



Сулейманов А. А. Автомобильные зимники в транспортной системе Якутии в начале 1930-х —1991 годов / А. А. Сулейманов // Научный диалог. — 2022. — Т. 11. — № 7. — С. 467—482. — DOI: 10.24224/2227-1295-2022-11-7-467-482.

Suleymanov, A. A. (2022). Automobile Winter Roads in Transport System of Yakutia in Early 1930—1991. *Nauchnyi dialog*, 11(7): 467-482. DOI: 10.24224/2227-1295-2022-11-7-467-482. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

DOI: 10.24224/2227-1295-2022-11-7-467-482

Автомобильные зимники в транспортной системе Якутии в начале 1930—1991 годов

Сулейманов Александр Альбертович
orcid.org/0000-0001-8746-258X
кандидат исторических наук
alexas1306@gmail.com

Институт гуманитарных исследований
и проблем малочисленных народов
Севера Сибирского отделения
Российской академии наук
(Якутск, Россия)

Благодарности:

Исследование выполнено за счет средств гранта РНФ, проект № 19-78-10088 «Антропология холода: естественные низкие температуры в системе жизнеобеспечения сельских сообществ Якутии (традиционные практики, вызовы современности и стратегии адаптации)», а также при финансовой поддержке со стороны РФФИ, проект № 20-55-71005 «Гидрология, криолитозона и устойчивость в восточном секторе российской Арктики и Субарктики»

Automobile Winter Roads in Transport System of Yakutia in Early 1930—1991

Alexander A. Suleymanov
orcid.org/0000-0001-8746-258X
PhD in History
alexas1306@gmail.com

The Institute for Humanities Research
and Indigenous Studies of the North
of the Siberian branch of the Russian
Academy of Sciences

Acknowledgments:

The study was funded by the RSF grant, project No. 19-78-10088 «Anthropology of cold: natural low temperatures in the life support system of rural communities in Yakutia (traditional practices, modern challenges and adaptation strategies)», and with financial support from the Russian Foundation for Basic Research, project No. 20-55-71005 «Hydrology, permafrost and sustainability in the eastern sector of the Russian Arctic and Subarctic»



ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Представлен исторический анализ развития в Якутии автомобильных зимников — дорог, проложенных по смерзшейся почве и поверхностному льду водоемов. Хронологические рамки исследования охватывают период с момента появления в регионе первого из зимников в начале 30-х годов XX века до распада Советского Союза. Исследование выполнено в рамках антропологии холода — разрабатываемого автором и его коллегами направления научных изысканий, ориентированного на выявление значения криогенных процессов и явлений в жизни населения северных территорий. На основе привлечения комплекса архивных материалов, включая впервые вводимые в научный оборот, прослежена динамика развития сети автомобильных зимников. Установлено, что важнейшим драйвером развития транспортной системы Якутии, включая зимники, в рассмотренный в статье период стал интерес к разработке месторождений различных полезных ископаемых — золота, олова, алмазов и др. Выявлены место и роль автомобильных зимников в транспортной системе региона. Представленный материал свидетельствует о том, что зимники являлись важным способом обеспечения связности территории Якутии и одним из ключевых инструментов поддержки сложившихся в регионе систем жизнеобеспечения.

Ключевые слова:

Арктика; Якутия; антропология холода; транспортная система; зимники; водные ресурсы.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

A historical analysis of the development of automobile winter roads in Yakutia, i.e. roads laid on frozen soil and surface ice of reservoirs, is presented. The chronological framework of the study covers the period from the moment the first of the winter roads appeared in the region in the early 1930s until the collapse of the Soviet Union. The study was carried out within the framework of the anthropology of cold, a direction of scientific research developed by the author and his colleagues, focused on identifying the significance of cryogenic processes and phenomena in the life of the population of the northern territories. Based on the involvement of a complex of archival materials, including those introduced into scientific circulation for the first time, the dynamics of the development of a network of automobile winter roads is traced. It has been established that the most important driver for the development of the transport system of Yakutia, including winter roads, in the period considered in the article was the interest in the development of deposits of various minerals — gold, tin, diamonds, etc. The place and role of automobile winter roads in the transport system of the region are revealed. The presented material indicates that winter roads were an important way to ensure the connectivity of the territory of Yakutia and one of the key tools to sustain the life support systems that have developed in the region.

Key words:

Arctic; Yakutia; anthropology of cold; transport system; winter roads; water resources.



Автомобильные зимники в транспортной системе Якутии в начале 1930-х — 1991 годов

© Сулейманов А. А., 2022

1. Введение = Introduction

Республика Саха (Якутия) является самым большим по площади субъектом Российской Федерации и крупнейшей административно-территориальной единицей в мире. Масштабы территории Якутии вкупе с природно-географическими факторами обуславливают целый ряд особенностей, накладывающих значительный отпечаток на характер и специфику ее освоения. На огромной площади, превышающей 3 млн км², проживает менее одного миллиона человек, из которых около 400 тысяч сконцентрировано в крупнейших городах региона: Якутске, Нерюнгри и Мирном. Остальная часть проживает в расположенных на существенном удалении друг от друга населенных пунктах, численность жителей которых в редких случаях превышает 10 тыс. человек. При этом значительная часть территории региона является труднодоступной в силу не только удаленности от основных авто- и железнодорожных магистралей, но и ее испещренности горными хребтами, большими и малым реками, озерами и т. д. Главной же особенностью климатических условий выступает тот факт, что Якутия является одним из самых холодных регионов на Земле, заселенных человеком на постоянной основе.

Все перечисленные факторы, безусловно, традиционно накладывали глубокий отпечаток на транспортную систему Якутии, предопределяли ключевые особенности ее развития, включая широкое распространение зимников — дорог, проложенных по смерзшейся почве и / или поверхностному льду водоемов.

Актуальность научного анализа различных сторон исторического опыта функционирования путей сообщения в регионе обусловлена прежде всего очевидным и все возрастающим значением арктических территорий для развития Российской Федерации, еще более актуализированным в условиях санкционного давления, и необходимостью совершенствования в связи с этим транспортной системы, являющейся «артериями, венами и капиллярами» [Транспортная стратегия...] для экономики любой страны. Применительно к Якутии при этом наиболее оправданно обращение к советскому периоду отечественной истории, в течение которого фактически был заложен каркас и сформированы ключевые параметры ныне действующей транспортно-логистической системы.



Видимо, одним из первых исследователей, специально отметивших тот факт, что при обеспечении транспортных связей климатические условия зимнего времени в Якутии дают определенные преимущества, был советский экономист Б. В. Белинский, назвавший в 60-е годы XX века зимники «щедрым даром суровой природы Якутии» [Архив ЯНЦ СО РАН, ф. 1, оп. 4, д. 296, л. 5]. Однако подобный подход являлся исключением — холод, как правило, рассматривался исследователями в качестве негативного фактора, лимитирующего возможности социально-экономического развития северных территорий в целом и Якутии, в частности. Очевидно, что в том числе и в связи с этим не уделялось отдельного внимания и зимникам. Другим редким исключением стала статья В. В. Куклиной и М. Е. Осиповой, подготовленная уже в 2018 году, в которой с экономической точки зрения была проанализирована современная роль зимников для снабжения арктических и субарктических районов Якутии [Куклина и др., 2018]. Попыток же осуществить исторический анализ формирования системы зимников в регионе за исключением небольшой обзорной статьи автора данной работы [Сулейманов, 2019] ранее не предпринималось.

При подготовке настоящего исследования автор в этой связи видел своей *целью* восполнение обозначенной историографической лакуны и осуществление исторической реконструкции развития автомобильных зимников с момента появления в Якутии первого из них в начале 30-х годов XX века до распада Советского Союза, сопряженные с которым социально-экономические процессы оказали существенное влияние на функционирование транспорта в регионе.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Методологически разработка проблематики опирается на базовые установки криософии, в соответствии с которыми холодные материи Земли рассматриваются в качестве активного элемента мироздания, источника благ и возможностей для человечества [Мельников и др., 2016]. Кроме того, в основе исследования лежит разрабатываемое автором и его коллегами пионерное направление научных изысканий — антропология холода, получившее хороший импульс благодаря поддержке со стороны Российского научного фонда в рамках проекта «Антропология холода: естественные низкие температуры в системе жизнеобеспечения сельских сообществ Якутии (традиционные практики, вызовы современности и стратегии адаптации)». Антропология холода предлагает новый взгляд на природный холод и его ключевые «атрибуты» (снег, лед, «вечная мерзлота») в жизни населения северных территорий. Комплекс традиционных хозяйственных и социокультурных практик аборигенных этносов, их трансформация под воздействием



вызовов и изломов исторического процесса рассматриваются через призму холода как фундаментального, системообразующего фактора, проявляющего себя в широком многообразии. Исследование не состоялось бы также без помощи, оказанной Российским фондом фундаментальных исследований в рамках проекта № 20-55-71005 «Гидрология, криолитозона и устойчивость в восточном секторе российской Арктики и Субарктики». Эта поддержка позволила сделать сопоставления относительно места и роли зимников и ледовых переправ в транспортной системе Якутии и других видов транспорта. Кроме того, автор считает своим долгом выразить благодарность ЦКП ФИЦ ЯНЦ СО РАН за возможность проведения исследований на научном оборудовании Центра № 13.ЦКП.21.0016.

Источниковой базой для разработки темы послужил, в первую очередь, комплекс неопубликованных документов, в том числе впервые вводимых автором в научный оборот, которые были выявлены в ходе поисковой работы в Национальном архиве Республики Саха (Якутия), Архиве Якутского научного центра Сибирского отделения РАН (г. Якутск) и Российском государственном архиве экономики (г. Москва). Кроме того, разработке темы способствовало привлечение статистических данных, а также научных работ, имеющих отношение к тематике представленной статьи.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Условия и факторы использования автомобильных зимников

Отмеченные природно-географические условия региона, обширность и труднодоступность ее территории, а также крайняя степень дисперсности расселения традиционно делали чрезвычайно тяжелой задачей обеспечение нормальной круглогодичной транспортной связи населенных пунктов Якутии как между собой, так и с «центром» страны. Показательно, что понятие «выехать на материк», то есть покинуть практически оторванный от основных транспортных магистралей регион («остров») и перебраться, допустим, в западную часть России, не утратило своей актуальности и в наше время.

Подобная картина была характерна и для XIX века, и для первых десятилетий XX века. В этот период сухопутная компонента транспортной системы региона представляла собой совокупность государственных и земских почтовых, а также коммерческих и обывательских трактов. На протяжении теплого времени года по трактам было возможно только «вьючное» сообщение — верхом на лошадях. Исключением являлось зимнее время, когда езда производилась по льду рек и озер и становилась возможной так называемая «тележная связь».

Однако значительно более репрезентативным периодом в плане активности использования зимников стал советский период. В подготовленной



в 1931 году характеристике транспортных связей в Якутии отмечалось следующее: «Основным костяком путей сообщения ... на ближайший период будет система водного транспорта. Задачи железнодорожного строительства в основном сводятся к соединению главных речных бассейнов с существующей сетью железных дорог. Безрельсовый транспорт должен играть вспомогательную роль, главным образом зимой, дополняя водный транспорт, связывая отдельные речные бассейны» [РГАЭ, ф. 1884, оп. 12, д. 753, л. 60]. Зимникам при обсуждении планов по развитию транспортной системы Якутии, таким образом, фактически отводилось второстепенное место.

Тем не менее в советский период истории Якутии, несмотря на действительно серьезный рост значения водных артерий и других способов сообщения, использование зимников при обеспечении транспортных связей получило свое развитие. Данное обстоятельство было связано с совокупностью ряда факторов.

В хозяйства Якутии активно внедрялся автомобильный транспорт, парк которого к 1958 году насчитывал уже порядка 7000 единиц [РГАЭ, ф. 399, оп. 1, д. 784, л. 3]. Подавляющее большинство из них было не способно преодолевать те препятствия, с которыми раньше справлялись, например, олени и собачьи упряжки. Все это требовало повышения качества путей сообщения. С другой стороны, появление тяжелой техники способствовало в том числе прокладке зимников.

Еще более важными причинами востребованности практик эксплуатации зимников стали нуждающиеся в соответствующей дорожной инфраструктуре усиление зависимости населенных пунктов Якутии от привозной продукции и рост товарооборота. В частности, если в 1933 году объем розничного товарооборота на одного жителя в Якутии составлял 182 руб., то в 1967 году — 765 руб., в том числе в сельской местности — 652 руб. [Архив ЯНЦ СО РАН, ф. 1, оп. 4, д. 296, л. 56].

Нельзя обойти вниманием также активизацию индустриального освоения региона. Из всех названных факторов, очевидно, именно данный стал ключевым в плане интенсификации дорожных работ в Якутии. К сожалению, и впредь развитие транспортной системы региона будет обусловлено в первую очередь нуждами добывающей промышленности, а уже потом — потребностями местных жителей.

Интерес к развитию системы зимников объясняется достаточно прозаически — относительной дешевизной их устройства. Показательными в плане демонстрации экономической эффективности при использовании климатических особенностей зимнего времени на транспорте представляются сведения, подготовленные участниками Якутского отряда Комплексной транспортной экспедиции Совета по изучению производительных сил

(СОПС) АН СССР в середине 50-х годов XX века, которые касались определения средних показателей стоимости строительства дорог различного типа. В частности, дорога класса Амуро-Якутская магистраль («Лена») — самая качественная из имевшихся на тот период — обходилась в 300—400 тыс. руб. за км, дорога, приближенная к V техническому классу — 200—250 тыс. руб., дорога как облегченное сооружение — 100 тыс. руб., грунтовая дорога с устранением узких мест (мосты и т. п.) — 25—30 тыс. руб., автозимник же стоил бюджету 10—20 тыс. руб. за км [РГАЭ, ф. 399, оп. 1, д. 784, л. 6]. Приведенные цифры свидетельствуют также о том, что обеспечение и поддержание круглогодичного сухопутного сообщения между дисперсно расположенными населенными пунктами и находящимися зачастую на значительном отдалении от «цивилизации» месторождениями полезных ископаемых требовали вложения колоссальных материальных ресурсов.



Рис. 1. Автомобильный зимник Кюбеме — Кадыкчан, 1961 год.
Фото Б. В. Белинского [Архив ЯНЦ СО РАН, ф. 1, оп. 10, д. 1, л. 5].

3.2. Первые автомобильные зимники в Якутии

В 20-е годы XX века в бассейне Алдана началась активная разработка прииска Незаметный, масштабы которого привели к созданию в 1925 году союзного треста «Алданзолото». В результате Алдан стал одним из ключевых центров золотодобычи в СССР, получившим даже неофициальное название «Русский Клондайк» [История Якутии ..., 2021, с. 159]. В 1926 году



на приисках центрального Алдана было задействовано около десяти тысяч человек, которые нуждались в соответствующем обеспечении продовольствием и промтоварами, а сама добыча требовала обеспеченности оборудованием [Хатылаев, 1972, с. 11—75].

Для удовлетворения этих потребностей первоначально были организованы Иситская и Санньяхтахская базы снабжения, на которые в период летней навигации по Лене доставлялись необходимые грузы. В 1926 году под руководством техника Канарейкина от этих баз до Куранаха на Алдане был проложен гужевой зимник протяженностью 227,6 км [НА РС(Я), ф. р-64, оп. 9, д. 453, л. 33]. Эта «зимняя дорога» представляла из себя «просеку в тайге шириной около 6-ти метров» и шла «по рекам и поймам рек из-за более ровного рельефа» [НА РС(Я), ф. р-52, оп. 28, д. 342, л. 5]. По ней в 1927 году на прииск Незаметный через Санньяхтахскую базу было завезено 14,6 тыс. тонн грузов, в 1928 — более 17 тыс., в 1929 — более 77 тыс., в 1930 — порядка 104 тыс., а в 1931 — уже 154 тыс. тонн грузов. Схожая динамика чисел характерна и для доставки грузов через Иситскую базу: от 1,5 тыс. тонн в 1927 году до 64,1 тыс. тонн в 1931 году [НА РС(Я), ф. Р-70, оп. 5, д. 359, л. 4].

В начале 1932 года Ленской конторой «Востокзолото» был поднят вопрос о приспособлении существующего зимника к комбинированному автогужевому способу перевозок [НА РС(Я), ф. р-52, оп. 28, д. 342, л. 11 об.]. В том же году был построен участок автомобильного зимника от Незаметного до р. Амги протяженностью 110 км. В течение зимы 1932 / 33 годов по нему на 8—15 машинах удалось доставить на Алдан около 3 тыс. тонн грузов [Там же, л. 10]. В 1933 году одновременно начались работы по совершенствованию трассы от Лены до Амги.

К этому времени потенциал развития Иситской и Санньяхтахской баз был исчерпан, и автозимник связал Куранах с новым перевалочным пунктом Чуран-база, организованным на правом берегу Лены напротив Исити. Длина Чуранского автозимника составляла 320 км, а ширина варьировалась от 4 до 7,5 м [НА РС(Я), ф. р-64, оп. 9, д. 453, л. 2—33]. Стоимость его строительства равнялась приблизительно 800 тыс. руб. [НА РС(Я), ф. Р-52, оп. 28, д. 342, л. 9—25 об.]. В результате Чуран-база почти на два десятилетия стала важнейшим хабом для снабжения алданских золотых приисков.

Следует отметить, что в течение 1933—1935 годов велась активная работа по проектированию круглогодичной грунтовой дороги Чуран-база — Куранах. Однако данная инициатива стоимостью более 4 млн руб., предполагавшая строительство на протяжении трассы 194 мостов и организацию двух переправ, так и осталась в проектах [Там же, л. 1—79].

Другим фактором развития системы зимников в Якутии стала оловодобывающая промышленность. Изыскания советских геологов привели



среди прочего к открытию в Верхоянье Эге-Хайского, Адычинско-Молоканского и Дербек-Нельгехинского месторождений. В 1938 году в целях освоения первого из них было организовано управление «Якутолово» [Хатылаев, 1992, с. 64]. Зимой 1938—1939 годов из Якутска была отправлена колонна из 8 автомобилей и 3 тракторов для организации первого зимника через труднопреодолимый Верхоянский хребет. Этот путь сообщения связал Якутск с новым поселком Эге-Хая — центром разработки Эге-Хайского месторождения [НА РС(Я), ф. р-541, оп. 1, д. 1066, л. 1—10].

Ширина проезжей части зимника составляла в среднем 4 м. Для движения по нему с помощью тяжелой техники производилось уплотнение снежного покрова. В случае нехватки этого криогенного строительного материала осуществлялось его «пополнение» за счет обочин, при снегопадах — расчистка от излишних объемов и последующее уплотнение. Обслуживание зимника предполагало также механическую срезку бугров, нивелирование рабочими вручную более мелких неровностей. Кроме того, при недостаточной толщине поверхностного льда водоемов в ходе организации зимника для увеличения его несущей способности рекомендовалась продольная укладка жердей или хворостяного настила в качестве своеобразной арматуры. После чего осуществлялась наморозка на них льда и уплотненного снега [Там же, оп. 12, д. 24, л. 1—19].

Следует отметить, что функционирование других автозимников принципиально мало чем отличалось от механизмов, описанных выше, однако сроки их эксплуатации, особенно в более южных районах Якутии, конечно, были менее продолжительными.

3.3. Развитие системы автомобильных зимников в период интенсивного транспортно-промышленного освоения северных пространств

Продолжая анализ дискурса «зимники — добыча полезных ископаемых», мы видим необходимым остановиться на достаточно показательном случае. В 1950 году целесообразность ввода в эксплуатацию автозимника Сунтары — Турукта, соединяющего Вилюй и Лену, именно нуждами развития добывающей промышленности обосновывал перед Якутским обкомом ВКП(б) Сунтарский РК ВКП(б). При этом сухопутная связь между названными населенными пунктами тогда существовала только через Якутск, а протяженность такого маршрута превышала 2030 км. Прямой же путь из Сунтар до Турукты составлял всего 220 км [НА РС(Я), ф. п.-3, оп. 139, д. 64, л. 92].

В подготовленной в связи с этим докладной записке отмечалось, что в течение 1930—1932 годов дорога Сунтары — Турукта была проложена, но «ввиду незавершения работ» [Там же, л. 91] не была запущена. Завоз грузов же осуществлялся водным транспортом, и выполнение его планов



в значительной мере зависело «от капризов реки Вилюй», мелководье которой позволяло вести навигацию только в течение июня и июля [Там же]. Между тем «работавшая в 1949—1950 годах Крестьянская экспедиция ... выдвинула район в число самых богатых, с самыми большими запасами в Союзе полезного ископаемого по оценке Третьего главного геологического управления Министерства геологии СССР» [НА РС(Я), ф. п.-3, оп. 139, д. 64, л. 92]. Здесь следует пояснить, что в рамках этой экспедиции, больше известной как Амакинская геологоразведочная, советские геологи обнаружили первые алмазы в бассейне Вилюя.

Рассмотренный документ получил полную поддержку со стороны Якутского обкома ВКП(б) [Там же, л. 93]. Тогда как, например, поданное одновременно от Ленского РК ВКП(б) обоснование необходимости организации автозимника Витим — Олекминск, не имевшее подобной увязки с разработкой месторождений полезных ископаемых, было отклонено с резолюцией «нецелесообразное мероприятие» [Там же, л. 73].

Вместе с тем активизация индустриального освоения Якутии, наряду с интенсификацией организации автозимников, имела и противоположный эффект. Так, улучшение технического состояния дороги Большой Невер — Томмот в 1930—1940-е годы и превращение ее в автомагистраль круглогодичного действия, в значительной степени обусловленные интересами развития золотодобычи на Алдане, привели к прекращению завоза грузов на прииски через Чуран-базу. Результатом этого стало запустение автозимника до Куранаха и ликвидация в 1953 году самого перевалочного пункта на Лене [РГАЭ, ф. 399, оп. 2, д. 2450, л. 45].

Однако, несмотря на подобное замещение зимников дорогами круглогодичного действия, масштабы использования транспортного потенциала «ресурсов холода» в силу упомянутых выше причин продолжали расти. Так, по данным начальника упомянутого Якутского отряда Комплексной транспортной экспедиции СОПС АН СССР В. П. Ходатаева, в 1955 году протяженность автомобильных дорог в Якутии составляла 1900 км, из которых 1000 приходилась на зимники [РГАЭ, ф. 399, оп. 1, д. 1543, л. 103—104]. При этом участник этого отряда П. Н. Кутырев в своем отчете отметил «большую роль зимних гужевых дорог “зимников” в транспортной жизни» Якутии [РГАЭ, ф. 399, оп. 2, д. 2450, л. 7].

Более глубокий анализ транспортной системы Якутии на основе результатов работы Комплексной транспортной экспедиции в 1956 году предприняли авторы научно-технического отчета «Развитие транспортных связей и транспортной сети центра и юга Якутской АССР» А. П. Александров и Н. М. Будтолаев. Среди особенностей транспортной системы Якутии они назвали сезонность перевозок, включающую «стремление переключить перевозки ле-

том на более дешевый речной транспорт, а зимой использовать большую сеть автозимников, в остальное время года непроезжих» [Там же, д. 2445, л. 3].

При этом, по данным А. П. Александрова и Н. М. Будтолаева, из 34 районов Якутии с административным центром региона Якутском в зимнее время с помощью зимников и ледовых переправ были связаны 14, летом же — всего 8, «и то при отсутствии дождей». Сам же Якутск ввиду отсутствия мостового перехода через Лену не имел круглогодичной сухопутной транспортной связи не только с другими регионами страны, но и с «важнейшим из районов» Якутии — Алданским [Там же, л. 5].



Рис. 2. Ледовая переправа через р. Лену в районе г. Якутска, март 2022 г.
Фото автора.

В целом, конечно же, будет преувеличением утверждать, что авторы отчета относились к зимникам как к «щедрому дару суровой природы Якутии», скорее, считали их фактически архаизмом. Однако разработанный исследователями план развития транспортной системы предполагал в том числе совершенствование зимников Чурапча — Ытык-Кюель — Хандыга (303 км), Якутск — Бердигестях (200 км), Ытык-Кюель — Усть-Татта (85 км), Чурапча — Мындагай (74 км), Тюнгюлю — Борогонцы (70 км) [Там же, л. 54]. Таким образом, даже критически настроенные специалисты в своих проектах предусматривали модернизацию и дальнейшую эксплуатацию зимников, а не отказ от них.



Основной уклон же А. П. Александров и Н. М. Будтолаев делали в развитие водного транспорта, включая регулирование стока в верховьях Лены плотиной гидроэлектростанции и обеспечение возможности использования судов смешанного плавания с осадной до 3-х метров для прямых бесперегрузочных перевозок от Киренска до морского побережья. Это мероприятие, по замыслам авторов отчета, должно было «улучшить условия транспортной связи с районами Северо-востока СССР, экономика которых испытывает в настоящее время значительные трудности из-за неудовлетворительного транспортного обслуживания» [Там же, л. 65].

Если А. П. Александров и Н. М. Будтолаев свою работу подготовили на материалах центральной и южной Якутии, то Г. И. Граник — ее заполярной части. В составленном им в 1957 году научном отчете было рассмотрено состояние путей сообщения на северо-востоке Якутии. Г. И. Граник установил, что доставка грузов в ареал от речных перевалочных портов и пристаней до пунктов назначения осуществлялась на момент написания документа по 5 основным маршрутам, из которых 4 — Куйга — Депутатский (257 км), Хандыга — Эге-Хая (789 км), Нижнеяск — Багагай (800 км), Зырянка порт — Зырянка угольная (65 км) — являлись автозимниками, протяженность пятого же Багагай — Эге-Хая составляла всего 20 км [РГАЭ, ф. 399, оп. 3, д. 286, л. 113].

Информативными в плане динамики и характера использования автозимников являются материалы, аккумулированные в Управлении дорожно-транспортного хозяйства при подготовке к зимнему сезону 1958 / 59 годов. В них, в частности, содержался не только перечень использовавшихся тогда в Якутии 23 автомобильных зимников и отмечалась протяженность последних (4380 км), но также были указаны график эксплуатации (в зависимости от природных условий запуск варьировался от октября до марта, окончание — от марта до середины мая) и требуемая для обслуживания данных путей сообщения техника (53 бульдозера, 6 тракторов, 31 автомобиль) [НА РС(Я), ф. Р-1374, оп. 1, д. 123, л. 1—1 об.].

Показательными в плане последующего развития практик применения автомобильных зимников на транспорте являются и сведения, касающиеся эксплуатируемых находившимся в ведении Якутзолота производственным управлением Якутдортранс дорог по состоянию на 1968 год. На балансе названного управления тогда находились сухопутные пути сообщения общей протяженностью 5482 км, из которых 1591 км являлись дорогами постоянного действия и 3891 — сезонного [РГАЭ, ф. 386, оп. 2, д. 2288, л. 61].

Нерское управление автомобильных дорог (УАД) Якутдортранс при этом обслуживало сухопутные пути сообщения протяженностью 1069 км, из которых 620 приходилось на зимники. В ведении Кюбеминского УАД

находилось 502 км (140 км — зимники), Эльдиканского — 717 км (388), Хангдыгского — 1159 км (728). Янское же управление занималось обслуживанием 1575 км, все из которых приходилось на автомобильные зимники [Там же, л. 62]. Таким образом, Заполярная Якутия в отношении обеспечения сухопутной связи оставалась крайне зависима от зимников.

Несмотря на продолжавшийся ввод в эксплуатацию новых автомобильных путей сообщения с искусственным покрытием, по данным Якутского статистического управления, к 1990 году из 10183 км дорог Якутии 5540 км (54,4 %) приходилось на зимники, которые все так же оставались безальтернативным вариантом обеспечения сухопутной связи со всей арктической зоной. При этом автотранспорт сохранял важнейшую роль в структуре грузоперевозок региона: из 43 000 тыс. тонн на него приходилось 15 356 тыс. тонн (35,8 %). Для сравнения: получивший в 70—80-е годы XX века развитие в Якутии железнодорожный транспорт перевез 13 500 тыс. тонн грузов (31,4 %), по морю и рекам же было доставлено примерно 12 790 тыс. тонн (29,7 %) [Транспорт ..., 2001, с. 7—8]. Таким образом, к концу советского периода даже с учетом развития указанных альтернативных способов перевозки людей и грузов, а также интенсификации авиасообщения автомобильные зимники сохранили свои ключевые позиции в транспортной системе Якутии.



Рис. 3. Автомобильный зимник «Арктика» на участке Налимск — Аргахтах, март 2021 года.
Фото автора.



4. Заключение = Conclusions

Аккумуляированный в ходе проведенного исследования материал позволяет сделать вывод о том, что в течение рассмотренного периода в Якутии происходило формирование системы автомобильных зимников. С первых километров, проложенных в 30-е годы XX века, к его концу общая протяженность этих зимних «дорог жизни» составляла уже более 5 тыс. км. Как установлено, важнейшим драйвером развития сети зимников и в целом транспортной системы Якутии являлась необходимость разработки стратегических, имевших союзное значение, месторождений полезных ископаемых: золота, олова, алмазов и др. При этом очевидно, что свое наибольшее значение зимники имели для населения северных районов Якутии. Именно здесь с учетом высочайшей степени дисперсности и малочисленности поселений, огромных неосвоенных пространств со значительным числом водоемов и максимальной в регионе продолжительности зимнего времени на протяжении всего рассмотренного периода сохранялась критическая зависимость от состояния автомобильных зимников.

Вместе с тем целесообразно отметить, что широкое использование автомобильных зимников являлось и остается во многом вынужденной мерой. Очевидно, что они не способны в полной мере заменить дороги с искусственным покрытием, как и ледовые переправы не способны компенсировать отсутствие нормальных мостовых переходов. Тем не менее даже сезонный характер эксплуатации зимников дал возможность обеспечить относительную стабильность функционирования транспортной системы Якутии, а также связность обширных пространств региона как с между собой, так и с центральными районами нашей страны.

Источники и принятые сокращения

1. Архив ЯНЦ СО РАН — *Архив* Якутского научного центра Сибирского отделения РАН. Ф. 1 (Аппарат Президиума Якутского филиала Сибирского отделения Академии наук СССР).

2. НА РС (Я) — *Национальный архив* Республики Саха (Якутия). Ф. П-3 (Якутский Обком КПСС); Р-52 (Совет Народных Комиссаров Якутской АССР; Совет Министров Якутской АССР); Р-64 (Якутская Губернская рабоче-крестьянская инспекция; Народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции ЯАССР); Р-70 (Якутское статистическое управление); Р-541 (Якутское районное геолого-разведочное управление); Р-1374 (Производственное управление «Якутдортранс»).

3. РФАЭ — *Российский государственный архив* экономики. Ф. 386 (Министерство цветной металлургии СССР (Минцветмет СССР)); Ф. 399 (Совет по изучению производительных сил при Госплане СССР); Ф. 1884 (Министерство путей сообщения СССР (МПС СССР)).

4. Транспортная стратегия — *Транспортная стратегия* Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/> (дата обращения 27.12.2021).



Литература

1. *История Якутии* / отв. ред. С. И. Боякова. — Новосибирск : Наука, 2021. — Т. 3. — 592 с.
2. *Куклина В. В.* Роль зимников в обеспечении транспортной доступности арктических и субарктических районов Республики Саха (Якутия) / В. В. Куклина, М. Е. Осипова // *Общество. Среда. Развитие.* — 2018. — № 2. — С. 107—112.
3. *Мельников В. П.* Гуманитарные аспекты криософии / В. П. Мельников, В. Б. Геннадиник, Р. Ю. Федоров // *Криосфера Земли.* — 2016. — № 2. — С. 112—117.
4. *Сулейманов А. А.* “Ресурсы холода” в транспортной системе Якутии. Конец XIX — нач. XXI вв. / А. А. Сулейманов // *Традиционные национально-культурные и духовные ценности как фундамент инновационного развития России.* — 2019. — № 1. — С. 60—64.
5. *Транспорт Республики Саха (Якутия) за 1990—2000 гг.* Статистический сборник. — Якутск : Госкомстат РС(Я), 2001. — Ч. 2. — 45 с.
6. *Хатылаев М. М.* Золотопромышленность Якутии (1923—1937) / М. М. Хатылаев. — Якутск : Якутское книжное издательство, 1972. — 220 с.
7. *Хатылаев М. М.* Промышленное развитие Якутии в 1946—1960 гг. / М. М. Хатылаев. — Якутск : ЯНЦ СО РАН, 1992. — 192 с. — ISBN 5-7623-0363-2.

Material resources

Archive of the Yakut Scientific Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. F. 1 (Office of the Presidium of the Yakut branch of the Siberian Branch of the USSR Academy of Sciences). (In Russ.).

Russian State Archive of Economics. F. 386 (Ministry of Non-Ferrous Metallurgy of the USSR (Mintsvetmet USSR)); F. 399 (Council for the Study of Productive Forces under the USSR State Planning Committee); F. 1884 (Ministry of Railways of the USSR (MPS USSR)). (In Russ.).

The National Archive of the Republic of Sakha (Yakutia). F. P-3 (Yakut Regional Committee of the CPSU); P-52 (Council of People’s Commissars of the Yakut ASSR; Council of Ministers of the Yakut ASSR); P-64 (Yakut Provincial Worker’s and Peasant’s Inspection; People’s Commissariat of the Worker’s and Peasant’s Inspection of the YASSR); P-70 (Yakut Statistical Office); P-541 (Yakut district geological exploration Department); P-1374 (Production Department “Yakutdortrans”). (In Russ.).

Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Available at: <http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/> (accessed 12.27.2021). (In Russ.).

References

- Boyakov, S. I. (ed.). *The History of Yakutia*, 3. Novosibirsk: Nauka. 592 p. (In Russ.).
- Khatylaev, M. M. (1972). *Gold industry of Yakutia (1923—1937)*. Yakutsk: Yakut Book Publishing House. 220 p. (In Russ.).
- Khatylaev, M. M. (1992). *Industrial development of Yakutia in 1946—1960*. Yakutsk: YANC SB RAS. 192 p. ISBN 5-7623-0363-2. (In Russ.).
- Kuklina, V. V., Osipova, M. E. (2018). The role of winter roads in ensuring transport accessibility of the Arctic and subarctic regions of the Republic of Sakha (Yakutia). *Society. Wednesday. Development*, 2: 107—112. (In Russ.).



- Melnikov, V. P., Fedorov, R. Yu. (2016). Humanitarian aspects of cryosophy. *Cryosphere of the Earth*, 2: 112—117. (In Russ.).
- Suleymanov, A. A. (2019). “Cold resources” in the transport system of Yakutia. The end of the XIX — beginning XXI century. *Traditional national-cultural and spiritual values as the foundation of innovative development of Russia*, 1: 60—64. (In Russ.).
- Transport of the Republic of Sakha (Yakutia) for 1990—2000. Statistical collection*, 2. (2001). Yakutsk: Goskomstat RS(Ya). 45 p. (In Russ.).

Статья поступила в редакцию 07.06.2022,
одобрена после рецензирования 27.07.2022,
подготовлена к публикации 10.09.2022.