***М.М. Коловангина***

*Кандидат истор. наук, главный научный сотрудник отдела истории ГБУК «Ненецкий краеведческий музей», Нарьян-Мар*

[kolnirs@yandex.ru](mailto:kolnirs@yandex.ru)

**Из истории научно-исследовательских экспедиций**

**на побережье Югорского пролива в 1932–1941 гг.**

На рубеже 1920–1930-х гг. Советский Союз приступил к реализации грандиозного плана освоения Северного морского пути и северных окраин страны. Проект предусматривал включение в процесс сталинской модернизации территории Ненецкого национального округа, созданного 15 июля 1929 г. История научных исследований этого района в предвоенный период остается малоизученной, но значимой страницей освоения арктического побережья страны.

Советский этап исследований Югорского полуострова и побережья Югорского пролива (Юшара) начался с организации Вайгачской экспедиции. Инициатором рождения этой экспедиции можно считать Архангельский Северный Комитет содействия малым народностям Севера, который в 1927 г. поручил геологу А.К. Шенкману произвести поиски свинцово-цинковых руд в бухте Варнека (о. Вайгач) на основании обнаруженных там в 1925 г. месторождений металлов.

Информацию о задачах, этапах исследования и реализации планов изысканий дает «Отчётный доклад о специальных работах Вайгачской экспедиции ОГПУ от начала работ по 15 сентября 1930 г.». В нем перечислены имена участников экспедиции и сфера их деятельности. Результатом первичных исследований стала организация круглогодичных работ по добыче полезных ископаемых на о. Вайгач и строительство здесь очага цивилизации – «нового социалистического города».

В это время были обнаружены залежи каменного угля в труднопроходимом районе Воркуты, что обусловило решение задачи о его добыче и транспортировке. В ходе обсуждения родилась идея постройки железной дороги к побережью СЛО Воркута-Хабарово (Югорский Шар).

В докладе начальника экспедиции ЛЕНЖДИЗ А.С. Ерёменко по вопросу железнодорожных изысканий по линии Юшар-Воркута от 3 ноября 1932 г. раскрываются причины возникновения планов строительства данной железной дороги, а также этапы их реализации. В документе изложены многочисленные факты по организации, оснащению изыскательских работ, подчеркнута роль заключенных Вайгачской экспедиции и специалистов геологической партии, которые обследовали условия вечной мерзлоты, грунта, поиски стройматериалов и т.д.

Результатом краткосрочных (в летне-осенний период 1932 и 1933 гг.), но интенсивных исследований стала детальная разработка проекта строительства железной дороги Хабарово-Воркута, выполненная в бюро ЛЕНЖДИЗ и представленная для ознакомления руководителям Ненецкого национального округа. Это, в свою очередь, обусловило рождение грандиозного плана «Большая Амдерма», связанного с обнаружением в ходе геологической экспедиции 1932 г. залежей флюорита на побережье Карского моря. В то время «Югорский промышленный узел» имел перспективы транспортного и промышленного развития в интересах всей страны. К его реализации приступила Вайгачская экспедиция, передислоцированная на материк в район пролива Югорский Шар (Хабарово) – Амдерма. По ряду причин в 1935 г. работы по реализации проекта «Большая Амдерма» были свернуты.

Второй этап исследовательских и строительных работ на Югорском полуострове пришелся на 1941 г. Тогда по инициативе руководства Ненецкого округа идея снабжения морских судов углем в Хабарово – месте их традиционной стоянки в Югорском проливе, была реанимирована. Работу созданного осенью 1941 г. Югорлага (Строительство-300 НКВД) по строительству крупного морского порта в августе-октябре предваряла научно-исследовательская работа экспедиции БАМПРОЕКТА. Некоторые факты организации и работы этой экспедиции изложены М.Н. Петрусевичем, бывшем тогда начальником производственного отдела Главного аэрологического управления Комитета по делам геологии при СНК СССР.

В полном объеме результаты деятельности экспедиций 1932–1933 и 1941 гг. на побережье Югорского Шара не были использованы, однако отдельные выводы ученых и инженеров остаются актуальными.