

ПУТИ СООБЩЕНИЯ ЧУКОТСКОГО ПОЛУОСТРОВА

Н. ШНАКЕНБУРГ

Проблема транспорта является одной из центральных и наиболее важных для развития северной экономики в целом. Большие расстояния, вместе с удаленностью от индустриальных центров, накладывают известный отпечаток на хозяйственную деятельность населения районов Севера и на развитие в них культурно-социальных мероприятий.

Успех торгово-снабженческих операций очень часто тормозится ненадежностью транспорта и плохим состоянием путей и средств сообщения, что создает дороговизну перевозок и высокие накладные расходы. Сбыт продукции местной кустарной обработки также часто тормозится транспортом и невозможностью подать ее во-время на внешний рынок. Ценное пушное сырье, имеющее крупное экспортное значение, в большинстве случаев лежит на складах факторий и коопераций до прибытия первого парохода. Медлительность товарного обращения сказывается и на ходе пушно-сырьевых заготовок. Проблема сообщений на севере имеет и крупное политическое значение, приближая отдельные районы к центрам.

Все это еще в большой степени усложняется зависимостью путей и средств сообщения от состояния природы на данное время года. Зависимость связей от жестоких пург зимой не требует пояснений и хорошо известна каждому северному работнику. Время весенней распутицы и бездорожья является не менее серьезным препятствием, чем пурги. Общая отсталость туземного хозяйства, отсутствие механизированных видов транспорта, эту зависимость еще более усиливают. Самовведение видов механизированного транспорта возможно лишь при крупном коллективном хозяйстве. Этим самым еще раз подчеркивается, что проблема

транспорта тесно связана с общей реконструкцией северного хозяйства в целом.

Для Чукотки проблема путей сообщения усложняется еще рядом взаимодействующих причин. Занимая крайнее северо-восточное положение в Союзе, Чукотка тем самым является самым удаленным от Хабаровска — Владивостока пунктом всего Дальневосточного края. Единственным связующим звеном, кроме радио, здесь является море. Само пользование морем как дешевым средством сообщения для Чукотки ограничивается краткостью срока навигации и трудностями ледового плавания как в северной части Берингова моря, так и в северном Ледовитом море. Вместе с тем больших водных артерий, как в соседней Якутии, на Чукотке нет. Возможность плавания на чукотских реках очень ограничена и большинство из них не судоходны. Таким образом использование дешевых речных путей сообщения для Чукотки почти отпадает. Связь с округом, помимо радио, еще слаба. Внутренние пути сообщения в тундре используются недостаточно.

В основном связь Чукотки с материком и Камчаткой с 1909 г. поддерживается ежегодными пароходными рейсами Владивосток — Уэлен. Северная часть района (к западу от Уэлена) обслуживалась, исключительно для заброски товаров, шхунами и колымскими рейсами (с 1911 г.). В настоящее время фактории Ванкарем, мыс Шмидта (бывший Северный) и Чаун обслуживаются специальным снабженцем, идущим до Колымы. До Уэлена обычно должны совершаться два, так называемых, административных рейса. Третий рейс совершает, независимо от них, пароход „Ительмен“ с грузом для кооперации. Особо стоят колымские рейсы, поскольку они прямого отношения к району не имеют и обслуживают Колымский край.

Основным недостатком пароходных сообщений района с материком является несовпадение прихода пароходов с оптимальным состоянием льдов. Если с первым рейсом пароход доходит до залива Лаврентия без опоздания, то приход второго парохода всегда осложняется. В 1930 г. (5 октября) пароход второго рейса дошел лишь до бухты Провидения. Пассажирам, работникам культуры и РИК'а пришлось здесь высадиться и ожидать зимнего пути. Ценный груз, почта, дом радиостанции и др. были выгружены в бухте Провидения. Дом же Уэленской радиостанции так и не был доставлен на место до лета 1933 г. Это, конечно, отразилось на ее работе, так как станция была вынуждена помещаться в школе,

стесняя свою и школьную работу. В 1931 г. пароход первого рейса пришел в залив Лаврентия 26 июля. Море было совсем свободно от льда. Во время второго рейса пароход из-за льдов был вынужден от залива Лаврентия повернуть назад. 28—29 сентября пароход выгрузил в бухте Провидения почту, груз и пассажиров, и они были доставлены в залив Лаврентия на кавасаки. В навигацию 1932 г. плавание было вообще трудным, вследствие раннего появления льдов. Первые льды с севера появились в заливе Лаврентия 2 августа и совершенно закрыли вход в залив. Шедший на о-в Врангеля пароход „Совет“ также запоздал и, придя, в залив Лаврентия 8 августа, был вынужден стоять здесь из-за льдов до 20. Пароход первого рейса, пришедший в залив Лаврентия 14 августа, был вынужден стоять во льдах несколько лишних дней. Пароход второго рейса с грузом угля для культуры, подходя к заливу, не смог войти в него и выгрузился лишь 7 сентября. Между тем в навигацию 1932 г. в течение всего июля море было свободно от льда, и проход до Уэлена не представлял затруднений. Позднее прибытие пароходов в Уэлен и несогласованность рейсов с ледовым состоянием моря имели ряд плохих последствий в отношении снабжения района. В 1930 и 1932 гг. снабженец-пароход, вследствие позднего времени, до Уэлена дойти не мог, и товары были выгружены в Дежневе, что создало лишние перевозки на собаках.

Пароходные плавания в Ледовитом море для снабжения Колымского края начались рейсами судов Добровольного флота в 1911 г. Очень часто эти плавания не обходились без зимовок и жертв. Зимовка „Колымы“ в 1914—1915 г. проходила в чрезвычайно трудных условиях, причем из состава экипажа погибло четверо. В 1919—1920 г. зимовавший и не дошедший до Нижне-Колымска „Ставрополь“ оставил Колыму без снабжения. После гражданской войны регулярные колымские рейсы снова начинаются в 1923 г. В этом году „Ставрополь“ успевает вернуться во Владивосток. В 1924 г. этот пароход не доходит до Колымы, выгружает товар, не входя в устье реки, и останавливается на зимовку у острова Шалаурова. Годы 1925—1926 были удачны, и пароход „Колыма“ возвращается во Владивосток. В 1927 г. „Колыма“ доходит до Лены и проходит обратно во Владивосток. Шедший же в Нижне-Колымск „Ставрополь“ останавливается на зимовку у острова Шалаурова, где в следующем году (1928) вынуждена зазимовать и „Колыма“. В 1929 г. „Ставрополь“ на обратном пути из Колымы

останавливается на зимовку у мыса Шмидта. Пассажиры снимаются самолетами; из команды погибают двое. В 1930 г. пароход „Колыма“ благополучно совершает путь в Колыму, и обратно. В 1931 г. на севере зимуют два парохода колымского рейса „Шмидт“ и „Колыма“. В 1932—1933 г. в бухте Чаун становятся на зимовку шедшие в Колыму пароходы Северовосточной экспедиции.

Перед мировой войной американские шхуны делают попытки пройти в богатый пушной Колымский край. Эти мало известные плавания торгово-контрабандных американских шхун дают интересный материал для суждения об условиях плавания у Чукотского побережья. Проход в Колыму на шхуне впервые удается торговцу, капитану Мартину Видинг. Он ходит в Колыму два года и возвращается в Америку. В 1919 г. „Polar Bear“ — шхуна, принадлежавшая трем американским торговцам, проходит в Колыму, но задерживается там властями как контрабандное судно. Шхуна „Беллинда“ торговца Костелла в том же 1919 г. достигает Колымы в июле, возвращается в Номе (Аляска), грузится и снова приходит в Колыму, но при возвращении вынуждена встать у мыса Якан на зимовку. В этом же году шхуна Свенсена „Бельведер“ проходит в начале июля в Ванкарем, где выгружает товар для торгового агента Свенсена — Олсена и возвращается в Номе. После этого „Бельведер“ вторично идет на север в с. Тайвунен с грузом для агента Соколовского. В 12 милях от берега, у с. Нешкан, шхуна гибнет, раздавленная льдами. В 1920 г. „Блю-Си“ и „Сильвервейфр“ — шхуны Свенсена — доходят до Кинманкатагена, выгружают там для агента товар и возвращаются в Америку. В 1921 г. к мысу Шмидта проходит шхуна торговца Короева „Аляска“ и возвращается обратно. В 1922 г. на север и в Колыму идут пять шхун: „Блю-Си“, „Сильвервейфр“, „Чукотка“ (Свенсена), „Нигалик“ (торговца Волла) и „Игл“. Вследствие того, что команда „Игл“ находилась в нетрезвом состоянии, шхуна еще на пути туда была раздавлена льдами, не дойдя до мыса Шмидта. Остальные шхуны на обратном пути из Колымы встали на зимовку в устье реки Кувет, за мысом Шмидта. В 1923 г., с приходом на Чукотку Советской власти, плавания американских шхун прекращаются и, по договору с советским правительством, концессию на торговлю на севере получает компания „Гудсон-Бей“. Шхуна компании „Шемо“ с товарами приходит на мыс Шмидта и возвращается обратно в Америку. В 1926 г. Свенсен, по договору с Дальгосторгом, принимает на себя снабжение северных

факторий, и его шхуна „Нанук“ идет в Колыму, причем возвращается в Америку без зимовки. В 1927 г. на Колыму проходят и возвращаются две шхуны Свенсена — „Нанук“ и „Елизиф“. Третья шхуна, „Полярная звезда“, остается в Колыме. В 1928 г. „Елизиф“ на пути в Колыму был вынужден остановиться у мыса Шмидта на зимовку. В следующем 1929 г. „Елизиф“ вместе с подошедшей „Нанук“ идет на Колыму, но у мыса Биллингса выкидывается на мель и гибнет. На обратном пути „Нанук“ 8 сентября встает у мыса Шмидта на зимовку. В 1930 г. „Кориз“ Свенсена снабжает факторию мыса Шмидта (24 июля) и проходит на Колыму. Пройдя мыс Шмидта, 6 сентября „Кориз“ возвращается в Америку. В этом же году факторию на Чауне снабжает шхуна АКО „Чукотка“ и на обратном пути 6—8 августа выходит в Берингов пролив. В 1931 г. „Чукотка“ за Ванкаремом, близ Ангуэмы, терпит аварию во льдах и 1 августа оставляется экипажем.

В употреблении у американцев были небольшие шхуны от 40 до 80 т. Обладая малой осадкой, шхуны обыкновенно шли близ берега в узкой свободной от льдов полосе воды. Они могли заходить в горла лагун, тянувшихся по всему берегу севера, а также в устьях рек. Шхуны имели еще и то большое преимущество, что для них торговой базой служила близкая к сибирскому берегу Аляска. Наличие близкой базы, куда товар доставлялся из Сиатля пароходом, позволяло шхунам оборачиваться иногда два раза, обычно без зимовок.

Вопрос создания товарной базы, откуда снабжение севера вели бы не пароходы, а шхуны, не нов. В 1909—1910 г. он ставился на обсуждение как мера борьбы против американского капитала, теснившего интересы русских торговцев на Чукотке. Такой товарной базой намечалась бухта Провидения, хорошо доступная для пароходов. Этот вопрос в царское время не получил продвижения, и он не снимается еще и сейчас. Для создания товарной базы все преимущества имеет бухта Эмма (часть бухты Провидения). Пароход может подходить здесь почти к самому берегу; широкая прибрежная площадка позволит устроить складочные помещения для товаров. Раннее вскрытие бухты Провидения (в конце июня) и позднее ее замерзание являются также важным фактором. Небольшая шхуна могла бы сначала обслуживать кооперативы юга, а затем и севера, вплоть до Ванкарема. Намечающаяся по пятилетке района организация ряда школ на севере, их снабжение, а также необходимость подвоза товаров в коопе-

ративы на мысе Сердце-Камень и на мысе Джинрентлен, говорят за необходимость развития каботажного плавания у северного берега Чукотки. Организация торговой базы в бухте Провидения и обслуживание шхуной северной части района должны быть включены в задачи пятилетнего строительства и развития путей сообщения Чукотки. Эта мера, конечно, не снимает пароходных рейсов. Весьма важным является также своевременный приход пароходов на север. Наблюдения метеорологической станции в заливе Лаврентия за три года показывают, что наиболее удобным временем для плавания пароходов является июль.

Для развития каботажного плавания будет иметь значение использование мест стоянок — убежищ от штормов и оборудование их опознавательными знаками. В качестве временных убежищ от шторма для мелких судов должны быть учтены следующие: бухта Преображения, устье реки у мыса Имтук, бухта Провидения, бухты в проливе Синявина, горло лагуны у мыса Ныгчиген, бухта Мечигмен, устье реки у селения Илен, бухта у селения Нунымо, залив Лаврентия, лагуна у Поутена. Стоянки мелких судов у Уэлена неудобны, а горло лагуны находится далеко от селения. Далее на северо-запад намечается устье реки Чегитун, куда могут входить небольшие шхуны; удобными местами стоянок являются бухточки у мыса Сердце-Камень и у селения Неттен. Горла лагун на северном побережье также могут служить убежищем от шторма и льдов. Устья рек Ванкарема и Амгуэма допускают проход мелко сидящих судов типа кавасаки. Летом население широко использует для сообщения и торговых поездок море. На вельботах и на байдарках, с мотором и под парусами, население совершает поездки в кооперативы, перевозит груз и пассажиров. На севере на байдарках плавают и в лагунах, большинство которых доступно для мелко сидящей байдары. Лагуны Мечигменской бухты используются для плавания на вельботе от Мечигмен до сел. Лорен. В отношении упорядочения практикующегося местным населением морского транспорта можно наметить дальнейшую моторизацию пловучих средств и устройства мастерских для починки сломавшихся моторов. Эти мероприятия связаны с развитием зверобойного хозяйства в целом, а потому мы на них останавливаться не будем. Байдара, как пловучее средство, приспособленное к чукотским условиям, в частности для плавания во льдах, из обихода, конечно, не исчезнет. Байдара с успехом идет под мотором. Чукчи мыса

Шмидта спаривали байдары для перевозки грузов, и пара байдар прекрасно шла под мотором. В ледовых условиях севера байдары, снабженные мотором, имеют все преимущества перед вельботами. Плавание в бухтах совершаются, главным образом, лишь в двух: Колючинской и Мечигменской. Как та, так и другая бухта, имеют мели. Плавание в бухте Мечигмен затруднено еще и меняющимся фарватером реки Вутьхер-веем, по которому вельбот проходит с трудом. Для безопасности плавания указанные бухты необходимо промерить и обставить знаками. В настоящее время плавание в бухтах как на байдарках, так и на вельботах совершается береговым населением во время осеннего торга с кочевыми.

Как было указано выше, плавание по рекам Чукотки весьма ограничено.

Из рек, доступных плаванию на байдарках и вельботах и использующихся населением, можно указать (в направлении с юга на север) р. Вутьхер-веем, впадающую в бухту Мечигмен, р. Иони-веем, впадающую в Колючинскую бухту, р. Вельма-Ванкарема и р. Амгуэма. Все эти реки связывают береговое население с тундрой и используются ими для обменных операций с оленными чукчами. Меньшее значение имеют реки Инчеун и Чегитунь. В проливе Сенявина чукчами, для сокращения пути в бухту Провидения, используется река, впадающая в бухту Маркова, причем байдарка переносится на руках через горы и вновь спускается в бухте Провидения. Этим сокращается длиннейший путь вокруг мыса Чаплина. Близ Уэлена используется речка, впадающая в лагуну со стороны Дежнева. Поднимаясь вверх по реке на байдарке, чукчи переносят ее затем на руках и вновь спускают в речку, впадающую в море близ Дежнева. Река Курупка доступна плаванию на байдарке километров на 15. Во время осеннего обмена береговые чукчи проходят вверх по реке, оставляют байдары и сами направляются к оленным пешком. При впадении в море река образует мели и наносы. Река Вутьхер-веем доступна плаванию на вельботе с мотором километров на 15 вверх, но фарватер реки часто меняется, извилист, и плавание на вельботе возможно только с хорошо знающим реку проводником. В нижнем течении, до Красной Яранги, река глубока и нагруженные вельботы свободно достигают этого места. Река Эгиль-веем, текущая на север от Красной Яранги, несудоходна вовсе. Доступны плаванию на вельботе реки Иенын и Кыча-

вунь-ву-ваам (притоки Вутьхер-веема), по которым береговые едут для обмена к стойбищу Гыргольтагена.

Река Иони-веем проходима на байдаре километров на 20. Береговые поднимаются по этой реке вверх для обмена с оленеводами. В устье реки сохранился американский домик, оставленный здесь золотоискателями. Река Амгуэма по своей длине является первой в районе и она больше других судоходна. Байдары доходят по ней до Якканеннота — места слияния ряда речек, т. е. на 60 км вверх по реке. Как речной путь к амгуэмским кочующим, река может быть использована для перевозки товара и грузов.

Сухопутные пути сообщения, которыми пользуется население района, можно подразделить на зимние и летние. Для тундры особо важное значение имеют дороги оленных перекочек, по которым население весной выкочевывает на море. Летние пути сообщения ограничены пешеходными тропами между селениями на берегу, в тундре же сообщение летом пешком почти отсутствует.

В перекочках по тундре надо различать осенние и весенние переходы из тундры на море и обратно. Эту перекочку, с целью промысла корма, совершают ежегодно оленеводы реки Амгуэмы, преимущественно беднота. Середняя часть совершает перекочку из тундры к морю к берегам лагун, в места хороших летних пастбищ. Часть оленеводов Амгуэмы выходит и к Колючинской губе, где летом имеются благоприятные пастбища на северо-западной стороне губы. Оленеводами Мечигменско-Колючинского района весенние перекочки совершаются по реке Иони-веем, причем часть оленеводов остается у тундровых речек и озер для летней ловли рыбы.

Большие и длинные кочевки совершают оленеводы Амгуэмы, выходящие весной к берегам Ледовитого моря. Направления перекочек идут с Амгуэмы на реку Вельмай, к Колючинской бухте (около устья Амгуэмы), на берега лагун между Амгуэмой и мысом Шмидта. Часть оленеводов, выкочевывая из Анадырских хребтов, идет на реку Кувет за мысом Шмидта. Каждый из этих кочевых путей хорошо известен оленеводам, и кочевка по нему не представляет трудностей. Амгуэмские оленеводы совершают кочевку на р. Белую и на р. Таньюрер, впадающие в Анадырь. Этот путь через Верхнюю Амгуэму на Белую мог бы иметь большое значение для связи северной части района с округом. К сожалению он остается мало известным для европейцев.

Для выхода на море амгуэмские оленеводы идут в основном тремя направлениями. Первое направление — это перевал через хребет на истоки реки Телекаль-веема; путь по ней вниз до горы Илirianей (остров-гора), откуда дорога кочевков идет на северо-запад по притоку Телекаль-веема; далее, невысокий перевал ведет на реку Койвельвеггыргин, и следующая вниз по ней кочевка заканчивается у береговой лагуны. Второй путь кочевков от Анадырского хребта идет по реке Телекай-веем вниз и продолжается вплоть до места впадения Телекай-веем в Амгуэму. Отсюда кочевка идет долиной реки Амгуэмы и, при выходе реки из гор, направляется к морю, на восток от устья, к возвышенности Иппек.

Третий путь кочевков ведет на побережье, лежащее к востоку от мыса Ванкарема, к мысу Онман и Колючинской губе. Путь начинается также из-за Анадырского хребта с верховья реки Белой и Кунтакаль (верховья реки Таньюрер носит среди оленеводов название Кунтакаль) и через перевал хребта ведет на верховья Амгуэмы-Вульхву-веем. Отсюда кочевка идет по Амгуэме вниз к устью реки Гитьхильвен, вверх по ней, и через перевал на приток Вельмая реку Рыкуль и по Вельмаю к берегу моря. Второй вариант идет через перевал южнее реки Рыкуль и выходит около горы Валанайваам к морю за мысом Онман (восточнее его). Этим путем пользуются оленеводы, выходящие на берега бухты Колючин.

Река Амгуэма также связывается кочевыми дорогами с мысом Шмидта. Выход оленеводов в факторию мыса Шмидта совершается зимой с реки Телекаль-веема на северо-запад, по реке Койвельвеггыргин (пересекая ее) на реку Эму-веем, с нее на Экеатап и по реке Понтаваам на реку Вывитер; дорога выходит к морю восточнее мыса Шмидта. Проходя через Чантальвеггыргин и реку Телекаль-веем, этот же путь ведет осенью оленеводов, уходящих с верховья реки Белой. Верховья Амгуэмы и Телекаль-веема служат также путями кочевков на Чаун. Первый путь ведет к верховьям Белой, и через верховья Пыкар-ваам дорога направляется на истоки реки Кален-муам, по которой качующие идут к Чауну. Второй путь, по которому амгуэмские оленеводы проходят на Чаун, лежит через истоки Понта-ваам на р. Кувет и дальше реками Чаунского района.

С верховьев Амгуэмы существует также путь кочевков на реку Таньюрер-Кунтакаль, которым пользуются Чачав и Куна для торговых целей. Непосредственного выхода с верховьев Амгуэмы

в бухту Крестов нет. Оленеводы переходят для этого на реку Вельмай и поднимаются вверх по ней до перевала на сторону бухты Крестов. В 1915 г. со стороны бухты Крестов на Ванкарем проезжал на собаках временный начальник Чукотского уезда Диденко. Его путь до берега моря продолжался шесть дней.

Сообщение с Анадырем через Амгуэму вполне возможно и на собаках. Трудность представляет лишь дорога с Ванкаrema до начала гор. Часто дующие пурги на берегу моря служат серьезным препятствием для езды. Уже на Амгуэме дорога не представляет затруднений. Сила ветра меньше и чаще попадаются стойбища оленеводов. Сам перевал на Белую невысок и поездка с проводником не будет представлять затруднений. В случае благоприятной погоды путь из Ванкаrema на Белую можно совершить на собаках в 10 дней. На сторону Крестов есть также кочевые пути от селения Путепынмын (Колючино), по которым на сторону Крестов уходят осенью оленеводы северозападной стороны Колючинской губы. Второй бульшой путь кочевков, ведущий от Колючинской губы на юг, идет по реке Ени-веем. Ответвляясь на сторону бухты Мечигмен, этот путь приводит через невысокий перевал к рекам системы Вутьхыр-веема. К бухте Рудера дорога перекочевков от Ини-веем идет по ее притоку, реке Кайнытырель-ваам, и через невысокий перевал на реку Тымкынэй-веем, от нее перекочевка идет на реку Иру-веем и на сторону бухты Крестов. Все реки Мечигмена-Колючинского района служат хорошими путями сообщения кочевых стойбищ с берегом. Береговое население пользуется ими для поездок к оленеводам за мясом и шкурами оленей.

Среди важных тундровых дорог на юге необходимо указать реки: Якаем-ваам, Эттувенву-веем, реку Куй-веем и реку Курупку. Первая — удобная дорога, связывающая селения Беринг и Валькатлен и кочующими Еони-веем. По реке Эттувенву-веем чукчи мыса Беринга совершают поездки к кочующим. По этой же реке существует дорога с перевалом на Иони-веем и в Красную Ярангу. Бухта Преображение связывается дорогой через речку Куй-веем и ее притоками с Красной Ярангой и отсюда с Уэленом. По реке Курупке, с перевалом на Еони-веем, селения юга также связываются с Уэленом. По притоку Курупки — Валькар-вааму существует дорога на бухту Пинкигней, с выходом в селения пролива Сенявина. Через Янракеннот-ваам идет путь к Еони-веем; ответвляясь на Кычавунву-ваам, дорога приводит к Красной

Яранге. Таким образом, все южные селения района связываются с тундрой внутренними путями сообщения. Использование этих путей сообщения важно для связи с селениями района и для советской работы в тундре. Точно так же северная часть района (мыс Сердце-Камень-Уэлен) связывается с тундрой. Население Пешкана Тепкана зимою на собаках направляется к оленеводам р. Иони-веем, следуя на юг от моря тундрой. Река Эгель-веем ведет к Колючинской бухте, по ней идет сообщение между кочевыми Мечигмена и Колючина. По реке Кууску-веем дорога ведет через перевал на реку Чегитунь, тем самым связывая оленеводов Мечигмена с селениями Чечан-Чегитунь. Эта же река дает выход на море к селению Инчунн. От Уэлена существует дорога на северо-запад к озеру Коловутьхин; пересекая реки Инчунн-Чегитунь этот путь выводит к Колючинской губе. Им пользуются оленеводы восточного района для связи. Залив Лаврентия (культбаза) имеет возможность кратчайше связываться с мысом Сердце-Камень через р. Мамку, откуда идет перевал к реке Чегитунь, выходящей к морю. Этот путь от залива Лаврентия продолжается на собаках два дня с одной ночевкой в тундре.

Таким образом все населенные пункты района связываются между собой дорогами. В пятилетке должен стоять вопрос использования существующих тундровых путей и их оборудования дорожными вехами, как это делается на Камчатке. В некоторых пунктах также явится необходимость постройки дорожных домов, хотя бы из камня и земли.

Сообщение между береговыми селениями производится по берегу лишь в некоторых местах, обычный же путь отклоняется в горы. От Уэлена до Ванкарема зимний путь на собаках идет по морю и по берегу, пересекая Колючинскую губу. Этот путь не представляет особых препятствий, но затрудняющими моментами здесь являются пурги и отсутствие корма. Дорога на юг от Уэлена идет через Культбазу морем или в горах, и от нее путь отправляется на селение Ларен-Ныгчиган-Янракинат, близ острова Аракамчечен, и далее на Секлюк и мыс Чаплин. Дорога на Провидение минует мыс Чаплин и от горы Котлиной пересекает 12-километровый перешеек, отделяющий пролив Сенявина от бухты Маркова. Следуя в глубину бухты, дорога ведет через перевал прямо в бухту Эмма и от нее ответвляется на Кивак-Авань. Далее к Сиреникам дорога идет через горы, следует по реке, впадающей около Сиреники в море и горами выходит на

реку Курупка. Пересекая ее, дорога минует большое озеро Атчен и, опять следуя через горы, оканчивается в бухте Преображения — конечном пункте Чукотского района. Несмотря на удобное береговое сообщение, состояние дорог по морю и по берегу оставляет желать лучшего. Часто торосы и неровности льда заставляют делать объезды, нередко ломаются нарты. Еще ужаснее дорога у селения Беринга; и здесь, подходя к селению, путь вьется по наклонной к морю плоскости. Пассажиры сходят с нарт, груз переносится на плечах. Выезжающие на помощь чукчи, надевая на ноги железные скребки для устойчивости, придерживают ремнями нарты и собак. В продолжение этой части пути пассажир каждую минуту рискует слететь вниз в незамерзающее под обрывом море. Здесь в 1921 г. погибли, упав в море, четверо чукчей и нарта собак. Их трупы были найдены лишь летом.

Способ сообщения на собаках в чукотских условиях незаменим, и поэтому необходимы мероприятия к его улучшению. Конечно, это не снимает вопроса о ведении механизированных видов транспорта. Аэросани в чукотских условиях применимы. Здесь основным препятствием будут снежные заструги и высокие подъемы. Подъемов на береговых дорогах от Уэлена до Ванкарема и до мыса Чаплина нет, участок между мысом Сердце-Камень с Ванкаремом для аэросаней особенно удобен. Использование аэросаней вполне возможно и по речкам в тундре. Было бы целесообразно поставить вопрос о создании моторных саней типа, недавно появившегося на Аляске.

Оленьим транспортом сейчас пользуется исключительно местное население. Грузоподъемность оленя не велика и тесно зависит от его состояния. В начале зимы пара оленей на легковых нартах может поднять около 70—75 кг и человека. Груз при этом накладывается на вторую нарту, прикрепляемую сзади. К весне, когда олени становятся худы, пара оленей с трудом везет на расстоянии 30 км одного человека. У оленеводов олень служит для всякого рода переездов и перекочевков. Запрягаются для дальних поездок и по три оленя в нарту. Обычный зимний переезд на оленях равняется 40—45 км. Чукотский олень не является транспортным оленем в полном смысле этого слова. Количество перевозимого при кочевках груза на одного оленя не превышает 50 кг. Сама кочевка идет медленно и с остановками. Оленья ездовая нарта для передвижения мало удобна.

Грузовая нарта также не позволяет погрузки более установленной нормы. Для улучшения оленьего транспорта надо иметь в виду увеличение и укрупнение ездово-грузового оленя и создание большегрузной нарты.

Возможность воздушных путей сообщения на Чукотке была доказана первыми полетами на остров Врангеля в 1927 г. с мыса Шмидта, полетом „Советского севера“ в 1928 г., полетами вдоль берегов Чукотки на Колыму в 1929 г., полетами американских и советских летчиков зимою 1930 г. и летными экспедициями проф. С. В. Обручева в 1932—1933 гг. Восточно-сибирская экспедиция Гражданского воздушного флота под начальством И. А. Ландина, пройдя в 1931 г. на кавасаки вдоль берега от Уэлена до Колымы, обследовала его в отношении мест для посадок.

Таким образом, общие выводы и основные мероприятия по пятилетнему плану развития путей сообщения и транспорта Чукотского района представляются в следующем виде.

Морские пути сообщения и морской транспорт

1. Изменение календарных сроков существующих рейсов в смысле более раннего прибытия пароходов.
2. Постройка товароперегрузочной базы в бухте Провидения.
3. Развитие каботажного плавания.
4. Моторизация местных пловучих средств.
5. Гидрографические работы, расширение метеорологических и ледовых наблюдений, установка опознавательных знаков.
6. Оборудование механическими приспособлениями мест выгрузки товаров.

Сухопутный транспорт

1. Использование внутренних путей сообщения и оборудование их домами и вешками.
2. Использование дорог оленных перекочек для связи с округом.
3. Улучшение состояния береговых путей сообщения.
4. Подбор ездовых собак.
5. Ввоз строительного нартового материала.
6. Введение аэросаней.
7. Использование оленьего транспорта.

Воздушные пути сообщения

1. Скорейшее открытие воздушной линии.

2. Организация обслуживания воздушной линии (метеорологические и радио станции).

Эта сумма мероприятий потребует соответственно капитальных затрат и капиталовложений. Разрешение трудностей роста района требует признания скорейшего выполнения стоящих задач.¹

MEANS OF COMMUNICATION ON CHUKCHEE PENINSULA

BY N. SCHNACKENBURG

SUMMARY

One of the most important problems for the development of the northern economics is that of means of communication and transport in the North. This problem is still more complicated for Chukchee Land, this peninsula being the most remote spot from any regional centre of the Far-East. The sea is up to the present time the only link uniting these centres with Chukchee Peninsula. However the navigation on the Chukchee Sea is very difficult too and the navigation-season lasts but from two to three months.

The communication by steamships is very deficient; there is no adjustment between the arrival of the steamers and the ice conditions. It often happens that a vessel arrives at a late season in Chukchee Land, when the ice is already forming in Laurence Bay.

The communication with the Kolyma River, maintained by yearly steamer-voyages, without powerful icebreakers is also very difficult. Vessels, on their return journey to Vladivostok, are often compelled to winter on their route.

The voyages of the American trade-schooners, coasting the polar shores in carrying goods to their agents (previous to 1922—1933) were comparatively successful. The question of coasting navi-

¹ В части плана развития путей сообщения Чукотского полуострова настоящая статья, поступившая в редакцию в начале 1934 г., несколько устарела.

(Примеч. редакции).

gation is of great importance for the development and the providing of Chukchee Land.

The ways of communication on the rivers of the Peninsula are limited and are used only by the local population. The rivers bear a tundra character and abound in sandbanks; navigation on them is possible only in whaling boats and canoes.

The ways of communication on land are divided into winter and summer ones; they are used by the local population. Of the means of communication in the tundra must be mentioned: the road from the Polar coast to the Anadyr River, over the mountain range; the route from Koliuchinsky Bay, along the Yeniseem River to the south of the peninsula, and branching off to Mechigmen Bay and the settlements on Bering Strait. The Laurence Bay has the advantage of communicating with Cape Sertse-Kamen by crossing the Rivers Mamka and Chegitun. Besides, there are used, in the summer, footpaths between the settlements.