. 278.

<sup>9</sup> Ямал: грань веков и тысячелетий: Популярный иллюстрированный очерк истории края с древнейших времен... С. 517–518.

<sup>10</sup> Сыроватский Д. И. Экономика и организация оленеводческого хозяйства. Якутск, 2000. С. 5.

<sup>11</sup> См.: Харючи Г. П. Традиции и инновации в культуре ненецкого этноса (вторая половина XX в.). Томск, 2001. С. 4.

<sup>12</sup> История Ханты-Мансийского автономного округа с древности до наших дней. Екатеринбург, 1999. С. 394.

<sup>13</sup> Петрова В. П., Харючи Г. П. Ненцы в истории Ямало-Ненецкого автономного округа. Томск, 1999. С. 124.

<sup>14</sup> Мухина Е. В. Салехард в панораме российской истории:



Очерки истории Салехарда. Екатеринбург, 2006. С. 179.

<sup>15</sup> Петрова В. П., Харючи Г. П. Ненцы в истории Ямало-Ненецкого автономного округа... С. 128.

<sup>16</sup> Мухина Е. В. Салехард в панораме российской истории... С. 179.

<sup>17</sup> См.: Дронзикова С. В. Салехардский рыбоконсервный завод // Ямал: Энциклопедия Ямало-Ненецкого автономного округа. Т. 3. С. 54.

<sup>18</sup> Петрова В. П., Харючи Г. П. Ненцы в истории Ямало-Ненецкого автономного округа... С. 110.

<sup>19</sup> Судаков А. В. Развитие лесной промышленности Ханты-Мансийского округа в конце 1950-х – середине 1980-х гг.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Сургут, 2005. С. 14.

<sup>20</sup> История Ханты-Мансийского автономного округа с древности до наших дней. Екатеринбург, 1999. С. 381.

<sup>21</sup> Там же. С. 383.

<sup>22</sup> Судаков А. В. Развитие лесной промышленности Ханты-Мансийского округа в конце 1950-х – середине 1980-х гг. ... С. 13.

<sup>23</sup> Ямал: грань веков и тысячелетий... С. 518.

образа жизни, не смогла в полной мере приспособиться к новой жизни в поселках и городах»<sup>15</sup>.

Во-вторых, государственные средства выделялись на развитие традиционных отраслей экономики края. Исследователи характеризуют их эволюцию, показывают то новое, что произошло в их развитии в послевоенные десятилетия, раскрывают достижения в каждой отрасли. В отличие от своих предшественников современные авторы указывают на то, что в послевоенные десятилетия в экономике края проходила модернизация производства, насыщение традиционных отраслей новой техникой, внедрение новых методов труда и т. д. Е. В. Мухина отмечает, что «в 1950–1960-е гг. было усилено техническое оснащение рыбной промышленности, в Салехарде построена Нижне-Обская морозильная станция»<sup>16</sup>. По словам С. В. Дронзиковой, с 1949 по 1955 гг. была проведена реконструкция Салехардского рыбоконсервного завода и в мае 1963 г. был открыт Ямало-Ненецкий рыбопромышленный трест<sup>17</sup>. В. П. Петрова и Г. П. Харючи пишут: «В конце 50-х гг. в лове рыбы в округе было задействовано 500 судов, 24 траулера, 30 сейнеров-мотоботов»<sup>18</sup>. По данным А. В. Судакова, «во второй половине 1950-х гг. шел активный процесс замены гужевого транспорта на машины и трактора, и ручных пил на бензомоторные»<sup>19</sup>.

В результате оказалось, что к началу 1960-х гг. основная отрасль экономики ХМАО – рыболовство и рыбопереработка – стала рентабельной<sup>20</sup>, а выработка на одного рабочего в леспромхозах округа превысила общесоюзную<sup>21</sup>. А. В. Судаков подсчитал, что в конце 1950-х – середине 1960-х гг. удельный вес лесной промышленности в народном хозяйстве ХМАО составлял более 25%<sup>22</sup>.

Современные исследователи обращают внимание на то, что «вторая половина 50-х гг. и первая половина 60-х были временем не всегда оправданных социальных, политических, экономических экспериментов. Они иной раз доходили до курьезов. Так, предполагалось увеличить в Салехарде, городе на Полярном круге, посевные площади под кукурузу». Отмечается также то, что «дело едва не дошло до затопления значительной части Ямало-Ненецкого округа по предполагавшемуся проекту строительства Нижне-Обской ГЭС»<sup>23</sup>.

Изучая развитие традиционных отраслей экономики, в то же время авторы указывают на то, что именно в послевоенные годы были заложены основы для превращения региона в район активного промышленного освоения.

В современной историографии к изучению данной проблемы подходят с использованием новых подходов. На важность применения геополитического подхода к анализу стратегии развития промышленности в восточной части страны в послевоенный период указывают В. В. Алексеев, Е. В. Алексеев



ва, К. И. Зубков, И. В. Побережников. Они пишут: «В первые послевоенные годы, когда главным направлением советской экономической политики стали задачи восстановления западных районов СССР, возможности развития Азиатской России ограничивались в основном закреплением тех крупных социально-экономических сдвигов, которые произошли в этой части страны в военное время. Однако сами по себе эти сдвиги уже определяли кардинальное преобразование мировой геополитической сцены»<sup>24</sup>. К. И. Зубков считает, что для периода второй половины 1940-х – начала 1950-х гг. следует «отметить актуализацию еще одного значимого фактора регионального развития – военно-стратегического»<sup>25</sup>.

Авторы указывают на то, что после окончания войны геологоразведочные работы «осуществлялись бессистемно, малочисленными экспедициями различных ведомств»<sup>26</sup>. В. П. Карпов пишет: «Геологоразведочные работы в Западной Сибири после войны проводились малыми силами и постоянно находились на грани прекращения»<sup>27</sup>. Н. Ю. Гаврилова и В. П. Карпов причину подобного состояния видят в том, что существенную роль в этом играл Л. П. Берия, курировавший энергетику страны, который принял решение о свертывании поисково-разведочных работ на нефть и газ «в целях экономии средств, особенно необходимых для создания ядерного щита обороны страны»<sup>28</sup>.

В. В. Алексеев, Е. В. Алексеева, К. И. Зубков, И. В. Побережников отмечают, что при принятии окончательного решения об активизации геологоразведочных работ в регионе перевесило то обстоятельство, что «в геостратегическом измерении топливно-энергетические ресурсы Северо-Западной Сибири усиливали «центрообразующую» роль Урало-Сибирского региона в системе национальной безопасности»<sup>29</sup>.

Современные исследователи отмечают: «Открытие крупных нефтегазовых месторождений на Обь-Иртышском Севере имело огромное экономическое значение. Однако их поспешное, не подготовленное в должной степени освоение, а также последующая индустриализация и урбанизация региона имели неожиданные негативные последствия»<sup>30</sup>. Е. М. Главацкая пишет: «Начало активного индустриального освоения Северо-Западной Сибири в 1950-х гг. привело к значительному сокращению традиционных территорий землепользования хантов, массовым переселениям и принудительному переводу на оседлый образ жизни, поставив под угрозу возможность вести традиционный образ жизни»<sup>31</sup>.

Внимание современных исследователей привлечено к изучению железнодорожного строительства на Обском Севере, которое началось в конце 1940-х гг. Именно в это время стали прокладывать железную дорогу в районе Салехарда. В последнее время появился ряд историографических работ,

<sup>24</sup> Алексеев В. В., Алексеева Е. В., Зубков К. И., Побережников И. В. Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике. М., 2004. С. 135.

<sup>25</sup> Зубков К. И. Индустриальное и социокультурное развитие Ямала в XX в.: типология северного освоения в российском преломлении // Урал. ист. вестник. Екатеринбург; Салехард, 2005. № 12: Ямальский выпуск. С. 139.

<sup>26</sup> История Ханты-Мансийского автономного округа с древности до наших дней... С. 383.

<sup>27</sup> Карпов В. П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990 гг.). Тюмень, 2005. С. 27.

<sup>28</sup> Карпов В. П., Гаврилова Н. Ю. Очерки истории отечественной нефтяной и газовой промышленности. Тюмень, 2002. С. 62.

<sup>29</sup> Алексеев В. В., Алексеева Е. В., Зубков К. И., Побережников И. В. Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике... С. 145.

<sup>30</sup> История Ханты-Мансийского автономного округа с древности до наших дней... С. 385.

<sup>31</sup> Главацкая Е. М. Религиозные традиции хантов и их изменения в XVII–XX в.: Автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Екатеринбург, 2006. С. 21.



<sup>32</sup> См.: Алексеев С. Е. Историография истории строительства железной дороги Салехард–Игарка во второй половине 1940-х – начале 1950-х гг. // Урал. ист. вестник. Екатеринбург; Салехард, 2005. № 12: Ямальский выпуск. С. 118–126; Алексеев С. Е., Камынин В. Д. История строительства железной дороги Салехард–Игарка в современной историографии // Урал индустриальный. Бакунинские чтения: Материалы VII Всерос. науч. конф., ноябрь 2005 г. Екатеринбург, 2005. Т. 1. С. 27–31.

<sup>33</sup> Гольдберг Р. 24 часа в зоне «мертвой дороги»...; Колесников П. По следам «мертвой дороги»...; Боркова Е. В. Спецконтингент в Северо-Западной Сибири в 1930-е – начале 1950-х гг. ...

<sup>34</sup> Петрова В. П., Харючи Г. П. Ненцы в истории Ямало-Ненецкого автономного округа... С. 123.

<sup>35</sup> См.: Херсонский А. Факел памяти...

<sup>36</sup> Бакулина Т. И., Петрова В. П. Земля и люди Приуралья: Ист. очерк. Екатеринбург, 2003. С. 191.

<sup>37</sup> См.: Пиманов А. С. К вопросу о целесообразности строительства железной дороги «Чум–Салехард–Игарка» (1947–1955 гг.) // Вестник Тюменского ун-та. История. Вып. 1. Тюмень, 1996. С. 76, 77.

<sup>38</sup> Судаков А. В. Развитие лесной промышленности Ханты-Мансийского округа в конце 1950-х – середине 1980-х гг. ... С. 14.

посвященных анализу современной литературы по данному вопросу<sup>32</sup>.

Обстоятельства строительства железной дороги вызывают у современных исследователей оживленные дискуссии. Обратимся к анализу некоторых из них. Исследователи активно обсуждают вопрос о целесообразности строительства упомянутой железной дороги. По мнению Е. В. Борковой, Р. Гольдберга, П. Колесникова и др. авторов, строительство дороги «Чум–Салехард–Игарка» было бессмысленно, ибо по ней в начале 1950-х гг. было нечего и некуда возить<sup>33</sup>. В. П. Петрова и Г. П. Харючи пишут: «Судьба 501-й стройки стала еще одним памятником тоталитарному режиму. Государство эксплуатировало в жесточайших условиях труд сотен тысяч людей, но эти усилия оказались напрасными, железная дорога не стала основным звеном в освоении Севера в последующие годы»<sup>34</sup>.

А. Херсонский, вслед за В. А. Ламиным, наоборот, считал, что дорога была необходима и в то время<sup>35</sup>. Т. И. Бакулина и В. П. Петрова отмечают, что «строительство железной дороги изменило жизнь на Обском Севере. Появление новых людей, строительство новых поселков, новые возможности получить работу создавали у местного населения заинтересованность в строительстве»<sup>36</sup>.

А. С. Пиманов пишет: «Вопрос о целесообразности этого строительства имеет два аспекта. Это его польза для того времени, когда оно возводилось, и, выгоды от него, если бы оно было возведено в период интенсивного освоения богатейших месторождений нефти и газа в Тюменской области. Многие из этих месторождений были открыты прямо по оси дороги». Автор приходит к выводу, что «накопленных источников (хотя они и не полные) достаточно, чтобы утверждать, что железная дорога «Чум–Салехард–Игарка» была необходима уже в то время, когда она возводилась»<sup>37</sup>.

Исследователи отмечают, что хотя «мертвая дорога» не была достроена, опыт ее строительства пригодился при возведении узкоколейных дорог в крае и железных дорог на вновь осваиваемых территориях. А. В. Судаков отмечает, что «на Тюменском Севере планировалось строительство железных дорог Ивдель–Обь и Тавда–Сотник»<sup>38</sup>.

Исследователей интересуют демографические процессы, которые происходили в Северо-Западной Сибири в первые послевоенные годы. Н. Ю. Гаврилова указывает, что, по данным Всесоюзной переписи населения 1959 г., в ХМАО и ЯНАО проживало 186,2 тыс. человек, что составляло 17% населения Тюменской области<sup>39</sup>.

Характеризуя динамику численности населения Ямала в этот период, А. Г. Оруджиева пишет: «В послевоенный период и вплоть до начала 70-х гг. население округа росло крайне



медленно. За двадцатилетний период (1939–1959) его численность увеличилась на 30,1% и составила 62,3 тыс. человек. Среднегодовой прирост был очень низким — не более 700 человек и в основном за счет естественного движения»<sup>40</sup>. По данным В. П. Петровой и Г. П. Харючи, с 1945 по 1958 гг. абсолютный прирост коренного населения в округе составил 21,7%, или 4241 человек, что было выше общего прироста населения в ЯНАО<sup>41</sup>.

А. Г. Оруджиева показывает, что в послевоенный период в ЯНАО на селе проживало 63,6%, т. е. больше, чем в городе. По ее наблюдениям, население окружного центра — Салехарда — в послевоенные десятилетия росло крайне медленно, и составило в 1959 г. 16567 человек<sup>42</sup>.

По подсчетам исследователей, в 1959 г. население ХМАО насчитывало 123,9 тыс. человек и состояло из двух десятков национальностей. Трудоспособное население насчитывало 69 тыс. чел., из них в промышленности было занято свыше 37%, на транспорте — более 6%, в строительстве — около 4%, в колхозах и совхозах — почти 14%<sup>43</sup>. Коренное население в округе составляло свыше 15% (11435 ханты и 5600 манси)<sup>44</sup>. В ЯНАО в середине 1960-х гг. население составляло 64590 человек, из них коренного населения — 27731 человек, в сельской зоне проживало 25566 человек, из них 10382 человека вели кочевой образ жизни<sup>45</sup>.

Н. Ю. Гаврилова отмечает, что население ХМАО имело в этот период положительное сальдо миграции и выросло за счет прироста миграции в лесную промышленность и геологоразведку<sup>46</sup>. А. В. Судаков проанализировал взаимосвязь между миграцией населения в этот период и хозяйственной специализацией городов ХМАО в конце 1950-х — начале 1960-х гг.<sup>47</sup>

Современные исследователи отмечают, что межнациональные отношения в регионе и в послевоенные годы по-прежнему продолжали оставаться достаточно острыми. Е. В. Мухина, ссылаясь на документы партийных организаций Ямала начала 1950-х гг., замечает, что партийные органы вынуждены были признать наличие широких и недопустимых размеров обмана и издевательств над национальным населением. Автор пишет: «В результате насилия некоторых «русских начальников» среди аборигенов были настроения против проникновения русских в тундру, против создания органов управления и государственных планов по добыче рыбы, развитию оленеводства и колхозного строительства»<sup>48</sup>. А. С. Пиманов указывает на то, что особенно нетерпимыми были отношения между русским руководством в крае и спецпереселенцами из нерусских народностей<sup>49</sup>.

Современные исследователи особенно много внимания уделяют изучению проблемы использования принудительного труда в экономике Крайнего Севера.

<sup>39</sup> Гаврилова Н. Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири (1964–1985 гг.). Тюмень, 2002. С. 54.

<sup>40</sup> Оруджиева А. Г. Население Ямала от переписи до переписи (ист.-демограф. очерк): К 75-летию Ямало-Ненецкого автономного округа. Салехард; Екатеринбург, 2005. С. 12.

<sup>41</sup> См.: Петрова В. П., Харючи Г. П. Ненцы в истории Ямало-Ненецкого автономного округа... С. 111.

<sup>42</sup> Оруджиева А. Г. Население Ямала от переписи до переписи... С. 12.

<sup>43</sup> См.: История Ханты-Мансийского автономного округа с древности до наших дней... С. 392.

<sup>44</sup> См.: Там же. С. 393.

<sup>45</sup> См.: Ямал: грань веков и тысячелетий... С. 530.

<sup>46</sup> См.: Гаврилова Н. Ю. Социальное развитие нефтегазодобывающих районов Западной Сибири (1964–1985 гг.)... С. 55.

<sup>47</sup> См.: Судаков А. В. Проблема взаимосвязи миграций населения и хозяйственной специализации городов Ханты-Мансийского округа в конце 1950-х — начале 1960-х гг. // Динамика миграций населения и проблемы современного развития Западной Сибири. Сургут, 2002.

<sup>48</sup> Мухина Е. В. Салехард в панораме российской истории... С. 179.

<sup>49</sup> См.: Пиманов А. С. Калмыцкая ссылка в



Тюменской области (1943–1957 гг.) // Тюменский исторический сборник. Тюмень, 2002. Вып. V. С. 132.

<sup>50</sup> См.: Земсков В. Н. Спецпереселенцы (по делам НКВД–МВД СССР) // Социс. 1990. № 11; Бугай Н. Ф. Операция «Улусы». Элиста, 1991; он же. Север в политике переселения народов // Север (Петрозаводск). 1991. № 4; и др.

<sup>51</sup> См.: Прибыльский Ю. П. Спецпереселенцы // Тюменская правда. 1988. 14 дек.; он же. Оправданы по-смертно // Там же. 1989. 11 июля.

<sup>52</sup> Колесников П. По следам «мертвой дороги»...

<sup>53</sup> См.: История Ханты-Мансийского автономного округа с древности до наших дней... С. 391.

<sup>54</sup> Ямал: грань веков и тысячелетий... С. 519.

<sup>55</sup> Мухина Е. В. Салехард в панораме российской истории... С. 180.

<sup>56</sup> См.: Загороднюк Н. И. Депортация населения в Тюменский край // Великий подвиг народа. Екатеринбург, 1995. С. 143.

<sup>57</sup> См.: Пиманов А. С. Депортация // Большая Тюменская энциклопедия. Т. 1. С. 384.

<sup>58</sup> См.: Пиманов А. С. Депортация этническая // Югория. Т. 1 А–И. С. 276.

<sup>59</sup> См.: Петрова В. П., Харючи Г. П. Ненцы в истории Ямало-Ненецкого автономного округа... С. 111.

<sup>60</sup> Усманова Ф. Р. История становления и развития советской пенитенциарной си-

Появление этой исследовательской проблемы относится к периоду «перестройки». В работах Н. Ф. Бугая, В. Н. Земскова и др. исследователей на общесоюзном материале была поставлена проблема Севера как места ссылки<sup>50</sup>. Ю. П. Прибыльский привлек внимание к различным категориям заключенных на Крайнем Севере<sup>51</sup>. Фактического материала в публикациях того времени содержалось не много. В региональной публицистике писалось о том, что строительство «мертвой» дороги стоило больших человеческих жертв. П. Колесников образно утверждал, что «на сохранившейся линии человек чуть ли не под каждой шпалой. А то и два»<sup>52</sup>.

Такие же сентенции содержатся в современных работах общего характера, в которых анализируется история строительства железной дороги на Ямале. Авторы учебника по истории ХМАО отмечают: «Строилась она силами тысяч заключенных, практически вручную. Экстремальные условия труда и нечеловеческие условия быта унесли множество жизней»<sup>53</sup>. Ямальские исследователи отмечают: «На строительстве широко использовался труд осужденных и репрессированных»<sup>54</sup>. Е. В. Мухина пишет: «Объекты транспортной и социально-бытовой инфраструктуры в Салехарде и округе в 1940–1950-е гг. возводились преимущественно силами заключенных, находившихся в ведении Управления исправительно-трудовых лагерей»<sup>55</sup>.

В то же время на рубеже XX–XXI вв. появилось немало специальных исследований, авторы которых вводят в научный оборот большое количество новых источников и подробно анализируют проблему использования принудительного труда в Северо-Западной Сибири в послевоенное время.

По подсчетам Н. И. Загороднюк, на 1 января 1953 г. в Тюменской области находилось 68679 спецпереселенцев, в том числе 28695 немцев, 10364 калмыка, 3479 человек из западных областей Украины и Белоруссии, 1632 молдаванина (бессарабца) и т. д.<sup>56</sup> А. С. Пиманов подсчитал, что из них 23 тыс. проживали на территории ХМАО и ЯНАО. Автор показал распределение этой категории населения Северо-Западной Сибири по районам и отраслям экономики<sup>57</sup>.

По подсчетам А. С. Пиманова, в 1950 г. общее количество этнических ссыльных в ХМАО достигало 14360 человек<sup>58</sup>.

Современные исследователи проанализировали те отрасли экономики Северо-Западной Сибири, в которых наиболее активно в послевоенное время использовался принудительный труд. По данным В. П. Петровой и Г. П. Харючи, до середины 1950-х гг. большинство спецпереселенцев работало в лесной и рыбной промышленности<sup>59</sup>. Ф. Р. Усманова уточняет: «Значительным было трудовое участие заключенных в рыбной, лесной, деревообрабатывающей промышленности, производстве сельскохозяйственной продукции»<sup>60</sup>. Е. В. Боркова пишет о



том, что использование рабочей силы в ИТУ Северо-Западной Сибири активизировалось в 1950-е гг., использование труда заключенных стало носить планомерный характер, и было «это связано с нефтегазовым освоением данной территории и более интенсивным развитием промышленности региона в этот период»<sup>61</sup>.

Подробно современные авторы исследуют использование труда заключенных на строительстве железной дороги на Ямале. Ими приведены конкретные данные, раскрывающие состав работающих на строительстве железной дороги. Е. В. Мухина, ссылаясь на сведения последнего начальника строительства № 501 А. Д. Жигина, пишет, что на строительстве железной дороги всего было занято более 60 тыс. человек, из которых 80% составляли заключенные<sup>62</sup>. В. П. Петрова, Г. П. Харючи подсчитали, что на строительстве железной дороги насчитывалось: в 1947 г. — около 30 тыс., в 1951 г. — более 73 тыс., в 1953 г. — 28 тыс. заключенных<sup>63</sup>. По мнению Е. В. Борковой, с 1 марта 1952 г. по 10 августа 1953 г. количество заключенных на строительстве сократилось в 2,5 раза<sup>64</sup>. Автор объясняет это тем, что в начале 1950-х гг. начинается процесс стагнации репрессивной политики, «следствием чего стало частичное освоение различных категорий спецконтингента, в результате чего происходит существенное сокращение его численности и снижение значимости в производственной сфере»<sup>65</sup>.

В то же время современные исследователи указывают на то, что нельзя утверждать, что на строительстве железной дороги использовался только принудительный труд. По их мнению, «тема репрессированных, использования их труда на стройках Севера требует дополнительных исследований, точности фактов и формулировок»<sup>66</sup>.

Говоря о составе работавших на стройке, В. П. Петрова и Г. П. Харючи указывают: «На стройке работали необоснованно репрессированные граждане, осужденные за экономические преступления, предатели, полицаи и другие категории заключенных»<sup>67</sup>. В то же время Т. И. Бакулина и В. П. Петрова, отвечая на вопрос «Кто же строил дорогу в полярной тундре?», пишут: «Мужчины и женщины. Молодые и старые. Уголовники и осужденные по политическим делам. Строили дорогу и профессионалы, надеясь, что она будет служить стране очень долго»<sup>68</sup>.

Исследователи отмечают, что спецпоселенцы стали покидать Северо-Западную Сибирь лишь после XX съезда КПСС, когда началась кампания по реабилитации невинно осужденных в период сталинского режима. По наблюдениям А. С. Пиманова, к 1 июля 1955 г. в ЯМАО и ХМАО оставалось 2255 немцев, а к 1956 г. — 1237, расселенных в Яковском районе и в районах ХМАО<sup>69</sup>. Он указывает, что к 1955 г. количество этнических

стемы в Тюменском регионе (1918–1956 гг.): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Тюмень, 2004. С. 21.

<sup>61</sup> Боркова Е. В. Спецконтингент в Северо-Западной Сибири в 1930-е — начале 1950-х гг.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2005. С. 21–22.

<sup>62</sup> См.: Мухина Е. В. Салехард в панораме российской истории... С. 181.

<sup>63</sup> Петрова В. П., Харючи Г. П. Ненцы в истории Ямало-Ненецкого автономного округа... С. 120.

<sup>64</sup> См.: Боркова Е. В. Спецконтингент в Северо-Западной Сибири в 1930-е — начале 1950-х гг. С. 14.

<sup>65</sup> Там же. С. 4.

<sup>66</sup> Ямал: грань веков и тысячелетий... С. 522.

<sup>67</sup> Петрова В. П., Харючи Г. П. Ненцы в истории Ямало-Ненецкого автономного округа... С. 120.

<sup>68</sup> Бакулина Т. И., Петрова В. П. Земля и люди Приуралья... С. 191–192.

<sup>69</sup> См.: Пиманов А. С. Немецкая ссылка в Тюменской области (1941–1955 гг.) // Налоги, инвестиции, капитал. 2004. № 5–6. С. 139.



переселенцев в ХМАО сократилось до 7620 человек, из них 2533 — калмыки, 1368 — немцы, 1027 — украинцы, 38 — литовцы<sup>70</sup>, в ЯНАО — до 2756 человек, из них 966 немцев, 555 калмыков<sup>71</sup>.

Таким образом, только в последние десятилетия история Северо-Западной Сибири в период после окончания Великой Отечественной войны стала объектом пристального внимания исследователей. Объясняется это тем, что именно в первые послевоенные годы закладывались основы специфики региона, которую он имеет в настоящее время. Считается, что в начале XXI столетия придется доделывать многое из того, что было намечено в то время.

<sup>70</sup> См.: Пиманов А. С. Депортация этническая... С. 276.

<sup>71</sup> См.: Пиманов А. С. Ссылка этническая в ЯНАО (1941–1964) // Ямал: Энциклопедия Ямало-Ненецкого автономного округа. Т. 3. С. 120.