



Управление образования Окружной администрации города Якутска  
Якутский институт водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ»  
МБУ ДО «Центр технического творчества» ГО «город Якутск»



Сборник материалов  
Республиканской научно-практической  
конференции  
**«РАЗВИТИЕ ВОДНОГО И РЕЧНОГО  
ТРАНСПОРТА В ЯКУТИИ»**  
посвященный 75-летию  
Победы в Великой Отечественной войне



г. Якутск, 2020 год

Управление образования Окружной администрации города Якутска  
Якутский институт водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ»  
МБУ ДО «Центр технического творчества» ГО «город Якутск»

**Сборник материалов  
Республиканской научно-практической конференции  
«Развитие водного и речного транспорта в Якутии»  
посвященный 75-летию  
Победы в Великой Отечественной войне**

(Якутск, 15-16 апреля 2020 г.)

г. Якутск  
2020 год

ББК:39.4

УДК:37

Печатается по решению оргкомитета конференции

**Редакционная коллегия:**

**Васильева А.Е.**, педагог – организатор МБУ ДО «Центр технического творчества» городского округа «город Якутск»;

**Калининская Э.А.**, педагог – библиотекарь ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ».

**Сборник материалов республиканской научно-практической конференции «Развитие водного и речного транспорта в Якутии» посвященный 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. (Якутск, 15-16 апреля 2020 г.)/редакционная коллегия: Васильева А.Е., МБУ ДО ЦТТ, Калининская Э.А., ФГБОУ СГУВТ 2020. – 248 с.**

Сборник содержит доклады, проекты, результаты научно - исследовательской работы школьников и студентов, представленные на республиканской научно-практической конференции «Развитие водного и речного транспорта в Якутии» посвященный 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Итоги НПК подведены 15-16 апреля 2020 года в заочном формате, организаторами которого выступили Управление образования Окружной администрации города Якутска, Якутский институт водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», МБУ ДО «Центр технического творчества» ГО «город Якутск».

В сборник вошли результаты поисковой, архивной, проектной и исследовательской деятельности участников по четырем направлениям: «Экспонаты говорят...», «Северный морской путь», «В жизни всегда есть место подвигу», «Выставка моделей судов и морского транспорта». Данный сборник рекомендуется педагогам, преподавателям образовательных организаций, школьникам и студентам с целью использования в учебной, методической и научной деятельности.

Ответственность за точность имен и иных сведений, а также за соблюдение законов об интеллектуальной собственности несут авторы публикуемых материалов.



**Семенов Алексей Климентьевич, начальник Управления образования Окружной администрации города Якутска:**

«В Год патриотизма в Республике Саха (Якутия) учащимися и студентами республики проделана большая поисковая, исследовательская работа по сохранению исторической памяти о наших якутян - речников, героев и участников ВОВ, чьи судьбы были связаны с водным и речным транспортом Якутии. Отрадно, что ребята проявляют живой интерес к историческому прошлому своей республики, помнят о

героизме солдат во время Великой Отечественной войны, ценой собственной жизни отвоевавших нам мир. В Год поколений, объявленный в городе Якутске – это мероприятие является связью и преемственностью поколений в воспитании у подрастающего поколения чувства патриотизма и гражданственности, как наиболее значимых ценностей общества и изучение истории своей малой родины. Выражаю благодарность всем участникам и руководителям проектов конференции!».

**Стрек Ярослав Михайлович, директор Якутского института водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ»:**

«Проведённая научно-практическая конференция: «Развитие водного и речного транспорта в Якутии», посвященная 75 – летию Победы в Великой Отечественной Войне показала неподдельный интерес молодого поколения к вопросам, связанным с развитием судоходства и водного транспорта на реках Якутии. Радует, что откликнулась большая группа образовательных учреждений из Кобяйского, Хангаласского, Вилойского, Олекминского и других улусов нашей республики. Конференция получилась очень насыщенной, ребята представили сильные доклады и интересные материалы, имеющие научно-исследовательский потенциал. Школьники и студенты представленных учебных заведений приобрели важную площадку, которая дала им возможность обмениваться опытом, получать навыки будущих профессий, углубиться в патриотическую тематику Великой Победы. Выражаю признательность научным консультантам и руководителям за их активную жизненную позицию и желание поделиться уникальными разработками».



**РЕЦЕНЗИЯ**  
**на сборник материалов**  
**республиканской научно-практической конференции**  
**«Развитие водного и речного транспорта в Якутии»**  
**посвященный 75-летию Победы в Великой Отечественной войне**  
(Якутск, 15-16 апреля 2020 г.)

Представленный сборник материалов является результатом научно-исследовательских, поисковых, архивных, проектных работ учащихся Республики Саха (Якутия) по итогам проведенной республиканской научно-практической конференции «Развитие водного и речного транспорта в Якутии», посвященный 75-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Особенность сборника материалов – это систематизация и архивация исторических, музейных, научных, статистических данных о речниках-героях, развитии водного транспорта в Якутии, экспонатах и судах.

Актуальность темы обусловлено тем, что в стремительно развивающемся мире забываются исторические факты прошлого, этапы становления водного и речного судоходства. Содержание материалов направлено на формирование интереса у учащихся, молодежи, студентов учебных заведений к научно-техническому творчеству, сохранению памяти о героическом прошлом Отечества, воспитанию активной жизненной позиции юного гражданина на основе преемственности поколений, привитию чувства благодарности ветеранам Великой Отечественной войны, популяризации истории и достижений судостроения в Якутии и Северного морского флота.

Сборник систематизирован по четырем направлениям: «Экспонаты говорят...», «Северный морской путь», «В жизни всегда есть место подвигу», «Выставка моделей судов и морского транспорта».

В работах учащиеся, студенты, курсанты представили свое уникальное видение на проблематику выбранных тем, совершенствуя формы и методы поисково-исследовательской деятельности, получили новые знания путем участия в интеллектуально-творческом и исследовательском направлении Конференции. Это все формирует у современной молодежи целенаправленную познавательную деятельность, систему необходимых и значимых социальных ценностей, ведется внедрение музеино-образовательной среды как ресурса для патриотического воспитания подрастающего поколения.

Представленные на конференции работы позволят осветить широкой массе населения материалы о важных исторических фактах и забытых героях нашей страны. Данный сборник материалов рекомендуется педагогам, преподавателям образовательных организаций, школьникам и студентам с целью использования в учебной, методической и научной деятельности.

**Рецензент:**

**Калекин Владимир Вячеславович**, кандидат технических наук, заместитель директора по УиПР ВО Омского института водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ».

## **Содержание**

### **СЕКЦИЯ 1. ЭКСПОНАТЫ ГОВОРЯТ.....10**

<b>Киселев С., ученик 9 класса МОУ «РУООШ» Аллаиховский улус (район), с. Русское Устье, руководитель Киселева Н.П. - учитель истории МОУ «РУООШ», Аллаиховский улус (район), с. Русское Устье. «Речной транспорт наших предков с. Русское устье».....</b>	<b>10</b>
<b>Ефимова С., ученица 8 «а» класса ПСОШ №1, г.Покровск, руководитель Ефимов П.П. «Камень с отпечатками археоциатов».....</b>	<b>12</b>
<b>Орбу А., ученик 6 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 26, г.Якутск, руководитель Михайлова Ю.Н. «Начало судоходства на р.Лена».....</b>	<b>15</b>
<b>Бикбаев И., ученик 6 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 26, г.Якутск, руководитель Михайлова Ю.Н. «Дубель - шлюпка».....</b>	<b>22</b>

### **СЕКЦИЯ 2. СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ.....25**

<b>Медведева А., ученица 7 класса, кружка «Художественное слово» ССОШ №1 МБО ДО «ЦРТиД» Кобяйский улус, п.Сангар, руководитель Охлопкова М.И. «Горняки – стахановцы, награжденные Главным управлением Северного морского пути».....</b>	<b>25</b>
<b>Унарова Н., ученица 10 класса МБОУ «Куокуйская СОШ», с.Аргас, Кобяйский улус, руководитель: Игнатьева В.М.- учитель русского языка и литературы. «Героические покорители Северного морского пути».....</b>	<b>29</b>
<b>Диденко И., ученик 8 класса, МБУ ДО ЦТТ, СОШ №5 им. Н. О. Кривошапкина, руководители Афанасьев С. И. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ г.Якутск. «Порты Северного Морского пути».....</b>	<b>31</b>
<b>Большаков И., ученик 2 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 7, руководитель Егай Сергей Юрьевич - педагог дополнительного образования МБУ ДО “Центр технического творчества”, г.Якутск. «Северный морской путь в годы Великой Отечественной войны».....</b>	<b>34</b>
<b>Константинов М., ученик 9 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №1, Потапов Д., ученик 8 класса, МБУ ДО ЦТТ, ЧУОО СШ «Личность», руководители: Прудецкий Р.К., Попков А.Н. - педагоги дополнительного образования МБУ ДО «Центр технического творчества» г.Якутск. «История развития водного и речного транспорта в Якутии».....</b>	<b>38</b>
<b>Колодезникова Д., ученица 4 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ ЯГНГ, г.Якутск, руководители: Васильева С.И. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, Нестерова Л.Л. - учитель МОБУ СОШ №12, г.Якутск. «Знаменитый открыватель Северных морских путей А.М.Сибиряков».....</b>	<b>41</b>
<b>Смольников К., ученик 8 класса, МБОУ «ПСОШ №4 с УИОП» МР «Хангаласский улус» РС(Я), руководители Черняк Р.С., Ноговицын Р.Р. «Северный морской путь: проблемы и перспективы развития».....</b>	<b>47</b>
<b>Игнатьев В., студент 2 курса, ПОУ «Якутский торгово - экономический колледж потребительской кооперации им. К.О. Гаврилова». «Вклад «русского Колумба» А.В. Колчака в развитие Северного морского пути».....</b>	<b>64</b>
<b>Колесникова А., Трифонова В., ученицы 11 класса МБОУ «Сангарская гимназия», руководитель Копылова Е.В. «Значение Северного морского пути в становлении и развитии Сангарского рудника и поселка Сангар».....</b>	<b>66</b>
<b>Мамыркулова В., ученица 8 класса, МОБУ СОШ №9 им. М.И. Кершенгольца, руководитель Припузова Т.Г. – учитель географии МОБУ СОШ №9 им. М.И. Кершенгольца, г.Якутск. «Северный морской путь в наши дни».....</b>	<b>74</b>

<b>Сукулов А.,</b> студент 2 курса, ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», руководитель Терехина Р.А. «Значение речного транспорта в становлении кооперации Якутии».....	76
<b>Степанов Э.,</b> ученик 2 класса, МОБУ СОШ № 19, руководитель Данилова И.П. «Интересные факты о реке Лена».....	78
<b>Еремеев С.,</b> ученик 2 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №38, руководитель Самсонова В.Е. – педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Колымский путеец».....	81
<b>Андреев В.,</b> ученик 8 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ НПСОШ №2, руководитель Усов М.А., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Тектоника Арктики».....	84
<b>Кычкин И.,</b> ученик 6 «б» класса, МБОУ «Кобяйская СОШ», руководители: Егорова М.И. - учитель родного языка и литературы, Егорова Александра Алексеевна - библиотекарь МБОУ «Кобяйская СОШ», Кобяйский улус, с.Кобяй. «Татуировка народов Севера в трудах исследователей».....	85
<b>Базарон К.,</b> ученица 7 класса МБОУ «Сангарская СОШ №1», Кобяйский район, руководитель Павлюк М.В. - учитель МБОУ «Сангарская СОШ №1», Кобяйский район. «Роль Сангарского причала в развитии водного и речного пароходства».....	96
<b>СЕКЦИЯ 3. В ЖИЗНИ ВСЕГДА ЕСТЬ МЕСТО ПОДВИГУ.....</b>	<b>112</b>
<b>Торговкин Ф.,</b> студент 1 курса МТ – 19 – 9, ГБПОУ РС (Я) «ОТ», руководитель Иванова Наталья Иннокентьевна - преподаватель ГБПОУ РС (Я) «ОТ». «Они ковали Победу на войне и в тылу».....	112
<b>Кузнецов Д.,</b> курсант взвода ЭМ-21 ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», руководитель Ларионова М.В. - зам.директора ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ». «Вклад речников Якутии в Великую Победу».....	114
<b>Кузнецов А.,</b> курсант взвода ЭМ-11 ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», руководитель Ларионова М.В. - зам.директора по УР СПО ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ». «Якутский речной техникум в годы Великой Отечественной войны».....	116
<b>Гладких Я.</b> ученик 7 класса, МБУ ДО ЦТТ, руководитель Ильин В.Е. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Река Лена – моя жизнь».....	118
<b>Кубарь-Близнец С., Новгородова А., Сидорова Л.,</b> ученицы 7-8 класса, МОБУ СОШ №29, г.Якутск, руководитель Васильева С.Н. - учитель географии, МОБУ СОШ №29, г.Якутск. Школьный тур «Памятники Победы» в городе Якутске.....	120
<b>Кыдаев Д.,</b> ученик 6 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 15 г. Якутск, руководитель Слепцова Е.М. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ. «Жизнь и деятельность Наума Самойловича Горовацкого».....	123
<b>Старостина Д.,</b> ученица 4 «г» класс, МБУ ДО ЦТТ, руководитель Бочкарева Н.А. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Степан Алексеевич Кузаков – потомственный Ленский речник».....	128
<b>Азаров А.,</b> ученик 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №38, руководитель Самсонова В. Е. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Владимир Губин – герой нашего города».....	130
<b>Байдина Э.,</b> ученица 6 класса МБОУ «Сангарская СОШ №1», Кобяйский район, пгт. Сангар, руководитель Бабичук Я. Ю. - заместитель директора по УВР класса МБОУ «Сангарская СОШ №1», Кобяйский район, пгт. Сангар. «Речники – герои Советского Союза» Клавдий Карпович Краснояров.....	132
<b>Мамонтов А.,</b> ученик 3А класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 31, г.Якутск, руководитель Бочкарева Нария Александровна - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ,	

<i>г.Якутск. «Лучший капитан».....</i>	138
<i>Ротарь Д., ученик 4 класса, МБУ ДО ЦТТ, СОШ №26, руководитель Сергеева А.К. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Страницы жизни капитана Афанасия Богатырева».....</i>	139
<i>Наумова И., ученица 9 класса, МБОУ ПСОШ №4 с УИОП МР «Хангаласский улус» РС(Я), руководитель Козлова Н.М. учитель технологии МБОУ ПСОШ №4 с УИОП МР «Хангаласский улус» РС(Я). «Награда как оценка человеческих качеств».....</i>	148
<i>Балдин Н., студент 2 курса, ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», руководитель Сорошева С.В. - к.п.н., доцент кафедры технических направлений подготовки ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», г.Якутск. «Соревнования по пулевой стрельбе иувековечение имен снайперов – якутян».....</i>	154
<i>Петрушина Е., ученица 11 класса, ГБОУ ВО «ВШМ РС(Я) (институт) им. В.А. Босикова», руководитель Семенова О.И. – заведующая ОВР, ГБОУ ВО «ВШМ РС(Я) (институт) им. В.А. Босикова». «Мгновения ценою в жизнь».....</i>	157
<i>Григорьев А., студент 3 курса, ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ», руководитель Гуляева Т.И., ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ» г.Якутск. «Вклад моей семьи в Победу».....</i>	159
<i>Софронов С., ученик 4 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ ЯГНГ, руководители: Павлов М.И. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, Потапова Р.Е.- классный руководитель, МОБУ ЯГНГ, г.Якутск. «Легенда судоходства Якутии – Михаил Спиридовон».....</i>	163
<i>Путятина К., ученица 5 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №30, руководитель Николаева С.В. – педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Краснояров Клавдий Карпович».....</i>	166
<i>Захарова В., ученица 7 класса, МБУ ДО ЦТТ, Мастахская СОШ, с.Балагача, Вилюйский улус РС(Я), руководитель Семенова С.В. – педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Николай Егорович Глотов – основатель срочного почтово – пассажирского пароходства на реке Лена».....</i>	171
<i>Корнилова А., ученица 8 класса, МБУ ДО ЦТТ, МАОУ СПЛ, руководитель Неустроева А.М. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Речники – герои Советского Союза».....</i>	172
<i>Иванов Л., ученик 3 класса, МБУ ДО ЦТТ, МАОУ СПЛ, руководитель Неустроева А.М. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Герой Советского Союза – Кондратий Иванович Наумов».....</i>	176
<i>Кучуков К., ученик 1 класса, МБОУ ДОО ЦВР «Росток» ГО «Жатай», руководитель Лисовская О.В. - педагог дополнительного образования МБОУ ДОО ЦВР «Росток» ГО «Жатай». «Вся жизнь с флотом».....</i>	180
<i>Суханова С., ученица 4 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №24, руководитель Суханова Е.Н. - педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск. «Боевой путь Героя Советского Союза Наумова Кондратия Ивановича».....</i>	184
<b>СЕКЦИЯ 4. ВЫСТАВКА МОДЕЛЕЙ СУДОВ И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА.....</b>	<b>192</b>
<i>Габышев В., ученик 7 класса, МБОДО «ЦРТиД», ССОШ№1, Кобяйского улуса п.Сангар, руководители Габышев А.Н., Иванова Р.А., педагог-краевед. «Этот притягательный мир моделирования».....</i>	192
<i>Ефимов А., ученик 4 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 7, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ г. Якутск. «Модель БРДМ-1».....</i>	198
<i>Павлов А., ученик 4 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 1, руководители: Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ г. Якутск, Корякина Л.А. – учитель</i>	

<i>начальных классов, МОБУ СОШ № 1, г.Якутск. «Ракетный катер», «Почему корабли не тонут».....</i>	201
<i>Эверстов Д., ученик 6 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 38, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ г. Якутск. «Модель радиоуправляемого полицейского катера НТ – 2873F».....</i>	213
<i>Аластыров В., ученик 5 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №1, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ г. Якутск. «Модель плоскодонной аэролодки».....</i>	215
<i>Васильев Н., ученик 5 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МАОУ СПЛ, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Солнечная панель».....</i>	219
<i>Жистовский Д., ученик 6 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №20, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Радиоуправляемый катер».....</i>	223
<i>Петров А., ученик 5 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №1, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Катамаран – аэроглиссер».....</i>	228
<i>Стручков А., ученик 7 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №33, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель водометного судна».....</i>	230
<i>Федотов А., ученик 3 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №10, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель аэролодки».....</i>	233
<i>Чижов Н., ученик 4 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №7, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Прямоходная аэролодка», «Модель радиоуправляемого катамарана».....</i>	235
<i>Большаков И., ученик 2 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №17, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель радиоуправляемого катера».....</i>	237
<i>Большаков Св., Большаков Сл., ученики 4 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №17, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель радиоуправляемого ракетного катера».....</i>	238
<i>Большаков Сл., ученик 4 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №17, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель подводной ракетоносце. Проект 955 «борей»».....</i>	239
<i>Данилов К., ученик 5 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №5, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель плоскодонной аэролодки».....</i>	240
<i>Данилов Э., ученик 2 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №7, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель яхты».....</i>	241
<i>Дансануров Д., ученик 3 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №1, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель спортивного катера».....</i>	241
<i>Матвеев Д., ученик 8 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №19, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель катамарана с аэровинтом».....</i>	242
<i>Рожин Т., ученик 4 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №1, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель радиоуправляемого катера».....</i>	243
<i>Спиридонов А., ученик 2 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МАОУ СПЛ, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель яхты».....</i>	244

<b>Теванян С.,</b> ученик 1 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №26, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель парохода».....	244
<b>Фефелев Д.,</b> ученик 4 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №31, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель аэролодки».....	245
<b>Христофоров П.,</b> ученик 4 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №7, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель БТР -60 (бронетранспортер – Амфибия)».....	246
<b>Чахов Д.,</b> ученик 3 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №6, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель катера (с гибкой передачей навал)».....	247
<b>Шумилов А.,</b> ученик 3 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ СОШ №29, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель радиоуправляемого катамарана».....	248
<b>Ючюгяев Дь.,</b> ученик 2 класса, МБУ ДО «ЦТТ», МОБУ ЯГНГ, руководитель Лавров Е.Ф., педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск. «Модель радиоуправляемого катера».....	249

## СЕКЦИЯ 1. «ЭКСПОНАТЫ ГОВОРЯТ...»

### РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ НАШИХ ПРЕДКОВ В С. РУССКОЕ УСТЬЕ

*Киселев Сергей, ученик 9 класса МОУ «РУООШ» Аллаиховский улус (район), с. Русское Устье*

*Киселева Наталья Прокопьевна, руководитель, учитель истории МОУ «РУООШ», Аллаиховский улус (район), с. Русское Устье*

Начало освоения Крайнего Севера Якутии русскими первопроходцами во главе с казаком Иваном Ребровым датируется с 1638 года. В наше время их потомки живут в селе Русское Устье, которое находится на реке Индигирке, названной в то далекое время Иваном Ребровым «Собачьей рекой».

Согласно местному преданию, в Русском Устье живут потомки жителей древнего Великого Новгорода, которые вынуждены были бежать от опричников Ивана Грозного. Они нашли надежное пристанище на самом краю земли, на берегу Восточно-Сибирского моря.

До настоящего времени потомки сохранили уникальный древнерусский язык, уклад жизни, быта, фольклор. С большим трепетом относятся местные жители к сохранению наследия предков.



Русскоустынцы часто селились на заимках — незанятых участках земли, на которых строят дома и занимались охотой и рыбалкой наравне с коренными жителями — юкагирами, эвенами. Часто жили в юртах — похожих на землянки избах, внутри которых было тесно и душно. Дома раньше складывали из бревен, щели замазывали глиной, а стеклами служили толстые куски льда.<sup>1</sup>

Способом сообщения между заимками служила река Индигирка. Основным средством передвижения стала ветка - **лодка**, плавающая по сибирским рекам; бывает двоякого рода: долбушка, или однодерёвка, выдолбленная из колоды, и сшитая из бересты; поднимает небольшие грузы.

На сегодняшний день сохранился один экземпляр в нашем школьном музее.



Помимо освоения Арктики на собачьих упряжках, русские первопроходцы, в числе которых Фёдор Литке, пытались изучить её с моря, для чего научились у приморских чукчей управлять лёгкими и крайне устойчивыми на воде байдарами - «аньяпик». Вмещавшее на своём борту до 30 человек данное плавательное средство состояло из стянутого ремнями берёзового или хвойного каркаса, обтянутого моржовой или тюленьей шкурой. Снабжённая косым замшевым парусом и вёслами, байдара применялась чукчами для промыслов, а также в военных целях, а потому в зависимости от предназначения имела разные размеры и грузоподъёмность. Русские путешественники и промышленники предпочитали плавать на средних байдарах, перевозивших до 15 человек экипажа.

Невозможно назвать имя человека, первым, кто изобрел весло и лодку. Существовало

много причин, заставивших древних людей искать средства и способы для освоения водных стихий. Для изготовления с помощью каменных инструментов долблена лодки требовалось очень много затрат и усилий, поэтому со временем лодки стали изготавливать из коры. Это были легкие лодки, процесс изготовления которых был менее трудоемким. Вначале мастер осторожно отделял кору от дерева, затем аккуратно выскабливал ее и конопатил. Концы подготовленного куска сшивали и связывали корнями. С помощью смолы обрабатывались швы, а для жесткости устанавливали распорки внутри корпуса. Изобретение лодки и весла открыло новую эпоху в истории освоения человеком водных стихий, он получил первое транспортное средство для передвижения по воде.

Из рассказов бабушек и дедушек нашего села я узнал, что данные лодки-ветки каждый житель делал сам. А также были мастера, которые изготавливали данные лодки. Затем продавали населению. Ведь не у каждого была возможность найти материал для изготовления лодки-ветки.

В изготовлении лодки - ветки использовали коренья растений, доски. Затем они серили швы у лодки, давали высохнуть, а потом спускали на воду. Позже вместо кореньев стали использовать тонкое железо, но края лодки в верхней части укрепляли доской. Затем стягивали носовую и кормовую часть лодки, предварительно поставив распорки по всей длине лодки-ветки. Швы уже не серили, а смолили. Также давали высохнуть, а потом уже спускали на воду.

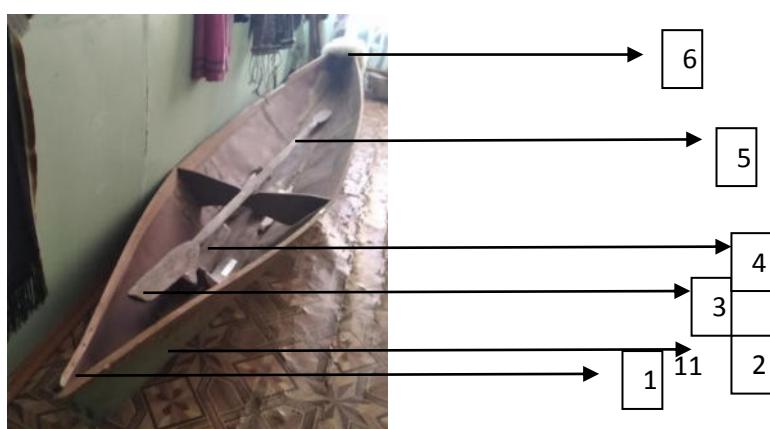
Ветка - летний вид транспорта, необходимый для рыбака и охотника в летнее время. От умения управляться с быстрой, юркой, но неустойчивой лодкой, зависела скорость передвижения и даже жизнь человека. Большие расстояния не были преградой для наших предков. В основном лодки-ветки использовали для производства- рыболовство.

Обычно размеры такой лодки колеблются по длине от 3,5 до 4,5 м, по ширине от 0,7 до 0,75 м, высота борта в середине — около 0,4 м. Высота борта у кормы 0,29 м, в у носовой части высота борта 0,4 м. Ширина дна лодки-ветки 0,2 м. При собственном весе около 35 кг лодка хорошо держит одного человека и 15—20 кг груза. Без груза и по тихой воде можно перевезти второго человека через неширокую реку или озеро. Весло одно с двумя лопастями на концах. Длина его около 3 м. Лопасти - длина 0,4 м, ширина - 0,1 м.

1. Носовая часть лодки-ветки
2. Борт лодки-ветки
3. Носовой отсек лодки-ветки
4. Лопасть весла
5. Весло
6. Кормовая часть лодки-ветки



ЯСИА



Изготовление лодки-ветки — трудоемкая ручная работа, требующая исключительной аккуратности и терпения.

Прежде чем изготовить лодку-ветку натуральных размеров, надо выполнить ее эскиз.

Работая по эскизу сначала выпиливают все заготовки. Борта, днище ветки, попереченки и т.д. Детали обрабатывают напильником, а затем наждачной бумагой .

С одной стороны досок-бортов делают запил под углом 15-30°, потом с концов снимают фаску, чтобы обеспечить идеальное прилегание заготовок в носовой части.

Треугольным бруском фиксируют нос лодки, прикрепляя его kleem или саморезами к стыку досок с внутренней стороны после идеальной подгонки.

Затем придаем бортам лодки нужную форму. Шнуром обвязывают борта, заранее установив между ними распорки. Затем веревку затягивают.

Оставляем на некоторое время. Освобождаем от веревок. Лодка готова. После этого изготавливаем двухлопастное весло.

При изготовлении лодки-ветки в натуральную величину необходимо соблюсти несколько правил:

1. Составить правильный грамотный чертеж.
2. Выбрать удобное место.
3. Подобрать материал из которого будет изготовлена лодка.
4. Приготовить инструменты необходимые для работы.
5. Выполнить все заготовки лодки-ветки.
6. Быть внимательным при сборке лодки-ветки.

Современные лодки и подвесные лодочные моторы вытеснили водный транспорт, который использовали жители Крайнего Севера. Утрачивается и технология ее изготовления. Для истории необходимо сохранить этот вид речного транспорта.

На них наши пращуры вели рыболовецкий промысел, ездили от участка к участку. В свободное время, на праздниках, они устраивали соревнования- кто быстрее проедет определенное расстояние, демонстрируя ловкость и удачу владения езды на таком виде речного транспорта.

#### Литература

1. [Что русские переняли у народов Крайнего Севера](#) – Русская Семерка [russian7.ru](http://russian7.ru)
2. Чикачёв А. Г. Русские на Индигирке. — 2-е изд., доп. — 2017.
3. Зензинов В.М. Старинные люди у холодного океана.
4. Интернет ресурсы: <https://mirnovogo.ru/veslo-i-lodka/>

## КАМЕНЬ С ОТПЕЧАТКАМИ АРХЕОЦИАТОВ

*Ефимова Сайына, ученица 8 «а» класса МБОУ «Покровская средняя образовательная школа №1 с УИОП им. И.М. Яковлева» г. Покровск, 2020 г.*

*Ефимов П.П. руководитель, МБОУ «Покровская средняя образовательная школа №1 с УИОП им. И.М. Яковлева» г. Покровск, 2020 г.*

#### Введение

Хангаласский улусный краеведческий музей имени Г.В. Ксенофонтова основан в 1962 г. как Дом-музей Серго Орджоникидзе учителем-энтузиастом Покровской средней школы, заслуженным работником культуры РС (Я) С.Д. Ивановым, затем стал филиалом Якутского объединенного государственного музея истории, и культуры народов Севера имени Ем. Ярославского. А само здание в 1975 году принято на государственную охрану как памятник федеральной значимости.

После 1991 года реформирован в музей истории приленских ямщицких станций как раздел улусного краеведческого музея.

19 февраля 1993 г. – Хангаласскому улусному краеведческому музею присвоено имя Г.В. Ксенофонтова Указом Президента Республики Саха (Якутия) М. Е. Николаева.

В 2014 году музей переехал в новое двухэтажное здание. Экспозиция музея определен на 2-ух этажах со использованием новейших технологий.

**Актуальность данной темы является:**

- изучить, описать предмет и ознакомить своих сверстников;

**Объектом исследования является:**

- камень с отпечатками археоциатов

**Цель исследования:**

- исследовать музейный предмет;
- написать историю и легенду происхождение предмета;

**Задачи исследования:**

- сбор информации;

**Камень с отпечатками археоциата**

**Научный паспорт**

**Материал** – камень: известняк с отпечатками археоциатов

**Количество – 1**

**Размер (вес)** – высота 94 см, ширина – 1,44 см, 1,35 см. окружность – 4,20 см, вес - 2т.

**Сохранность – полное**



**2. Описание предмета: Археоциаты (ARCHAEOCYATHA.)** тип вымерших беспозвоночных животных. Обитали в морях раннего кембрия (на глубине до 100 м.). археоциаты имели известковый, обычно кубообразный или роговидноизогнутый пористый скелет длиной в среднем 5-10 см., поперечник 1,5-3 см. известно более 1000 видов; найдены во всех частях земного шара. В России – на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке. Обычно – одиночные формы, реже – колониальные. Вели прикрепленный образ жизни; иногда образовывали рифоподобные тела. Археоциаты руководящие ископаемые нижнекембрийских отложений.

В 25-27 км. выше с. Синск Хангаласского улуса на левом берегу р. Лены за островом, в 2-х километрах ниже устья руч. Мунатта, что 3,2 км выше устья руч. Гостиный, на протяжении 3-х километров, начиная от уреза воды, в бичевнике хорошо обнажен фрагмент указанного выше грандиозного по размерам (длина более 2000 км, ширина от нескольких до десятков километров) Западно-Якутского барьерного рифа. Он широко известен геологам и палеонтологам многих стран как ископаемый Оймуранский риф. Приставлен массивными красно- и сероцветными известняками и доломитами перекристаллизованными, преимущественно вторичными. Все



породы состоят в основной массе из скелетов археоциат и остатков красных водорослей рода *Epiphyton Bornemann*.

Археоциаты – одни из первых скелетных беспозвоночных на Земле. На территории Природного парка «Ленские Столбы» они обнаружены в 1850 году геологом Н.Г. Меглицким (1851). После этого спустя 11 лет их стали находить в Северной америке.

**3.Легенда предмета:** Камень с отпечатками **Археоциатов** был найден поисковой экспедицией школьников «Эллэйаада» в 2003 году под научным руководством академика Никиты Гавриловича Соломонова и краеведа Прокопия Ноговицына.

Камень буквально испещрен отпечатками археоциатов – первых беспозвоночных скелетных животных, обитавших на нашей планете 535 миллионов лет назад. Но вывезти камень для более глубокого исследования не удавалось.

**Способ поступления:** По инициативе краеведов Прокопия Ноговицына, Александра Филиппова и благодаря помощи улусной администрации МР «Хангаласского улуса», и лично первого заместителя главы района Василия Афанасьева смогли привезти в марте 2015 года из местности Ой Муран IV Мальжагарского наслега этот большой двухтонный камень в Хангаласский улусный краеведческий музей им. Г.В. Ксенофонтова.

Камень установили на территории музея, сделан постамент на сумму 81 000 рублей.

В 2015 году этот экспонат получил в республиканском конкурсе «Лучший музейный экспонат» - первое место.

Сейчас камень – очень ценный экспонат, которым мог бы гордиться любой музей мира.





На фото: директор Хангаласского филиала НВК «Саха» Александр Лебедев, краевед Прокопий Ноговицын, первый заместитель главы администрации МР «Хангаласский улус» Василий Афанасьев

#### Заключение:

**Музейный экспонат** — движимый объект культурного и природного наследия, первоисточник знаний и эмоций, изъятый из среды бытования или музеефицированный вместе с фрагментом среды и включенный в собрание **музейное**. Обладает значимым для социума информационным потенциалом, музейной ценностью, которая складывается из научной, исторической, мемориальной, художественной ценности, и свойствами музеиного предмета.

Камень с отпечатками археоциата является уникальным предметом Хангаласского улусного краеведческого музея им. Г.В. Ксенофонтова. Данный музейный предмет для гостей музея вызывает очень большое внимание.

Изучив этот предмет, я для себя открыло очень многое, ни только узнала об археоциатах, но и узнала работу об изучение и описание предметов.

Для своих сверстников в школе провела презентацию о музейном экспонате. Познакомила о музейной работе.

#### Литература:

1. Коршунов В.И. Биостратиграфия и археоциаты нижнего кембрия северо-востока Алданской антеклизы. – Якутск: кн. Изд-во, 1972. 128 с.
2. Коршунов В.И., Журавлева И.Т. Новые виды археоциат из нижнего кембрия Якутии// Новые данные по биостратиграфии нижнего палеозоя Сибирской платформы. – М.: Наука, 1967. С. 3-11
3. Колосов П.Н. Камни, хранящие жизнь// Газ. «Республики Саха» 17.02.1994 г.
4. Ископаемые стратотипы ярусов нижнего кембри. М.: Пин Ран, 2010. С. 4-219
5. П.Н. Колосов. Выдающиеся универсиальные ценности природного парка «Ленские Столбы». Я.: 2010. С.4-120

## НАЧАЛО СУДОХОДСТВА НА РЕКЕ ЛЕНЕ

*Орбу Артем, ученик 6 класса, МБУ ДО «Центр технического творчества», МОБУ СОШ №26, г. Якутск*

*Михайлова Юлия Николаевна, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск*

Без знания прошлого не может быть настоящего, без настоящего не может быть будущего. Нам необходимо знать историю своего края не только потому, что это интересно, а потому, что знание края поможет задуматься над тем, как дальше улучшить жизнь, сберечь то, что было сделано за многие годы.

В некоторых источниках информация о первом пароходе на Лене ограничивалась несколькими фразами: "Первое паровое судно появилось на Лене в 1856 году в связи с

возникновением Бодайбинских золотых приисков. Построили его в Верхоленске и назвали "Первенец". Появление "огнедышащего чуда с длинной трубой" было встречено жителями Приленья с волнующим интересом. Второй пароход, "Святой Тихон Задонский", на Верхней Лене построили лишь десять лет спустя..." И все. Но в архивных документах в материалах, отчетах, справках нет ни слова о пароходе ни в 1856, ни в последующие пять лет.

**Актуальность темы** исследования заключается в изучении истории развития судоходства на реке Лена.

**Цель нашей работы:** изучение и анализ исторических фактов и событий, связанных с началом судоходства на реке Лена.

Для этого поставили следующие **задачи**:

1. подобрать и изучить источники по исследуемой теме;
2. работать с материалами музея Института Водного транспорта;
3. Систематизировать информацию, полученную из разных источников;
4. Сделать хронологию;
5. Использовать полученную информацию для ознакомление учащихся.

**Объект исследования:** История судоходство на реке Лена

**Предмет исследования:** первые пароходы на реке Лена

**Методы исследования:** 1) Работа с литературными источниками.

2) Анализ и синтез информации.

До середины девятнадцатого столетия плавание по северным рекам осуществлялось небольшими гребными суднами. Но развивающееся золотоискательство и золотопромышленность увеличили потребность в материалах и товарах для этого обширного края. И вот в 1856 г. на стапеле вблизи города Верхоленска строится первый пароход, предназначавшийся для буксирования барж, плотов, лодок. Да и название его было под стать слухаю — «Первенец». В этом году он начал своё плавание, связывая водным путём Бодайбо с другими местами Сибири.

Но в архивных документах в материалах, отчетах, справках нет ни слова о пароходе ни в 1856, ни в последующие пять лет. Напротив, документы пестрят фразами, типа - сделанных почетной гражданкой О.Ф. Мыльниковой и иркутской купчихой Д. Е. Серебренниковой (которые пытались организовать судоходство на Лене в самом начале 1861 года) где говорится, что система реки Лены "по настоящее время не имеет парохода..."

В 1861 г. на реке Лена появился первый пароход «Святой Тихон Задонский», построенный в 1858 г.

Основные дореволюционные источники именно 1861 год считали датой начала парового судоходства на Лене, да и в архивных справках с этого времени появляется "один пароход и при нём баржа..." Например, в Якутском архиве имеется документ, датированный началом 1862 года: "Открыто пароходство по Лене компанией иркутского купца И.С. Хаминова.

23 декабря 1888 г. Н.Е.Глотов, нижнеудинский купец, обратился в казенные учреждения, для поддержки идеи срочного почтово-пассажирского пароходства на Лене. 14 (27) февраля 1894 года создание на Лене срочного пароходства для линии Усть-Кут — Якутск было одобрено, император Александр III «утвердить соизволил и повелел исполнить».

В навигацию 1894 г., к началу открытия срочного пароходства, по Лене и Витиму работали 15 пароходов: «Гонец», «Св. Иннокентий», «Тихон Задонский», «Генерал Синельников» Ленско-Витимского пароходства Сибирякова и Базанова, «Якут», «Пермяк», «Витим», «Опыт» — частного пароходства Н.Е. Глотова, «Быстрый», «Борец», «Михаил» — частного пароходства И.И. Минеева, «Константин» Тетерина и Кузнецова, «Николай» Дмитриевых и «Лена» с «Громовым» фирмой А.И. Громовой

С 1909 г. на Лене образовалось и вскоре становится наиболее мощным пароходство «Ленского золотопромышленного товарищества». За границей заказываются крупные, мощные пароходы: «Барон Гораций Гинцбург», «Карл Винберг», «Альфред», металлические

баржи большой грузоподъемности для работы на Витиме. 19 мая 1909 г. появилось еще одно срочное почтово-пассажирское пароходство — был подписан договор с А.И. Громовой, на рейсы судов к устью Лены, от Якутска до Булуна.

В 1920 г. (январь – март) на р. Лена проведена национализация флота. Всего по бассейну было национализировано 25 действующих пароходов мощностью 5000 л.с. и 123 баржи грузоподъемностью 24557 т. Флот принадлежал золотопромышленности и в навигацию 1920 г. по Лене было перевезено 20,8 тыс. т грузов, что составляло 30% от перевозок 1917 г.

В 1923 г. было организовано «Якутское пароходство» («ЯкПар»), которое до 1929 г. осуществляло перевозки в интересах республики. Силами «ЯкПара» были освоены в судоходном отношении верховья р. Алдан и обеспечивались перевозки в низовьях р. Лена. Флот арендовался у «Лензолото»

В 1928 г. парусно-моторная шхуна «Полярная звезда» осуществила первый рейс от устья Колымы до Якутска. В 1931 году, с образованием треста «Дальстрой», на Колыму был отправлен буксирный пароход «Ленин». В 1932 г., на буксире у парохода «Сибиряков» туда же ушли «Якут» и «Партизан». В 1933 г. на Колыму была отправлена Лено-Колымская экспедиция, в составе буксиров «Дальстрой-1», «Дальстрой-2» и пассажирских пароходов «Леонгард» и «Революционный». 20 августа 1933 г. в сильный штурм «Революционный» затонул. В последующие годы перегоны на Яну, Индигирку, Колыму, Анабар проводились практически ежегодно и почти всегда успешно.

В 1932 г. единое государственное пароходство «Ленгоспар» разъединено на ведомственные — «Лензолотофлот» (Министерства цветной металлургии), ЛУРП (Наркомвода), СЯРП (Северо-Якутское пароходство Главного управления Севморпути). На Колыме было организовано районное управление водного транспорта «Дальстроя». Активно шло пополнение флота, большой толчок развитию судоходства, особенно в низовьях Лены, дали перевозки грузов ленд-лиза в годы войны. Снабжение республики в те годы проходило через Северный морской путь, помимо этого, речной флот доставлял в Якутск большое количество авиабензина для обеспечения перегона самолетов по авиамосту «Аляска-фронт».

С 1953 г. начинаются реорганизации, как в стране, так и в системе водного транспорта. Объединились морской и речной флот в единое союзное министерство морского и речного флота. В состав нового министерства вошло Главное управление Севморпути (ГУСМП), Северо-Якутское пароходство вошло в состав Ленского речного пароходства. 30 мая 1956 г. постановлением Совета министров упразднено МРФ СССР, а 6 июня того же года было организовано МРФ РСФСР. В 1957 г. произошло «слияние» Ленского речного пароходства и «Лензолотофлота». В этот период «ЛЗФ» работал на 10 реках протяженностью до 7115 км, грузооборот пароходства составлял 200 тысяч тонн. Им обслуживались тресты «Лензолото», «Джугджурзолото», «Мамслюда», «Алданслюда», ГРЭ, 16 пристаней. С постройкой железной дороги до станции Лена в 1952 году практически полностью утратили былое значение Иркутское, Ангаро-Ленское и Тыреть-Жигаловское направления, соответственно прекратилось и поступление грузов на Качугскую и Жигаловскую пристани.

С 1958 г. началось строительство речного порта Осетрово, где производится перевалка с железной дороги на речные суда оборудования, строительных материалов и промышленных товаров. На многие десятилетия Осетровское направление завоза грузов в Республику Саха (Якутия) речным транспортом стало основным. Одновременно из порта Тикси вверх по реке шли грузы, поступающие по Северному морскому пути.

С развитием Осетровского порта на водных путях Ленского бассейна получили широкое применение грузовые теплоходы грузоподъемностью от 600 до 2000 т. Речной флот стал пополняться судами местной постройки грузоподъемностью до 1500 т (которые могли работать в озерных условиях класса «О» по Правилам Регистра). Эти теплоходы (проект Р-25, Р-25Б и 1754Б) работали на всем протяжении от порта Осетрово до устьев рек Анабар и

Колымы, с выходом до Тикси. Лена, которая была основной транспортной магистралью Северо-Востока России, обеспечивала доставку грузов из центральной части страны — до 80% от всего грузооборота этого региона. В различные годы, в зависимости от экономического состояния страны, объем грузопотока менялся в значительной степени. Перед перестройкой в составе Ленского объединенного речного пароходства насчитывалось 1105 единиц транспортного флота (суммарной мощностью в 610,9 тыс. л.с. и общей грузоподъемностью 1282,6 тыс. т). Эксплуатировались грузовые суда проектов 292, 0225, 1743, 21-88 (типа «река-море»), Р-25, СК-2000, танкера проектов 621, Р-77, 1754Б, баржи проектов Р-56, 16800, 942, все г/п 1000 т. и более. В составе буксирного флота преобладали теплоходы мощностью 2000, 800, 600 л.с., проектов 428, Р-33ЛТ, 4-800, 1741 и 10 мелкосидящих колесных буксиров проекта 1721Л.

23 июня 1994 г. — зарегистрирована акционерная судоходная компания «Ленское объединенное речное пароходство». 20 июня 1998 г. — акционерная судоходная компания (АСК «ЛОРП») переименована в открытое акционерное общество (ОАО «ЛОРП»).

*Источник: ОАО «ЛОРП»*

#### Развитие судоходства на реке Лена

Дата	
1861 г.	Появился первый пароход «Святой Тихон Задонский»
1878 г.	Начало судоходства
14(27) февраля 1894 г.	Создание на Лене срочного пароходства для линии Усть-Кут = Якутск
1894 г.	Открытие срочного пароходства по Лене и Витиму
19 мая 1909 г.	Открытие срочное почтово-пассажирское пароходство от Якутска до Булуна
1909 г.	Образовалось пароходство «Ленское золотопромышленное товарищество»
Январь – март 1920 г	Национализация флота
1923 г	Организовано «Якутское пароходство» («ЯкПар»)
1928 г.	Парусно-моторная шхуна «Полярная звезда» осуществлял первый рейс от устья Колымы до Якутска
1931 г.	Образовался трест «Дальстрой»
1932 г.	Единое государственное пароходство «Ленгоспар» разъединено на ведомственные – «Лензолотофлот» (Министерство цветной металлургии), ЛУРП (Наркомвод), СЯРП (Северо-Якутское пароходство Главного управления Севморпути). На Колыме организовано районное управление водного транспорта «Дальстрой»
1953 г.	Начинаются реорганизации. Объединились морской и речной флот в единое союзное министерство морского и речного флота. В составе нового министерства вошло Главное управление Севморпути (ГУСМП), Северо-Якутское пароходство вошло в состав Ленского речного пароходства
30 мая 1956 г.	Было организовано МРФ СССР
6 июня 1956 г.	Было организовано МРФ РСФСР
1957 г.	«Слияние» Ленского речного пароходства и «Лензолотофлота»
23 июня 1994 г.	Зарегистрирована акционерная судоходная компания «Ленское объединенное речное пароходство» (АСК «ЛОРП»)
20 июня 1998 г.	Переименована в открытое акционерное общество (ОАО «ЛОРП»).

## Заключение

Мы узнали, что судоходство на реке Лена играет большую роль в обеспечении грузоперевозок и северного завоза. Выбор речного транспорта является приоритетным в ситуациях, когда нет другого способа доставки. ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» - флагман речного транспорта Якутии и одно из ведущих транспортно-производственных предприятий Северо-Востока России. Дальнейший рост транспортного флота зависит от увеличения речных грузовых перевозок.

Изучив исторические сведения и музейные материалы, мы создали хронологию развития судоходства на реке Лена.

В заключении можем сказать, что эта исследовательская работа позволила нам узнать много интересного. Без знания прошлого не может быть настоящего, без настоящего не может быть будущего.

## Приложение 1

### Первые пароходы на реке Лена

№	Год	пароход	Компании, пароходства	производство	Тип судна	характеристика	мощность	переименован	Год списания
1.	1861г.	"Святой Тихон Задонский".	И.С. Хаминов; Ленско-Витимское пароходство Сибирякова и Базанова; товарищество "Лензото"	Бельгия, на заводе Джона Коккерилья,	букс.-пасс, 2 колеса	длина составляла 58,1, ширина корпуса — 5,33, осадка — 0,96 метра. В корпусе — 4 переборки, палуба деревянная.	320 л.сил, 44оборота	"Красносibirец" (1920)	1934 г.
2.	1866г.	"Первенец"	А.К. Трапезников	Бельгия, з-д Д. Коккериль	Букс-пасс, 2 колеса	56,3x6,02 (11)х2,36х0,59 (0,81)м. 4 перегородки , палуба деревянная	380л.сил	"Гонец"(1868)	Капремонт в 1881 г, в 1893 году в 1939 г снят
3.	1868г.	"Святой Иннокентий"	Ленско-Витимское п-во Сибирякова-Базанова; Лензото	в Тюмени, на заводе англичанина Р.Г. Гуллета. Собран в затоне Виска (около Витима)	Букс-пасс, 2 колеса	длинный и узкий корпус (61,6 на 6,61 метра) с острым "щучьим" носом	480 л.сил, 33оборота	"Коммунист" (1920)	В 1904 капремонт, в 1936 г. снят.
4.	1872г.	"Генерал Синельников "	Ленско-Витимское п-во Сибирякова-Базанова; Лензото	Тюмень, сборка в Виска на Витиме,	Пассажирский, 2 колеса	49,66x4,55 (10,85)х2,2х0,6 (10)м. 4 перегородки, палуба деревянная	160 сил, 48 оборотов	"Красноармеец" (1920)	1945 г.
5.	1874г.	"Константин "	А.К. Трапезников; Ленско-Витимское п-во Сибирякова — Базанова: компания Тетерина и Кузнецова	Тюмень, сборка в затоне Виска	Букс-пасс, 2 колеса	Длина судна — 27,1 метра, ширина корпуса — 4,97 метра, ширина с колесами — 8,6 метров, мощность — 110 л.с.	110 л.с, оборотов	"Александр" (1910)	1912 — 13г
6.	1878	"Лена"	А.М. Сибиряков, с 1880 - И.А. Шмотин; Алейников, с 1893 - А.И. Громова	Швеция, завод Мотала	Букс, 1 винт	25,9x4,95x2,59x0,5 (1,59)м, 4 перегородки, корпус с седловатостью, килевой	72л.сил	«Лена» (1920)	1959 г
7.	1880	"Пионер"	И.А. Шмотин; С.И. Идельгин	Англия	букс-пасс, 1 винт	20x4,6x0,8x0,6м, 1 перегородка	60л.сил		1889 г
8.	1881	"Николай"	С.С. Дмитриев	Николаевский завод, Иркутской губ., сборка д.Сурово	букс-пасс, 2 колеса	36,29x4,3 (6,7)х2,13х0,55 (0,89)м, 4 перегородки	168л.сил	"ПАРТИЗАН", 1920	1922 г

9.	1881	"Михаил"	И.А. Шмотин; И.И. Минеев компания бр. Кузнецовых	Николаевский з-д, сборка в Жигалово	букс-пасс, 2 колеса	28,7x3,7 (7,6)x2,2x0,7 (0,9)m, 2перегородки	72л.сил	"ПЕТР", 1900 г.	1913 г.
10.	1886	"Иоанн Предтеча"	С.И. Идельгин	Николаевский з-д, сборка в Жигалово	букс-пасс, 2 колеса	32x3,4 (8)x1,52x0,7 (0,9)m, 2 перегородки	72л.сил, 1 котел	"Борец", с 1887 г.	1921 г
11.	1889 г.	«Пермяк»	Н.Е.Глотов	Екатеринбург, сборка д. Балахия	букс-пасс, 1 колесо	43,91x5,79x2,44x 0,65 (0,95)m, 4перегородки	100л.сил,420 борота		Капремонт 1905 г., списан 1924 г.
12.	1890 г	«Якут»	Н.Е. Глотов	Николаевский з-д, сборка в Усть-Куте	букс-пасс, 2 колеса	37,7x5,28 (10)x2,13x0,62 (0,89)m, 4 перегородки	100л.сил, 420борота		Капремонт в 1908 г. Списан в 1927 г. после затопления
13.	1891 г	«Быстрый»	И.И.Минеев	Москва, з-д Бромлей, сборка в д. Подымахино	букс-пасс, 2 винта,	25,62x2,83 (4,97)x1,42x0,8м			Списан в 1897 г.
14.	1891г	«Витим»	Н.Е. Глотов	Николаевский з-д, сборка в Усть-Куте	букс-пасс, 2 колеса	43,29x5,69 (10)x2,25x0,71 (0,89)m, 4 перегородки, палуба-деревянная	160л.сил, 470оборотов	С 1897 электроосвещение	Капремонт в 1911, капрремонт в 1948 г, списан БУП в 1958 г.
15.	1891г	«Опыт»	И.И Минеев и И.А. Шерлаимов	Москва , з-д Бромлей, сборка д. Подымахино	Буксирный катер, 1 винт	12,2x2x1,6x0,5м	20л.сил, 1котел		
16.	1893г	«Громов»	А.И Громова	Тюмень, з-д Курбатова и Игнатова	букс-товаро-пасс, 2 колеса	43x5,6 (10,8)x2,26x0,67 (0,88)m	20л.сил 1котел	«Диктатор» с 1920. «Ангара» с 1947	Списан ЛРП в 1955г
17.	1894г	«Почтарь»	Н.Е Глотов	Николаевский завод, сборка в Усть-Куте	буксиро-товаро-пасс, 2 колеса	41,17x5,49 (8,7)x2,44x0,75 (0,9)m, 4 перегорки	80л.сил, 1 котел		Списан в 1921г
18.	1895г	«Работник»	Н.Е Глотов	Николаевский завод, сборка в Усть-Куте	буксиро-товаро-пасс, 2 колеса	54,3x5,49 (9,35)x2,74x0,89 (1,15)m, 4переборки	240л.сил, 2котла		Списан в 1923г
19.	1896г	«Алдан»	Н.Е Глотов	Шотландия, Глазго, з-д Аллей Маклеллан	букс_пасс, 1 колесо	28,97x5,79x1,22x 0,71 (0,9)m.	140л.сил		
20.	1896г	«Тайга»	Н.Е Глотов	Шотландия, Глазго, з-д Аллей Маклеллан	букс-пакс, 2 колеса	45,11x5,94 (10,34)x2,13x0,82 (1,0)m. 4переборки, палуба деревянная	140л.сил, 420оборота		Списан в 1959г
21.	1897г	«Сынок»	А. И Громова	Финляндия, з-д Лиохтониели, сборка в Киренске	Букс-пакс, 2 винта	28,25x4,98x1,6x0,8 (0,87)m	72л.сил,1обо рот		Списан в 1898г
22.	1898г	«Смелый»	Пежемский. И.И Силин. Нейман	Тюмень , з-д Курбатова и Игнатова сборка в Киренске	Букс-пакс, 2 колеса	12,5x4 (6,2)x2x0,7m, 2переборки	40л.сил, 1котел		Списан в 1925г
23.	1899г	«Запорожец»	Я.Д Фризер	Шотландия, Глазго, з-д Аллей Маклеллан, сборка в Бодайбо	Букс-пакс, 1 колесо	30,58x6,14 (6,4)x1,08x0,5 (0,71)m, 4переборки	120л.сил. 40 оборотов, 1котел	«Каролонец» с 1904г «Кооператор» с 1919г	Списан в 1927г
24.	1899г	«Михаил»	Коковин и Басов	Лондон, з-д Эдварде	Букс-пакс, 2 колеса	25,75x4,26 (7,12)x1,41x0,65 (0,88)m. 4переборки	120л.сил, 470оборотов котел	«Северный» с 1920г	Списан ЛРП в 1942
25.	1900г	«Граф Игнатьев»	Н.Н.К. Глотовых	Тюмень, з-д Пирсона Гуллета, сборка в Усть-Куте	Букс-пакс, 2 колеса	49,54x5,48 (10,7)x2,26x0,77 (1,0)m, 4	200л.сил, 1 котел	«Звездоносец» с 1920. «Красная	Списан в 1941г

						перегорки		«Звезда» с 1933	
26	1902г	«Верхоленец»	И.И Минеев, Рефисов и Фризер	Тюмень , з-д Курбатова и Игнатова Екатеринбург, з-д Ятес	Букс-пакс, 2 колеса	35,38x4,27 (8,54)x1,95x0,53 (0,76)m, 1 переборка	360л.сил,		Списан в 1955г
27	1903г	«Граф Сперанский»		Николаевский з-д	Товаро-букс-пасс, 2 колеса	56,4x6,5 (14,1)x2,74x1,05 (1,29)m, 7переборок	360л.сил. 45оборотов	«Пролетарий» с 1920	Списан в 1961г
28	1903г	«ВЕГА»	А.И Громова	Норвегия, Христиания	Служебный, 1 винт	10x2x0,4m	10л.сил, 1котел		Списан в 1930г
29	1906г	«Товарищ»	Мишарин и Шерлаимов	Екатеринбург, з-д Ятес	Букс-пасс, 2колеса	36,58x4,88 (9,8)x1,98x0,65 (0,71)m, 4переборки	120л.сил, 50 оборотов		Списан в 1954г
30	1907г	« Николай II»	Кузнецов	Екатеринбург, з-д Ятес, сборка в Жигалово	Букс-пасс, 2 колеса	40x5 (11)x2x0,6m	180л.сил, 1котел		Списан в 1911г
31	1908г	«Север»	М.С Менделевич и С.М Чепкасов, А. Кушнарев	Шотландия, Глазго, з-д Аллей Маклеллан, сборка в Жигалово	Буксирующий, 2 винта	34,85x5,38x2,96x 1,42 (1,85)m, 4переборки	360л.сил, 260 оборотов	«Полярный» с 1914г. «Кальвин» с 1930	Списан ЛРП в 1948г
32	1908г	«Сильный»	М.С Менделевич, Я.Ф Санников	Москва, з-д Бромей, сборка в Олекминске	Катер, 1 винт	10x2x1x0,3m	19л.сил. 1котел		Списан в 1910г
33	1909г	«Старик»	И.И и Л.И Минеевы, Н.Е Глотов	Москва, з-д Бромлей, сборка в Жигалово	Пасс,2 колеса	25,62x4,3 (7)x1,5x0,35 (0,6)m	50л.сил,1котел		Списан в 1921г
34	1910г	«Барон Гораций Гинцбург»		Англия, г.Чесвик,з-д Торникрофт, сборка в Жигалов	Буксир, 2 колеса	46,96x7,62 (16,1)x2,13x0,5 (0,85)m	400л.сил, 48 оборотов	«Лев Троцкий» с 1920г. «Блюхер» с 1939г	Списан в 1939г
35	1910г	«Карл Винберг»		Швейцария, Цюрих, з-д Эшер-Висс	Служебный, 2 колеса	22,33x3 (5,7)x1,4x0,3 (0,46)m	72л.сил,750оборотов	«Повстанец» с 1920г	Списан в 1947г
36	1910г	«Акепсим Кушнарев»	А.М Кушнарева	Пермь, з-д Любимова, сборка в Жигалово	Товаро-буксирующий, 2 колеса	52,32x6,86 (13,6)x2,28x0,7 (1,2)m	240л.сил, 44 оборота	«Пропагандист» с 1920г	Списан ЛРП в 1962г
37	1910г	«Дирижабль»	Я.Д Фризер	г.Сормово	Служебный, 2 колеса	36,27x5,5 (9,74)x2,13x0,59 (0,67)m	120л.сил, 54 оборота	«Киренск» с 1913г	Списан в 1959г
38	1910г	«Соболь»	А.И Громова	Н-Новгород, з-д Добровых и Набгольц	Букс-пасс, 2 колеса	46,64x6,1 (11,77)x2,28x0,71 (0,9)m	180л.сил,500оборотов	«Леонгард» с 1930г. «О. Кошевой» в 1944г	Списан в 1952г
39	1910г	«Желанный»	Д.М Черток	Н-Новгород, , Екатеринбург, з-д Ятес, сборка в Тутуре	Букс-пасс, 2 колеса	35,16x5,31 (9,5)x1,8x0,65 (0,8)m	100л.сил,1котел	«Водник» с 1933г	Списан в БУПе в 1956г
40	1912г	«Стрекоза»		Жигалово	Букс-пасс, 2 колеса	22x2,94 (4,4)x1,8x0,65 (0,8)m	60л.сил,1котел	«Чайка» с 1914г	
41	1912г	«Дорогой»	Коптилин и Бутылкин	Витим	Буксирующий, 2 колеса	26,67x3,12 (6)x1,68x0,56m	72л.сил,500оборотов	«Будденно вец» с 1933г	Списан в БУПе в 1952г
42	1912г	«Ермак»			Служебный, 1 колесо	25x5x1,2x0,3 (0,5)m	80л.сил 1котел		Списан в 1919г
43	1912г	«Олекма»			Служебный, 1 колесо	25x5x1,2x0,3 (0,5)m	80л.сил,1котел		Списан в 1919г
44	1913г	«Альфред»	Лензолото	Сормово	Букс-пасс, 2 колеса	47,25x7,63 (14)x2,28x0,8 (0,9)m. 5переборок	240л.сил,440 оборота	«Революционный»	Затонул 20 августа 1933г
45	1913г	«Тихий»	бр.Кузнецова	Жигалово	Буксир, 2 колеса	31,8x4,27 (9,27)x1,98x0,45 (0,6)m	72л.сил,490оборотов	«Рабочий» с 1933г. «30 ЛЕТ ВЛКСМ»	Списан ЛРП в 1956г
46	1913г	«Александр»	Лензолото	Жигалово, Иркутск	Буксир, 2 колеса	39,66x5,5 (11)x1,92x0,7 (0,8)m	160л.сил, 43 оборота	«Республиканец» с 1920г	Списан в 1958г
47	1913г	«Запорожец»	Г.Новокрещенов		Катер,1 винт		12л.сил		Списан в 1923г

48	1913г	Название не установлено	А.Быбин		Катер, 1 винт		5л.сил		Списан в 1919г
----	-------	-------------------------	---------	--	---------------	--	--------	--	----------------

### Список литературы:

1. <https://www.yakutskhistory.net/речной-флот/>
2. <https://cyberleninka.ru/article/n/zarozhdenie-i-razvitiye-parohodnogo-dvizheniya-v-verhne-lenskom-basseyne-60-e-gg-xix-v-1917-g/viewer>
3. <https://forum.vgd.ru/post/2514/81587/p2327256.htm>
4. <http://lena-travel.com/istoriya-sudohodstva-na-reke-lena/>

## ДУБЕЛЬ – ШЛЮПКА

**Бикбаев Иван, ученик 6 класса МБУ ДО «Центр технического творчества», МОБУ СОШ № 26, г.Якутск**

**Михайлова Ю.Н. руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск**

Меня зовут Иван Бикбаев, ученик 6 класса, Руководителем является Ю.Н. Михайлова педагог дополнительного образования, Центра технического творчества г.Якутска. Мы работали над темой «Дубель-шлюпка». Посетив музей института водного транспорта, я заинтересовался, что же такое Дубель-шлюпка, какова история ее создания и вклад в историю судоходства.

**Актуальность** темы заключается в изучении истории нашего флота, истории освоения северных земель. Изучение истоков Российского императорского флота очень увлекает и вдохновляет. Только хорошо зная историю становления флота, можно развиваться в настоящем и стремиться к будущим открытиям.

**Цель нашей работы:** изучение известных Дубель-шлюпок, анализ их вклада в развитие Российского флота и в освоение севера.

Для этого поставили следующие **задачи**:

1. изучить максимальное кол-во источников по данной теме;
2. работать с материалами музея Института Водного транспорта;
3. Упорядочить собранную информацию;
4. Подробно описать историю Дубель-шлюпки «Якутск»;
5. Ознакомить учащихся с данной темой

**Объект исследования:** история Дубель-шлюпок;

**Предмет исследования:** Дубель-шлюпки .

**Методы исследования:**

- 1) Работа с литературными источниками.
- 2) Анализ и синтез информации.

Дубель-шлюпка (дословно – двойная шлюпка) – небольшое парусно-гребное судно русского флота, предназначенное для действий в шхерах, лиманах и у берегов, а также для экспедиционных исследований. Дубель-шлюпки строились в течение второй половины XVIII в., а затем их заменили канонерскими лодками.

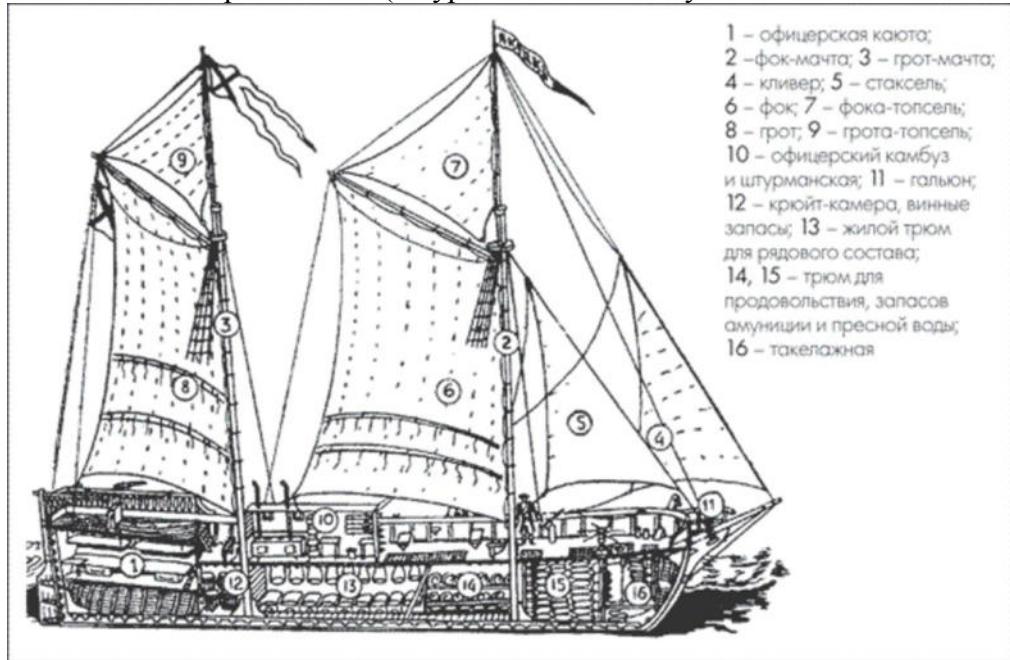
В российском императорском флоте дубель-шлюпки появились в 1730-х годах и прослужили до 1790-х годов, когда были замены канонерскими лодками. Особо ярким моментом было массовое строительство судов этого класса в 1736—1737 годах при формировании Днепровской флотилии, которая требовалась для поддержания армии генерал-фельдмаршала К. Б. Миниха, действовавшей на днепровском направлении в ходе Русско-турецкой войны 1735—1739 гг.

В 1733—1737 для Второй Камчатской экспедиции Витуса Беринга были построены в городах три дубель-шлюпки, поименованные:

в Тобольске — «Тобол» (построена в 1733 году) для команды лейтенанта Д. Овцына;

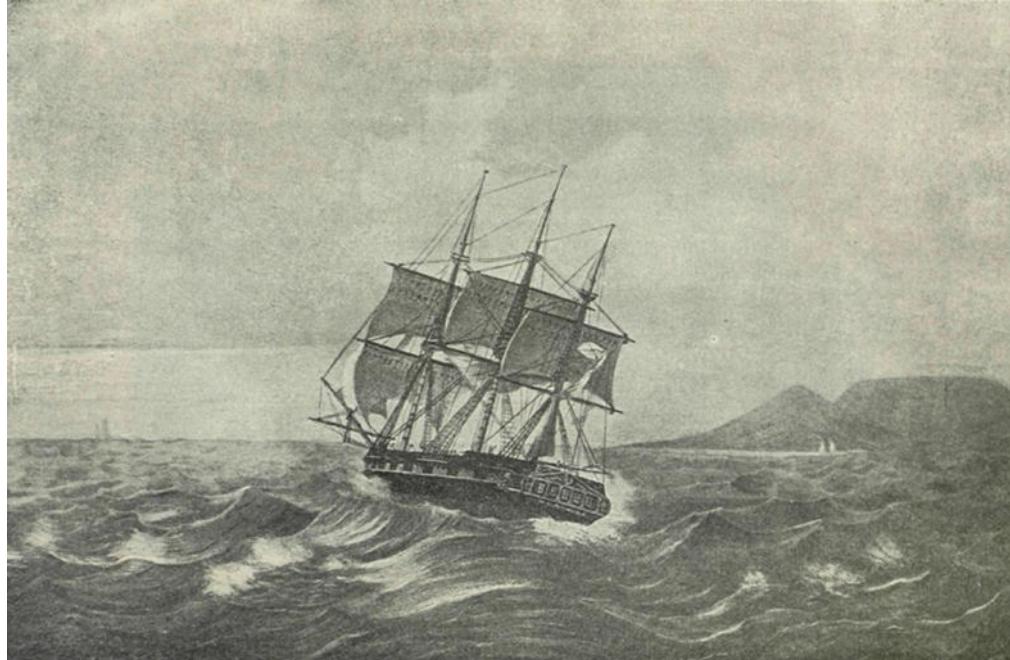


в Якутске — «Якутск» (заложена весной 1734 года, спущена весной 1735 года) для команды лейтенанта В. Прончищева (штурманом на этой дубель-шлюпке был С. Челюскин);



- 1 – офицерская каюта;
- 2 – фок-мачта; 3 – грот-мачта;
- 4 – кливер; 5 – стаксель;
- 6 – фок; 7 – фока-топсель;
- 8 – грот; 9 – грота-топсель;
- 10 – офицерский камбуз и штурманская; 11 – галлюн;
- 12 – крюйт-камера, винные запасы; 13 – жилой трюм для рядового состава;
- 14, 15 – трюм для продовольствия, запасов амуниции и пресной воды;
- 16 – такелажная

в Охотске — «Надежда» (спущена на воду в 1737 году) для команды лейтенанта В. Вальтона.



В рамках данной работы наиболее интересно мне было изучить Дубель-шлюпку «Якутск» (ее официальное название, фигурирующее в документах и части исторической литературы – «Якуцк»)



была построена в Якутске для участия в работах Великой Северной экспедиции. Строительство велось под руководством корабельного мастера Ф. Ф. Козлова. На основании изучения шканечных (вахтенных) журналов, сохранившихся в архиве, известный историк Арктики В. А. Троицкий составил описание «Якутска». По его данным, это было двухмачтовое судно, обшивка которого изготовлена из лиственницы, а набор – из ели и сосны. Парусное вооружение состояло из грота, фока, стакселя, кливера и топселей. Для движения в безветренную погоду использовались весла – по 12 с каждого борта. Управление осуществлялось с помощью румпеля с крыши кормовой каюты. На судне имелись две

шлюпки – ялбота, один из которых поднимался на палубу, а второй (шестивесельный) буксировали за кормой. Артиллерийское вооружение состояло из четырех фальконетов, размещенных попарно в носу и на корме. В экипаж входили 17 человек (3 офицера, 5 унтер-офицеров и 9 матросов). В качестве гребцов на «Якутск» направили 28 солдат Тобольского и Якутского гарнизонов. Эта шлюпка участвовала в глобальных исторических событиях, поэтому изучение ее истории так интересно и захватывающее.

### **Заключение**

Изучая материалы по данной работе, я понял, что глобальная история состоит из множества маленьких частей. История одного вида судов неразрывно связана с общей историей развития Российского флота и ярких открытий и подвигов.

## **СЕКЦИЯ 2. СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ**

### **«ГОРНЯКИ – СТАХАНОВЦЫ, НАГРАЖДЕННЫЕ ГЛАВНЫМ УПРАВЛЕНИЕМ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ»**

*Медведева Аня, ученица 7 класса, кружка «Художественное слово» ССОШ №1  
МБО ДО «ЦРТиД» Кобяйский улус, п. Сангар*

*Охлопкова М.И. руководитель кружка «Художественное слово» ССОШ №1,  
МБО ДО «ЦРТиД» Кобяйский улус, п. Сангар*

#### **Основные цели по данной теме**

1. Воспитание хозяина земли
2. Пробудить у подрастающего поколения чувства сопричастности к истории своего поселка, сохранения иувековечивания имён тех, кто стоял у истоков становления шахты «Сангарская».
3. Претворение одного из направлений Единого детского движения «Я – наследник земли Олонхо» и Российского движения школьников «Гражданская активность».

#### **Задачи работы:**

Изучение архивных материалов и газетных статей.

#### **Объект:**

Горняки – стахановцы 30, 40, 50 годов

#### **Предмет работы:**

История становления поселка, история Сангарского рудника. Значение нашего поселка в становлении угольной промышленности Якутии. Значение ГлавСевморпути в становлении и развитии нашего поселка.

#### **Актуальность работы:**

Все дальше и дальше уходят от нас исторические дни Великой Отечественной войны. Участники этих боевых событий остаются только в памяти народной. В год 75-летия Великой Победы мы заново и заново возвращаемся к страницам истории становления нашего поселка.

#### **Практическая значимость:**

Сохранить исторические аспекты в воспитании подрастающего поколения, не умоляя огромное значение в этом направлении уроки исторического прошлого нашей истории, истории нашего поселка, Сангарского рудника, простых тружеников рабочей профессии, стахановцев – горняков, чьим славным трудом умножалась и крепилась слава шахты «Сангарская».

#### **Предполагаемый результат:**

Получить широкообразованного гражданина нового века, который хорошо знает свою историю и вехи становления нашего государства Российского, являясь при этом

полноправным членом нашего общества с активной жизненной позицией, креативным, мобильным, образованным «наследником земли Олонхо»

### **Содержание:**

1. Вступительная часть:

«Сангарский рудник введении Главсевморпути»

2. Основная часть:

«Горняки – стахановцы, отмеченные за свой доблестный труд»

3. Заключительная часть:

«Подвиг наших отцов и дедов не подвластен времени»

### **Вступительная часть:**

Первые 1600 тонн добыты в 1928 году. Тогда местность Сангар представлял собою несколько разбросанных друг от друга охотничьих землянок. Однако, неуклонный рост добычи угля менял облик зарождающегося поселка. Хорошее качество и высокая калорийность Сангарского угля создали ему славу по всей Якутии и даже Иркутской области. Потребителями сангарского рудника были Ленское речное пароходство, Якутская городская электростанция, Якутский кожзавод, Якутская метеорологическая станция. Спрос на уголь возрос с 1032 года, с освоением Северного морского пути.

В 1938 году Сангарский рудник перешел в введение главного управления Северного морского пути. Это была мощная, сильная организация. Начинается интенсивное освоение рудника. Выходит первая газета «Стахановец угля». Короткий отрезок истории нашего рудника запечатлен в первой и единственной собственной печати поселка в газете «Стахановец угля». Она начала выпускаться с середины 1939 года. Газета с первых своих номеров стала организующим органом.

В 1939 году за бесперебойное снабжение караванов «Главсевморпути» углем передовые работники рудника были награждены орденами, медалями и Почетными Грамотами. В том числе стахановцы: Алексей Рудых, Егор Бутырин и другие. В газете «Стахановец угля», издаваемой Сангарским политотделом ГУСМП, в те дни появился лозунг: «Сангарский рудник – тоже крепость, наш уголь – это бомба по врагу». Начальник «Главсевморпути» Д.И.Папанин в те дни обратился к шахтерам со словами, что «не может быть никакой речи о недовозке угля морскому флоту». В перевалке угля в те годы, кроме шахтеров, участвовали и работники всех организаций поселка и домохозяйки.

### **Основная часть:**

Шахтеры трудились под девизом: «В труде, как в бою». В первые годы войны подземные бригады шахтеров рудника приняли обязательство – ежедневно сверхурочно работать пр три часа, а остальные перешли на 12 часовой рабочий день. В годы войны годовая добыча угля увеличилась от 80,9 до 135 тысяч тонн в год и всего было добыто 525, 5 тысяч тонн.

Население Кобяйского района старалось трудовыми подвигами вторить боевому подвигу своих земляков, сражающихся на фронтах Великой Отечественной войны. В тяжелое для страны время ушедших на фронт отцов, мужей и братьев заменили старики, женщины и дети, которые не жалея своих сил и здоровья, добросовестным неустанным и целеустремленным трудом приближали долгожданный день Победы.

11.01.1945 года по архивным материалам: «...Арапову Ф.Г., десятнику поверхности вручили медаль «За трудовое отличие», Сутягину С.Г., навалоотбойщику шахты №1 медаль «За трудовую доблесть», которыми они были награждены в 40 г. Награды горнякам вручал сам Богатырев Афанасий Данилович, депутат Верховного Совета ЯАССР». Это были первые высокие награды за доблестный труд в годы Великой Отечественной войны нашим горнякам.

Сангарский рудник в годы Великой Отечественной войны стал одним из основных поставщиков угля для Северного морского пути, имевшего важное стратегическое значение для обороны страны. С первых дней войны все подразделения рудника перешли на жесткий график работ. По инициативе многих горняков также активно развивалось стахановское

движение, направленное на использование всех внутренних ресурсов для увеличения добычи угля, на снижение его себестоимости, на экономию сырья, топлива, средств и рабочей силы, на полное использование имеющейся техники. Особый трудовой героизм проявили бурильщики, включившиеся в социалистическое соревнование по перевыполнению плана выпуска продукции. В результате невиданной мобилизации рабочего времени и высокой производительности труда коллектив Сангарского рудника добился к концу войны более чем двухкратного роста добычи высококачественного угля. Трудовой подвиг сангарских горняков высоко оценен Главным Управлением Северного морского пути при Совнаркоте СССР – 44 шахтера награждены знаком «Почетный полярник», 25 – почетной грамотой, 28 – похвальной грамотой, а весь коллектив Сангарского рудника заслужил личную благодарность начальника ГУСМП, Героя Советского Союза, первого полярника страны И.Д.Папанина.

В 1953 году по результатам социалистического соревнования коллективу Сангарского рудника были присуждены переходящее Красное Знамя Совмина и обкома Якутской АССР и Красное Знамя Министерства Морского и речного флота. С начала эксплуатации и по 1966 год шахта была в подчинении различных ведомств и учреждений: с 1938 по 1951 г.г. – «Главсевморпути».

За 60 лет шахтеры Сангар добыли всего десять миллион тонн угля стране. Вот так менялся, улучшался облик шахтерского поселка. От землянок до 5 – этажных домов в каменном варианте. Численность населения от 47 до 12 тысяч человек.

В своей работе мы использовали старые подшивки газет «Стахановец угля» и «Шахтер Севера».

Вот о чем пишут, пожелавшие страницы районной газеты:

На страницах газеты «Стахановец угля» от 21.05.1940г., в статье «Награждение Сангарских рабочих – радость всего поселка» мы читаем: «...Секретарь партийного бюро т.Грязнов огласил указ Президиума Верховного Совета о награждении медалями шахтеров: Арапова, Рудых, Незаметдинова, Средних, Сутягина.Президиум отметил наших лучших людей, энтузиастов производства, борющихся за освоение Северного морского пути».

О внесении на Доску Почета Белохонова Федора Никифоровича, проходчика шахты мы узнали из газеты «Стахановец угля» от 04.09.1940г. Федор Никифорович одним из первых горняков рудника был награжден Орденом Ленина.

«Стахановец угля» от 27 июня 1943 года, на первой полосе «Приказ по Сангарскому рудоуправлению ГУСМП от 24.06.1943г. за самоотверженный ударный труд объявлена благодарность: Рудых Алексей Григорьевичу, Мариюхину Григорию Елисеевичу, ходатайствовать перед руководством Главсевморпути о награждении значком «Почетный Полярник» Рудых Алексея Григорьевича». Сегодня рядом с нами в 7 классе, в нашей школе учится правнучка знаменитого шахтера Аделина Рудых.

«Приказ №221 по Сангарскому рудоуправлению ГУСМП от 22 июля 1943 года. За ударный работу и досрочную погрузку угля объявить благодарность – Бубнову Якову Степановичу, Жданову Гаврилу Ивановичу» напечатана в газете «Стахановец угля» от 25.07.1943г. Нынче дети, внуки и правнуки Якова Степановича продолжают трудовую семейную династию Бубновых в нашем поселке.

В районной газете «Шахтер Севера» от 28 августа 1955 года на Доске Почета за ударный труд мы читаем имена наших знаменитых и прославленных шахтеров: Кочнева Петра Павловича, Героя Социалистического труда, Цыпандина Егора Ивановича, награжденного знаком «Почетного Полярника», депутата Верховного Совета ЯАССР трех Созывов, уроженца Мегино – Кангаласского района, прибывшего в наш поселок по призыву на трудовой фронт в начале 40 –х годов, чьи дети и внуки и по сей день трудятся в родном поселке.

Приказ Министерства Морского Флота СССР от 20.04.1956 года о присвоении звания «Почетный шахтер» с выдачей почетного шахтерского мундира Дураеву Петру Дмитриевичу напечатан в газете «Шахтер Севера» от 29.04.56г. Дочь Петра Дмитриевича

воспитала не одно поколение сангарчан дошкольного возраста. Ее воспитанники великолепно танцуют на любимой сцене центра досуга «Шахтер».

В газете от 26 августа 1956 года мы читаем о награждении Почетной Грамотой Президиума Верховного Совета ЯАССР по строительно – монтажному комплексу в день строителя 10 работникам, чьими рабочими руками строились дома нашего любимого поселка.

Приказом Министерства морского флота за высокие показатели труда значком «Почетный Полярник» награждены :

- Бурнайкин Иван Петрович
- Коротков Алексей Алексеевич
- Тугавкин Сергей Никитич
- Чувашов Федот Еремеевич.

Читаем мы в газете «Шахтер Севера» от 31 августа 1956 года.

Высшими Правительственными наградами отмечены: Орденов Трудового Красного знамени: Анатолий Николаевич Коротеев, Алексей Григорьевич Рудых, Тарас Петрович Юртаев.

Орденом Красной Звезды: 15 человек, среди них Георгий Павлович Бутырин, Константин Дмитриевич Усатов.

Орденом «Знак Почета»: 31 человек, среди них Яков Семенович Бубнов, Акулина Николаевна Колмогорова, Егор Иванович Цыпандин.

Медалью «За трудовую доблесть»: 15 человек, среди них Петр Павлович Кочнев, Георгий Захарович Кибизов.

Медалью «За трудовое отличие»: Иван Григорьевич Привалихин, Любовь Семеновна Ламберг.

Это все люди, которые работали, поднимали и строили наше светлое будущее.

#### **Заключение:**

Связь поколений – это неотъемлемое требование времени. И нынешнее поколение, мы сегодняшние школьники, должны знать историю становления своего родного поселка. В Центре развития творчества и досуга работает комната боевой трудовой славы. В раздел «Наш труд был нужен Родине» открывает знаменитая плеяда наших шахтеров, чьи имена «золотыми буквами» внесены в историю становления и развития шахты «Санганская». Наши постоянные гости, это члены клуба «Старожилы п.Сангар», которым руководит Васильева С.И., тоже дочь знаменитых горняков. Здесь мы посещаем музейные уроки.

На стеле «Вагонетка», построенной в год 60-летия нашей шахты постоянно проводятся мероприятия с участием бывших шахтеров. Здесь висят два баннера раскрывающее историю нашего рудника, это «Они были первыми» и «Золотой фонд шахты «Санганская». Мы гордимся именами своих героев Социалистического труда Горбуновым Л.Г., и Кочневым П.П. Торжественные мероприятия, посвященные их юбилейным датам прошли в год 90, 95, 100 – летия Л.Г.Горбунова и 85, 90-летию Кочнева П.П. Во время этих мероприятий, были повешены таблички с надписями «Здесь жил герой труда»

Для увековечивания имен людей простой рабочей профессии, которые внесли большой вклад в социально-экономическое развитие нашего поселка в день празднования 90 – летнего юбилея нашего любимого поселка были торжественно открыты два сквера, установленные силами местных жителей. Сквер «Родительский дом – начало начал», на котором увековечены имена 26 семей нашего поселка. Это семьи, чьи, родители воспитали 8 и более достойных детей. Сквер «Славим героев труда» состоит из 43 плит, где увековечены имена горняков – стахановцев нашего рудника, которые были награждены почетными знаками от Главсевморпути. По инициативе клуба старожилов поселка была объявлена акция по сбору средств на установление мемориальных плит двух скверов, где приняли активное участие предприятия и организации поселка. Всего жителями было собрано 851 тысячи рублей, в том числе, родственники, дети и внуки самих героев горняков, а также наши земляки, живущие далеко за пределами нашей республики. Мы с гордостью называем имена

наших старожилов, пожертвовавшим денежные средства на это мероприятие: это Тотмина Светлана Игоревна, представительница в третьем поколении шахтерской династии Артамоновых, учительница Сангарской первой школы – 60 тысяч, Прокопьева Варвара Ивановна, единственная дочь горняков 40 годов, долгие годы проработавшая в улусной газете «Дабаан» – 56 тысяч, И многие другие.

Наивысшая точка истории трудового подвига нашего поселка – это Герои Социалистического труда Горбунов Леонтий Герасимович, Кочнев Петр Павлович. Мы, сангарчане помним и чтим память о своих героях – орденоносцах и людях простых профессий – горняках Сангарского рудника, первенца угольной промышленности республики.

#### **Использованная литература:**

1. «Стахановец угля» от 27 июня 1943 года
2. «Стахановец угля» от 25.07.1943г
3. «Шахтер Севера» от 28 августа 1955 года
4. «Шахтер Севера» от 29.04.56г.
5. «Шахтер Севера» от 26 августа 1956 года
6. «Шахтер Севера» от 31 августа 1956 года.
7. «Дабаан» от 29.08.2017г.
8. Материалы комнаты боевой и трудовой славы
9. Архивные материалы педагога – краеведа Ивановой Р.А.
10. Книга «Сангар. Хроника, факты, события: 1928-1959гг.». Автор Терехов Н.Д.,изд-во «Офсет», 2019г.

## **ГЕРОИЧЕСКИЕ ПОКОРИТЕЛИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

*Унарова Надежда, ученица 10 класса МБОУ «Куюкская СОШ», с.Аргас, Кобяйский улус,*

*Игнатьева В.М. руководитель учитель русского языка и литературы МБОУ «Куюкская СОШ», с.Аргас, Кобяйский улус.*

#### **ВВЕДЕНИЕ**

Трасса Северного морского пути (СМП) является национальной транспортной магистралью, простирающейся в широтном направлении вдоль северного фасада России. Ее значение для Якутии, как главной транспортной магистрали в Арктике, велико.

История освоения и использования Северного морского пути нам близка, так как наш Кобяйский улус внес лепту в освоении СМП

Во-первых, история нашей Сангарской шахты, эксплуатация которой началась в 1928 году, тесно связано с историей Северного морского пути. Сангарский уголь использовался для нужд республики, прежде всего, для её речного флота, а также морских рейсов на восточном участке Северного морского пути. И с 1935 по 1951 годы находилась в подчинении Главсевморпути.

Во-вторых, в повести народного писателя Н.А.Лугинова «Таас Тумус», переведенного на многие языки мира, получившего литературную международную премию, раскрываются образы мужественных капитанов северного плавания Афанасия Богатырева, Одона Догдоева и лоцмана Михея Максимова.

В-третьих, сейчас славную плеяду бесстрашных мореплавателей продолжает молодое поколение. Среди них наш земляк, выпускник нашей школы Игнатьев Григорий Ионович, единственный капитан морского плавания из народа саха.

Таким образом, история освоения и использования Северного морского пути тесно связана с нашим Кобяйским улусом, этим объясняется актуальность выбранной темы.

**Научная новизна** темы объясняется отсутствием специальных исследований, посвященных изучению значения вклада земляков и Кобяйского улуса в освоении и использовании Северного морского пути.

**Объект исследования:** история освоения и использования Северного морского пути

**Предметом исследования** является вклад земляков в освоении и использовании Северного морского пути

**Цель исследования** – изучение вклада земляков в освоении и использовании Северного морского пути

Для достижения цели исследования были определены **следующие задачи:**

1. изучить литературу по исследуемой теме и определить основные положения;
2. охарактеризовать важность вклада земляков в освоении и использовании Северного морского пути
3. собранный материал обобщить в виде доклада.

Гипотеза исследования: если каждый уроженец Кобяйского улуса будет изучать, знать и вносить свою лепту в изучении знатных земляков, то наша история будет расширяться, уточняться и увековечиваться во все времена.

Методы исследования:

- *теоретические* – изучение литературы, документов, исторических источников по теме исследования.
- *эмпирические* – собеседование.

Структура работы. Работа состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованной литературы. Во введении раскрывается актуальность исследуемой темы, цели и задачи. В первой главе «Северный морской путь» описали результаты изучения литературы и состоит из двух пунктов: Северный морской путь – трасса настоящих героев, стратегическая магистраль и вклад Сангарской шахты в развитии Северного морского пути.

Вторая глава «Отважные покорители северного морского пути». В этой главе внесли итоги изучения о покорителях северного морского пути. Глава состоит из трех пунктов:

В первом пункте. «Богатырев А. Д. - первый капитан-якут, активный участник освоения Арктики» показали большие заслуги Афанасия Даниловича в открытии СМП.

Во втором пункте «Образы героев северного пути в повести народного писателя Н.А.Лугинова», внесли анализ произведения.

В пункте «Наш земляк - продолжатель героического освоения и использования Северного морского пути», отразили итоги исследовательской работы ныне работающего капитана, выпускника нашей школы Игнатьева Г.И., раскрыли трудовую биографию и большую заслугу в развитии республики капитана морского плавания

В заключении внесли основные выводы по исследовательской работе.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Изучив немало литературы, работая с разными источниками, материалами, в первую очередь мы восхищены трудовым героизмом покорителей Северного морского пути.

1. В действительности оценили значение Северного морского пути.
2. История Сангарской шахты связана и с историей развития Северного морского пути.
3. Открыватели Северного морского пути – действительно необычайно храбрые и бесстрашные настоящие герои, влюбленные в море. Среди, славный сын якутского народа Афанасий Данилович Богатырев. Он внес неоценимую лепту в изучении и открытии Северного морского пути:
  - принимал деятельное участие в работе полярных экспедиций О.Ю. Шмидта, Н.И. Евгенова, Ф.А. Матисена, в Ленской ихтиологической экспедиции АН СССР 1926–1927 годы, в организации ряда полярных гидрометеорологических станций на островах и побережье моря Лаптевых.

- В 1933 г. была поставлена задача "проложить окончательно" северный Морской путь от Белого моря до Берингова пролива. В этот год Афанасий Данилович работал в Арктике, занимался проводкой отдельных судов и экспедиций. Таким образом, капитан Богатырев стоял у истоков открытия Северного морского пути.

4. В повести нашего знатного земляка Николая Лугинова раскрывается история освоения арктических морей и героизм покорителей северного пути. Произведение переведено на многие языки мира, получила литературную международную премию, и потому о покорителях Арктики знают многие народы мира. Этим произведениемувековечены имена первооткрывателей СМП.

5. И сегодня молодое поколение продолжает трудовую славу покорителей СМП. Среди них наш земляк, выпускник нашей школы, Игнатьев Григорий Ионович, единственный капитан морского плавания из народа саха. За короткий арктический период навигации, который начинается с середины июля, с открытием морей, слаженная команда капитана Игнатьева Г.И. перевозит генеральный груз во все арктические улусы. Северный морской путь – это стратегически важная магистраль, по которой перевозится лес, продукция машиностроения, уголь, стройматериалы, продукты питания, пушнина. Водным транспортом перевозится нефть и нефтепродукты, каменный уголь для нужд жилищно-коммунального хозяйства, лес в плотах, сухогрузы, строительные материалы и продовольствие. Огромная лепта капитана морского плавания в развитии республики отмечена медалью «За вклад в развитие Севера и Арктики Якутии».

6. Работая над этой темой, я открыла для себя новую страницу истории страны. Во время Великой Отечественной войны велика была роль Северного морского пути. Охватила чувство гордости за земляков, участвующих в открытии и освоении северного пути.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Битва за Арктику
2. Газета «Ленинец» от 17.05.1955 г
3. Газета «Шахтер Севера» от 17 августа 1958 года
4. Дом над речкой: Повести и рассказы /Лугинов Н.А./ перевод с якут. В. Карпова/Москва «Современник», 1988 г.
5. Кобяйский улус: история, культура, фольклор / Администрация муницип. района «Кобяйский улус (район)», Ин-т гуманитар. исслед. АН РС(Я); [сост.: Е.Н.Романова, Е.П. Антонов, Т.А. Новгородова; ред.-кол. Е.Н. Романова (отв. ред.) идр.]. – Якутск: Бичик, 2007. – 400 с.
6. Куокуй .Составители Иванов В.И., Павлов С.П., Павлова С.П.
7. Кэбээйилэр сайдыны тиэтээри / [хомуйан онордо Н.Д. Терехов]. – Дьокуускай: Бичик, 2010. – 560 с.
8. О предприятии – ООО «Ордена Ленина трест «НефтепроводМонтаж». Режим доступа [<http://nprm-rf.ru/activity/history.html>]
9. Путь к кладовым земли якутской[Текст] //«Ленинец». – 29 января 1969.
10. Сангар /К.Гурьев, В.Слепцов, / Я: «Бичик» 1999 г.

## ПОРТЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

*Диденко Иван, ученик 8 класса, МБУ ДО ЦТТ, СОШ №5 им. Н. О. Кривошапкина  
г.Якутск*

*Афанасьев Сергей Иванович, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ г.Якутск*

**Тема** моей презентации – порты Северного Морского пути. Сегодня я расскажу о самых значимых из них.

**Цель** моего проекта - рассказать о портах Северного Морского Пути.

**Задачи:**

1. Изучить материалы о портах Северного Морского пути.
2. Изучить историю каждого из портов, познакомить с особенностями каждого из них.

**Актуальность** моего проекта состоит в том, что порты Северного Морского пути являются важным звеном в экономике нашей страны. Их использование является для России стратегически важным фактором, связанным с геополитическим и транснациональным значением морского судоходства в арктической зоне.

#### **Северный морской путь и его значение.**

Северный морской путь (СМП) – кратчайший морской путь из Европейской части России на Дальний Восток. Длина СМП около 14000 километров. В то время как альтернативный путь через Суэцкий канал больше на 10000 км. Для Российского государства он имеет важное стратегическое значение, связанное с возможностью транспортировки из районов Крайнего Севера углеводородного и минерального сырья, а также снабжения этих районов техникой и продовольствием. На маршруте Северного морского пути сосредоточена целая сеть уникальных наблюдательных станций, без существования которых трудно представить жизнедеятельность не только отечественных, но и многих зарубежных научных сообществ, изучающих природные и климатические особенности Крайнего Севера.

#### **Мурманск.**

Является первым и одним из основных портов Северного Морского пути. Мурманск незамерзающий порт, что выгодно отличает его среди портов Севера и Северо-Запада России. Был основан 4 октября 1916 года. Во время революции в Мурманске был создан временный революционный комитет, во главе которого стали большевики. После заключения Брестского мира, в марте 1918 года с военных судов Антанты в Мурманске высадился вооруженный десант. В 1919 году власть в городе перешла белогвардейцам во главе с адмиралом Колчаком. В 1920 году в город пришла Красная Армия и он снова перешел в руки к большевикам. Во время Великой отечественной войны через Мурманск в СССР поступало вооружение и продовольствие от союзников по ленд-лизу. За оборону и защиту города от немецких войск Мурманск 6 мая 1985 года был награжден званием города героя.

#### **Архангельск.**

Крупнейший морской порт Белого моря. Один из самых больших портов СМП. Основан в 1584 году по указу Ивана Грозного с построением Михайло-Архангельского монастыря, давшему начало городу-порту и носило название Новохолмогоры. 1 августа 1596 года официально стал называться Архангельском. С началом Северной войны Белое море стало для России единственным безопасным торговым путём в Западную Европу. Во время наполеоновских войн, а именно во время континентальной блокады Британии, Архангельск являлся единственным портом, куда могли поступать британские товары. В конце XIX — начале XX века Архангельск превратился в крупнейший лесопромышленный и лесоэкспортный центр страны. В 1915 году открыто ледокольное бюро. Во время ВОВ наряду с Мурманском в Архангельск поступали товары по ленд-лизу.

В 1984 году Архангельск был награжден орденом Ленина. Население составляет около 350000 человек.

#### **Тикси**

Тикси – один из основных портов СМП. Центр Булунского улуса Республики Саха (Якутия). Тикси принято называть „Морскими воротами Якутии”. В городе можно увидеть Северное сияние. Создан как один из пунктов Северного морского пути в 1933 году. Недалеко находится построенная в 1932 году полярная станция, а также сооружённая в 1957

году Полярная геокосмомагнитная обсерватория «Тикси». Статус посёлка городского типа населённый пункт получил в 1939 году. В 1941—1944 годах Тикси был пунктом формирования внутренних арктических конвоев. Население — 4500 человек.

### **Певек**

Певек — самый северный город России. Находится в Чукотском автономном округе. Был основан по решению партийного собрания в 1933 году, на берегу Чаунской бухты. Основную роль в этом мероприятии сыграл Наум Филиппович Пугачев. Певек за несколько лет стал важным региональным портом, благодаря освоению СМП и открытию крупнейшего в России по запасам месторождения олова, позже были открыты месторождения золота, ртути, вольфрама, сурьмы, урана и угля. В 1948 году было образовано Чаунское районное геологоразведочное управление. 6 апреля 1967 года Певеку был присвоен статус города. В 1976 году Певек вошёл в число 100 лучших городов страны. В мае 1985 года был открыт Монумент Славы. Весной 1994 года открыт православный храм Успения Пресвятой Богородицы Анадырской и Чукотской епархии.

### **Анадырь**

Анадырь — город на крайнем северо-востоке России, административный центр Чукотского автономного округа. Самый восточный город России, находится в пограничной зоне. Основан военным врачом и исследователем Львом Францевичем Гриневецким 3 августа 1889 года в устье реки Казачка. До 1923 года поселок назывался Ново-Марьинском. В 1914 году была построена одна из мощнейших в то время в России длинноволновых радиостанций. В 1927 году Анадырь стал центром Анадырского района. Чуть позже (три года спустя) — центром Чукотского национального округа. В конце 1950-х годов на берегу Лимана был построен большой морской порт, что послужило большим толчком для развития города. В 1963 году на реке Казачка была построена плотина, что позволило провести в поселок водопровод. 12 января 1965 года Анадырь получил статус города. В 2014 году население Анадыря составляло 14029 человек

### **Петропавловск-Камчатский**

Петропавловск - Камчатский — город в России, административный центр Камчатского края. Порт СМП. Основан в 1740 году. Население — 180000 человек. Расположен на юго-востоке полуострова Камчатка, на берегах Авачинской бухты Тихого океана, вблизи вулканов Корякская и Авачинская сопки. 17 октября 1740 года на место будущего города прибыла Вторая Камчатская экспедиция 1733—1743 г.г. под руководством Витуса Беринга и Алексея Чирикова. На этом месте ими был основан Петропавловский острог. 2 декабря 1849 года — образована Камчатская область во главе с губернатором В. С. Завойко, с центром — Петропавловский порт. В 1913 год — учреждён герб города. А в 1924 город получил свое нынешнее название: Петропавловск — Камчатский. 31 октября 1972 года Петропавловск-Камчатский награждён орденом Трудового Красного Знамени. И 3 ноября 2011 года ему присвоено звание «Город воинской славы».

### **Владивосток**

Владивосток — город на Дальнем Востоке. Административный центр Приморского края. Расположен на полуострове Муравьёва-Амурского и островах в заливе Петра Великого Японского моря. Последний порт Северного морского пути. 2 июля 1860 года транспорт сибирской флотилии „Манджур“ под командованием капитан-лейтенанта Алексея Карловича Шеффера доставил воинское подразделение для основание военного поста, получившего название Владивосток. В 1880 году пост получил статус города. Из-за Русско-Японской войны (1904-1905 г.г.) и первой русской революции х/д испытала стагнацию (застой в производстве). 30 октября 1917 года Владивосток взяли власть большевиков. Однако 29 июня 1918 года чехословацкие войска свергли советскую власть в городе, а осенью в него вошли войска США, Японии, Италии и Канады. Весь 1919 год весь Край был охвачен партизанской войной. В 1922 году установилась власть РСФСР. В годы войны через Владивосток поставлялись товары по Лэнд-лизу. В 1974 году во Владивосток с официальным визитом приезжал 38-й президент Джеральд Форд для встречи с Леонидом Брежневым для

подписания договора об ограничении подземных ядерных испытаний. 4 ноября 2010 года Владивостоку присвоено звание «Город воинской славы». В 2012 году был построен самый крупный в Европе вантовый мост на остров Русский. И в сентябре этого же года на Русском острове прошёл саммит АТЭС.

### Итоги:

Северный Морской Путь более выгоден, так как его альтернативный вариант через Суэцкий канал длиннее и дороже. В связи с Глобальным потеплением и изменением климата, в Арктике открываются возможности для трансарктического судоходства. Россия хочет инвестировать в добычу нефти на шельфе Северного Ледовитого океана. И в связи с этим возрастают роль морских портов. Из-за ограничения по времени, в своей работе я рассмотрел только самые большие морские порты Северного морского пути. И надеюсь в следующем проекте рассказать о небольших морских портах: Нарьян Мар, Сабетта, Дудинка, Диксон, Хатанга, Провидение и о новом большом порте, который планируется построить на архипелаге Новая Земля.

## СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

**Большаков Илья, ученик 2 класса, МБУ ДО “Центр технического творчества”, МОБУ СОШ № 7, г. Якутск**

**Егай Сергей Юрьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО “Центр технического творчества”, г. Якутск**

### Северный морской путь

Благодаря Северному морскому пути можно очень быстро добраться с Дальнего Востока к Европейской части нашей страны. Севморпуть – национальное сообщение в Арктике. Он идет по морям Северного Ледовитого океана, через Берингово море (море принадлежит Тихому океану).



#### Секторы Севморпути:

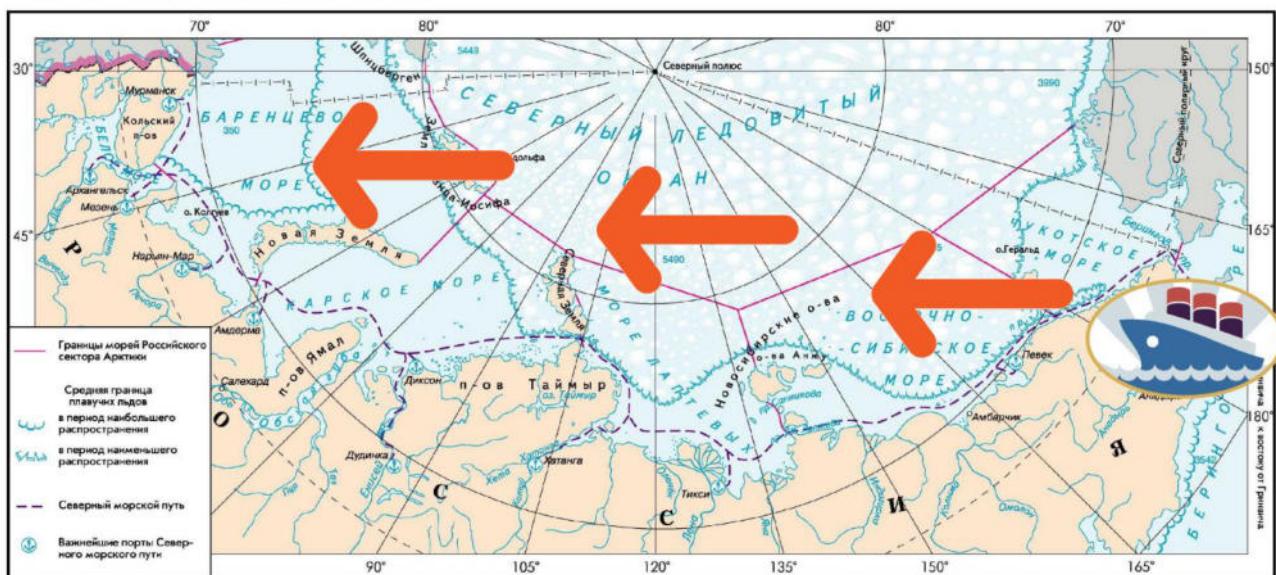
- Западный – от Мурманска до Дудинки.
- Восточный – от Дудинки до Чукотки.



Севморпуть в годы войны

По нему боевые корабли Тихоокеанского флота проводили в Баренцево море.

#### МОРЯ РОССИЙСКОГО СЕКТОРА АРКТИКИ



Масштаб 1:25 000 000

Через порты Нарьян-Мар, Игарка, Дудинка и Тикси военную промышленность снабжали никелем, медью, лесом, флот - каменным углем.



Основные задачи в годы войны:



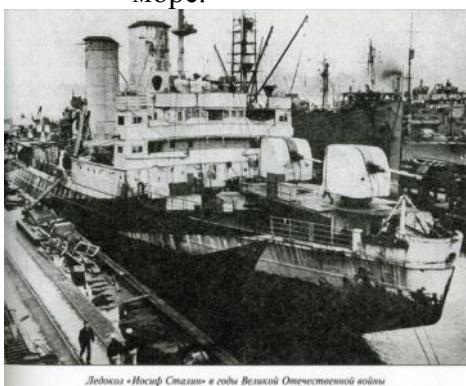
- нормальное функционирование самых важных портов: Мурманск, Архангельск и Диксон (западный район Арктики), Тикси, Провидение (восточный район Арктики);
- проводка судов и союзных конвоев с помощью ледоколов зимой в Белое море;
- получение точной и оперативной информации о погоде и ледовых условиях в морях Арктики.

**Мероприятия:**

- приемка и быстрая разгрузка союзных конвоев в портах Мурманск и Архангельск,
- переоборудование порта Архангельск,
- строительство глубоководного порта Северодвинск,
- установили артиллерийские орудия на самых важных участках Западного района Арктики: мысе Желания (северная оконечность Новой Земли) и острове Диксон,



- были вооружены линейные ледоколы "Ленин" и "И. Сталин". На всех судах были военные команды и вооружение. Летом они занимались проводкой караванов судов по Севморпути, осенью - проводкой союзных конвоев в Белом море.



Ледокол «Иосиф Сталин» в годы Великой Отечественной войны



- прогнозы погоды и передача ледовых условий

### Тикси

Далеко от линии фронта люди жили лишь мыслью приблизить Победу. Они отдавали все свои силы на помощь в общем деле. Вся их жизнь проходила под лозунгом: “Вся для фронта! Все для Победы!”



В 1941 – 1945 годы в Тикси формировали внутренние арктические конвои для сопровождения судов.

Через порт Тикси военная промышленность снабжалась никелем, медью и лесом, флот – каменным углем.

Мобилизованные военнообязанные работали по разгрузке и погрузке грузов.

### Замена судов

Также в Тикси происходила замена судов. Например, случай с ЭОН-10 (Экспедиция особого назначения – длительные переходы кораблей ВМФ СССР для их переброски с одного Флота на другой. ЭОН-10 – первая в истории переброска подлодки по Севморпути с Северного флота на Тихоокеанский).

В ходе ЭОН-10 транспорт “А. Серов” (транспортировал топливо и аварийный и зимовочный запас) из-за аварии был в Тикси заменен на транспорт “Волга”.



25 января 1941 года была создана Тиксинская гидробаза, первым приписным судном стал ветеран Арктики, бот “Пионер”.

## Выводы



В годы войны Северный морской путь был важнейшей транспортной магистралью на Советском Севере.

Суда Главсевморпути осуществили множество воинских и народно-хозяйственных перевозок. По Севморпути прошли сотни судов, из них около 170 – в конвоях. Было перевезено свыше 4 млн. т. грузов. Далеко не последнее место в обеспечении перевозок имел порт Тикси.

Важную роль сыграл коллектив Главсевморпути. Он обеспечил:

- отлаженную работу главных арктических портов по приемке и обработке грузов из союзных стран по ленд-лизу,
  - ледовые проводки союзных конвоев в белое море и транспортов по трассе Севморпути.

Весомый вклад в развитие арктического транспортного флота внес начальник Главсевморпути И. Д. Папанин. За годы войны около 3 тыс. работников были награждены орденами и медалями.

## Библиография:

- Портал “Корабел.ру” <https://www.korabel.ru/sevmorput/about.html>
  - В.В. Дремлюг, кандидат географических наук, Почетный полярник.

Обеспечение морских операций в Арктике (1941 - 1945 гг.),  
<http://arcticwar.pomorsru.ru/sea/nc4/research/dremlyug.html>

  - Национальный архив Республики Саха (Якутия)  
[http://archivesakha.ru/?page\\_id=5965](http://archivesakha.ru/?page_id=5965)
  - Газета “Ленский водник”. № 7 (4476) от 28 января 2015 г. Издается ОАО “ДОРП”

## **«ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В ЯКУТИИ»**

*Константинов М.С., ученик 9 класса, Потапов Д.Н., ученик 8 класса МБУ ДО ЦТТ,  
город Якутск*

*Прудецкий Роман Константинович, Попков Алексей Николаевич руководители, педагоги дополнительного образования МБУ ДО «Центр технического творчества», город Якутск.*

«Ленское объединенное речное пароходство» - важнейший водно-речной транспортный объект Якутии и одно из ведущих транспортно-производственных предприятий на северо-востоке России. Основной грузоперевозчик на участке Северного морского пути от Хатангского залива до Певека, ЛОРП перевозит нефтепродукты наливом,

генеральные и других грузов для четырех субъектов Российской Федерации-Республики Саха (Якутия), Иркутской области, Красноярского края и Чукотского автономного округа.

Объем рынка услуг водного транспорта республики составляет 3 млн тонн при грузообороте около 3,5 млрд тонно-километров, из которых доля ЛОРП составляет около 60-70%.

Грузовая база компании составляет 70% топливно-энергетических ресурсов, 55% - грузов для государственных и региональных нужд, около 50% - грузов для получателей, расположенных в Арктической зоне Северо-Востока России.

Структура ЛОРП объединяет судоремонтные и судостроительные верфи в Жатае и Пеледуе, портовые филиалы в Республике Саха (Якутия) и за ее пределами.

Список судов Ленского объединенного речного пароходства компания владеет 299 сухогрузными, нефтеналивными, буксировочными, сервисными и вспомогательными судами. Общая грузоподъемность транспортного парка составляет более 340 тысяч тонн. ЛОРП по праву считается основой транспортной системы Ленского бассейна и является доминирующим перевозчиком на участке Северного морского пути от Хатангского залива до Певека, до рек Анабар, Оленек, Яна, Индигирка, Колыма.

Как происходило формирование этой компании? С чего же все началось? Сегодня мы постараемся вам это рассказать, расскажем историю развития водного и речного транспорта в Якутии.

Первым пароходом, появившимся на реке Лене, был «Первенец», который появился в 1856 году. Он был построен в Верхоленске для золотых приисков Бодайбо. Вторым пароходом на реке Лене, прибывшим более ста пятидесяти лет назад, был "Святой Тихон Задонский" (Рис.1). «Святой Тихон Задонский» был буксиром, построенным бельгийцами, его мощностью составляла триста двадцать индикаторных сил, он был куплен иркутскими купцами в 1862 году. Он был перевезен и собран на реке Лене, работал до 1934 года, в советское время был переименован в Красносиберец.



*Пароход «Святой Тихон Задонский»*

Первым пароходом, положившим начало навигации по реке Лене в 1878 году, был пароход «Лена», прибывший по Северному морскому пути с экспедицией А. Норденшельда, это был уже пятый пароход на реке.

В 1888 году купец из Нижнеудинска Глотов обратился в государственные учреждения с просьбой срочно создать почтово-пассажирское пароходство на реке Лене. А в феврале 1894 года император Александр III утвердил создание срочного пароходства для линии Усть - Кут-Якутск по реке Лене.

*Купец Н.Е. Глотов*

А в 1894 году во время навигации по рекам Лена и Витим работало пятнадцать пароходов. Четыре парохода Ленско-Витимского пароходства Сибирякова и Базанова: «Святой Иннокентий», «Гонец», «Генерал Синельников» и «Тихон Задонский». Четыре частных парохода Н. Е. Глотова: «Витим», «Якут», «Пермяк», «Опыт», «Быстрый», «Борец», «Михаил» - частный пароход И. И. Минеева, «Константин» принадлежал Тетерину и Кузнецовой, А. И. Громова имела два парохода "Лена" и "Громов", а Дмитриевы имели пароход «Николай». В мае 1909 года было подписано соглашение с А. И. Громовой о создании еще одного срочно почтово-пассажирского пароходства, рейсы которого проходили из Якутска в Булун. В 1909 году на Лене самой мощной пароходной компанией стало «Ленское золотопромышленное товарищество». Для работы на Витиме из-за границы были заказаны металлические баржи большой грузоподъемности, а также мощные пароходы «Карл Винберг», «Барон Гораций Гинзбург», «Альфред».

Во время революции на реке Лене действовало сорок судов, самой крупной компанией была компания «Глотова». Компания Глотова было 11 пароходов. Пароходы совершили два рейса в неделю из Усть-Куты в Якутск. Национализация флота на реке Лена произошла в 1920 году. Двадцать пять пароходов мощностью 5000 лошадиных сил были национализированы вдоль бассейна реки. Кроме пароходов, флот имел сто двадцать три баржи грузоподъемностью 24557 тонн. Флот принадлежал золотопромышленникам. 1923 год — это год, когда в Якутии появилось «Якутское пароходство» («Якпар»), флот которого был арендован у «Лензолото». «Якутское пароходство» осуществляет перевозки для республики до 1929 года.



*Парусно-моторная шхуна «Полярная звезда»*

Знаменательное событие, произошедшее в 1928 году, также послужило развитию пароходства в Якутии, тогда парусно-моторная шхуна «Полярная звезда» впервые совершила плавание из устья реки Колымы в Якутск, а в 1931 году на Колыму был отправлен первый буксир — «Ленин». Чуть позже, в 1932 году, пароход «Сибиряков» отбуксировал на Колыму два парохода — «Партизан» и «Якут». В

1933 году два буксира «Дальстрой-1» и «Дальстрой-2», а также пассажирские пароходы «Революционер» и «Леонгард» были отправлены на Колыму Лено-Колымской экспедицией, к сожалению, в августе того же года пароход «Революционер» затонул в реке Колыме. Каждый год они стали проводить пробеги по Колыме, Анабару, Яне и Индигирке. Во время войны развитие судоходства на Лене стимулировалось перевозками грузов ленд-лиза, а местный флот также активно пополнялся. В те годы снабжение Республики Якутия проходило по Северному морскому пути. В 1953 году морской и речной флоты были

объединены в единое союзное Министерство морского и речного флота. В 1957 году «Лензолотофлот» и Ленское речное пароходство объединились. В 1958 году началось строительство важнейшего за многие десятилетия объекта, порта Осетрово, где по железной дороге будут перегружаться на речные суда строительные материалы, оборудование,

промышленные товары и т.д. Таким образом, Осетровское направление доставки грузов речным транспортом стало основным для Республики Саха (Якутия). С развитием этого порта на реке Лена и Ленском бассейне стали популярны грузовые моторные лодки грузоподъемностью от 600 до 2000 тонн. Речной флот также пополнился судами, построенными на местах. Перед перестройкой в составе Ленского объединенного речного пароходства уже насчитывалось 1105 единиц транспортного флота. В июне 1994 года было зарегистрировано акционерное общество «Ленское объединенное речное пароходство».

#### **ОАО «ЛОРП»**

20 июня 1998 года-акционерное морское пароходство (ОАО «ЛОРП») было переименовано в открытое акционерное общество (ОАО «ЛОРП»). Сегодня ОАО «ЛОРП», основной перевозчик, включает в себя Судостроительный завод «Жатай», Судостроительный завод «Пеледу», Олекминский и Белогорский речные порты. Именно они обеспечивают Северный транспорт.

### **ЗНАМЕНИТЫЙ ОТКРЫВАТЕЛЬ СЕВЕРНЫХ МОРСКИХ ПУТЕЙ – А.М.СИБИРЯКОВ**

*Колодезникова Диана, ученица 4 класса, МБУ ДО «Центр технического творчества», МОБУ ЯГНГ им. А.Г. и Н.К. Чиряевых, г.Якутск*

*Васильева Сарыглана Ивановна, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск*

*Нестерова Людмила Лукинична, руководитель, учитель МОБУ СОШ №12, г.Якутск*

#### **Содержание**

1. Нахождение первоисточников о судоходстве по реке Лена.

Изучение литературы.

2. Династия рода Сибиряковых.

3. Благодетель, патриот, меценат А.М. Сибиряков.

4. Роль ледокола «АлексСибиряков» во время ВОВ.

5. Присвоенные имена в честь А.М. Сибирякова: остров, пароходы, дороги и музей и др.

**Цель:** изучение жизни замечательных людей патриотов России.

#### **Задачи:**

1. Изучить историю возникновения судоходства на реке Лена.

2. Изучить династию рода Сибирякова.



3. Изучить благотворительную деятельность Сибирякова.
4. Ознакомиться связанное с именем Сибирякова А.М.

### **Глава 1. Изучение литературы**

Я, работая над проектом, вставила себе задачу: начать сперва с первоисточников о судоходстве по реке Лена. Нашла в журнале и в интернете данные по историю судоходства на реке Лена и создания Ленского объединенного речного пароходства.

В 1861 г. на реке Лена появился первый пароход «Святой Тихон Задонский», построенный в 1858 г. А в 1878 г. из Швеции Северным морским путем, с экспедицией Н.Норденшельда, пришел пароход «Лена», положивший начало судоходству в низовьях реки Лена. Он был уже пятым пароходом на реке Лена.



В 1894 г, к началу открытия навигации срочного пароходства, по Лене и Витиму ходили 15 пароходов: "Гонец", "Св. Иннокентий", "Тихон Задонский", "Генерал Синельников" Ленско-Витимского пароходства Сибирякова и Базанова, "Якут", "Пермяк", "Витим", "Опыт" — частного пароходства Н.Е. Глотова, "Быстрый", "Борец", "Михаил" — частного пароходства И.И. Минеева, "Константин"- Тетерина и Кузнецова, "Николай" - Дмитриевых и "Лена" с "Громовым" А.И. Громовой.

Ещё одно срочное почтово-пассажирское пароходство 19 мая 1909 г. — подписано договор с А.И. Громовой, на рейсы судов к устью Лены, от Якутска до Булун.



В различные годы, из-за экономического состояния страны, объем грузопотока менялся. Река Лена была основной транспортной магистралью Северо-Востока России. И обеспечивала доставку грузов из центральной части страны — до 80% от всего грузооборота региона.

В составе Ленского объединенного речного пароходства насчитывалось 1105 единиц транспортного флота (суммарной мощностью в 610,9 тыс. л.с. и общей грузоподъемностью 1282,6 тыс.т). А также эксплуатировались грузовые суда 21-88, 0225,

1743, 292 Р-25, СК-2000, танкера 621, Р-77, 1754Б, баржи Р-56, 16800, 942, все г/п 1000 т. и даже более. В составе буксирного флота преобладали теплоходы мощностью 600, 800,2 000 л.с, 428, Р-33ЛТ, 4-800, 1741 и 10 мелкосидящих колесных буксиров 1721Л.

23 июня 1994 г. – зарегистрирована «Ленское объединенное речное пароходства»- акционерная компания.

Я прочитала историю судоходства реки Лены, и пароходство Сибирякова и Базанова. Но поискав в интернете фамилию Сибиряков, нашла и целую династию семьи Сибиряковых и выбрала эту тему для своей исследовательской работы, этих знаменитых людей того времени.

## Глава 2. Династия рода Сибиряковых

Шестое поколение купцов-благотворителей "Сибиряковы – это уникальное явление, – уверяет Наталья Гаврилова, научный сотрудник Музея города Иркутска им. А.М. Сибирякова, к.и.н. и доцент ИРНИТУ. – Обычно купеческий род проживает 2-3 поколения: первое сначала пробивается в купеческое сословие, второе – накапливает эти средства, а третье их чаще "разбазаривает". Но Александр Михайлович Сибиряков – представитель шестого поколения свою мощь не растратил, а наоборот приумножил.

Род Сибиряковых владел золотоносными приисками. Александр Сибиряков получил прекрасное образование и считал своим долгом работать на благо России.

**I поколение.** Сибиряков Афанасий (1676-1753) имел несколько парусных судов на Байкале.

**II поколение.** Старший сын Михаил Афанасьевич - крупный забайкальский предприниматель (1787-1810г.), основал город Бодайбо.

**III поколение.** Второй сын Алексей Афанасьевич (1733-1772). Имел речные и морские суда.

**IV поколение.** Сын Ксенофонт Михайлович (1772-1825). Иркутский купец, городской голова, продолжил бизнес отца и занимался доставкой товаров.

**V поколение.** Михаил Александрович Сибиряков (1815-1874). Родился в обедневшей семье. Отец Александр Михайлович, крупный золотопромышленник. Он в 1848 г. обнаружил долине р. Хомолх в бассейне реки Лены признак золота. Является совладельцем Бодайбинской железной дороги, совместно с И.И. Базановым учредили «К° Ленско-Витимского пароходства Базанова и Сибирякова». Занимался благотворительной и меценатской деятельностью.

**VI поколение.** Александр Михайлович Сибиряков (1849-1933). Иркутский купец Первой Гильдии, исследователь Сибири и почетный гражданин, известный меценат. Учился в Цюрихском политехникуме, получил долю в золотопромышленных товариществах отца «Прибрежно-Витимской» и «К° промышленности...»



## Герб рода Сибиряковых.

Герб Сибирякова внесён в Часть 1 Общего гербовника дворянских родов Всероссийской империи. **Значение герба:** Голубой цвет – символизирует величие, верность, безупречность. Красный цвет – символизирует, мужество, смелость и великодушия. Орел – символ власти, господства, , силы, а также великодушия. Полумесяц – символизирует победу над мусульманством. Шлем – символ к титулованному роду.



Купцы 1 гильдии М.А. Сибиряков, отец А.М. Сибирякова (нижний ряд, третий слева), Я.А. Немчинов, И.И. Базанов. 1870-е гг.

### Глава 3. А.М. Сибиряков - патриот, меценат, благодетель

Александр Михайлович, родился 26 сентября 1849 года в Иркутске в семье золотопромышленника, почетный гражданин, купец 1-й гильдии, известный меценат и исследователь Сибири.

Окончив мужскую гимназию в Иркутске, он отправился в Швейцарию, где получил высшее образование в Цюрихском политехникуме. После смерти отца управлять семейными золотыми приисками, пароходством и другими предприятиями стал Александр. Со временем он основал новые компании: "Ангарское пароходство" и "Амурское общество пароходства и торговли".

С этого времени внимание Александра Михайловича обратилось к водным сообщениям Дальнего Востока. В августе 1894 был подписан контракт на учреждение «Амурского общества пароходства и торговли».

В это время настал черёд экспедиций Норденшельда. Именно он сумел первым пройти Северным морским путём. В его путешествии (1878–1880) годах, Александр Сибиряков также принял участие. Он внёс для экспедиции крупную сумму, а также их спонсировали король Норвегии Оскар II и Оскар Диксон. Путешествия было достаточно успешным – судно прошло в Карское море, миновало мыс Челюскина и добралось до устья Лены. Там им пришлось лавировать среди льдов.



За эту экспедицию он был награжден почетным Крестом Полярной Звезды (1878), французским правительством – знаком отличия «Пальмовой ветвью», (1893), удостоен серебряной медали Русского Географического общества (1893).

В 1904 году А.М. Сибирякова и Д.И. Менделеева избрали в почетные члены Томского университета.

В 1910 году Сибиряков покидает Россию и поселяется он в Ницце. Умер Александр Михайлович в Ницце 2 ноября 1933.



## **Глава 4. Роль ледокола «Александр Сибиряков» во время ВОВ**

В 1932 году впервые за одну навигацию пройти весь Северный морской путь смог только ледокол «Александр Сибиряков». А через десять лет ледокол в неравном бою с немецким крейсером и был потоплен.

**Глава 5. Присвоенные имена** в честь А.М.Сибирякова: остров, пароходы, дороги и музеи.

Названный в его честь ещё в 1916 году ледокольный пароход, имел славную судьбу. Возглавляемый знаменитыми Шмидтом и Визе, в 1932 году он прошёл за одну навигацию весь Северный морской путь. Это была мировая сенсация! Сибиряков в то время был еще жив. Швеция высоко оценила заслуги всех участников экспедиции. Сибирякова наградили орденом Полярной звезды, стал почетным членом Шведского общества антропологии и географии, членом-корреспондентом Общества военных моряков, членом научного и литературного обществ города Гётеборга.

### Благотворительная деятельность:

- В общей сложности он потратил более 1,5 млн. руб. на развитие культуры и просвещения Сибири,

### Меценатство:

- были сделаны огромные капиталы в водную транспортную сеть Сибири.

- судовладение, и золотопромышленность, стали его предпринимательской деятельности.

- в 1885 г. он открывает «Ангарское пароходство», и организует буксирное пароходство по Ангаре от устья до Братского острога.

### Экспедиции:

- самым значительным участием Сибирякова было организация знаменитой экспедиции шведского мореплавателя А.Э.Норденшельда по Северо-Восточному проходу и вокруг Евразии в 1878—1880 годах.

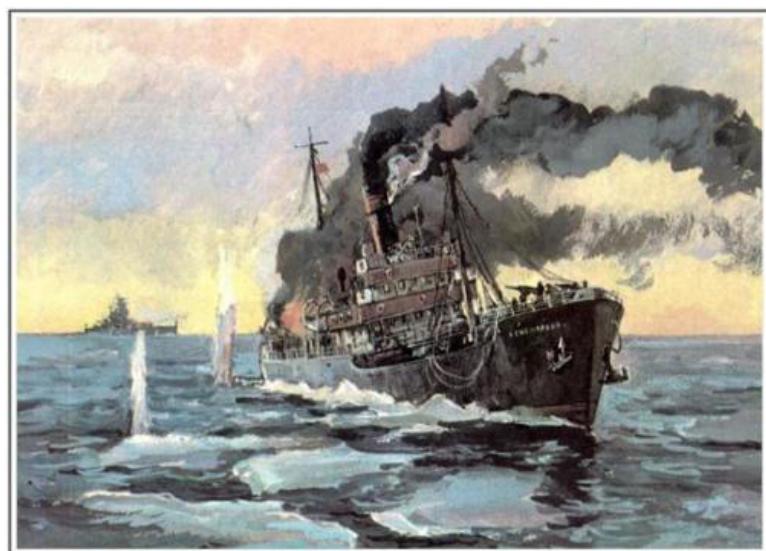
Названные именем Сибирякова:

- Норденшельд назвал остров в устье реки Енисей именем Сибирякова в честь «великодушного организатора различных сибирских экспедиций».

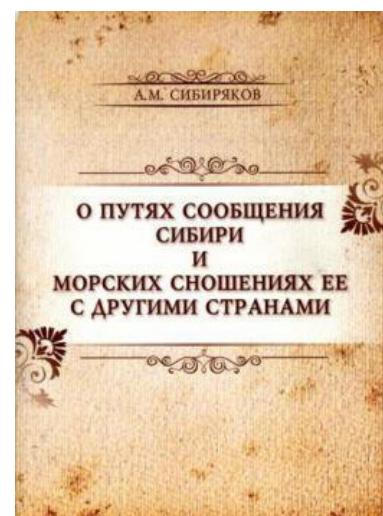
- В наши дни названы именем Александра Сибирякова несколько кораблей. Первым был пароход, купленный из Англии в 1915 году Россией, назван «Александр Сибиряков». Этот корабль в 1932 году за одну навигацию совершил первое сквозное плавание по Северному морскому пути.

- в 1945 году в честь «Александра Сибирякова» назван мощный пароход-ледокол. В 1969 года «Сибиряков» исполнил роль ледокола «Красин» в фильме «Красная палатка». Плавал до 1972 года.

- В 1885 году был построен Сибиряковский тракт для перевозки товаров в Печорский край и Западную Европу. Тракт



Бой парохода "Сибиряков". Худ. Павлинов



имел 180-километровую просеку шириной 6 м, и 5 промежуточными станциями для отдыха ямщиков. Тракт проходил по перевалу Крест в истоках реки Сертынья.

Статьи и книги:

- Путешествия Александра Михайловича были изложены в статьях и книгах;
- Его книга «О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами» (СПб., 1907).



Портрет Александра Михайловича  
кисти художника  
А.И. Корзухин хранится ныне в ИОХМ.

**Из воспоминаний графа Альфреда Кейзерлинга**

Путешествовал он, в сопровождении одного-единственного слуги и почти без багажа; одевался он скромно, так что не отличался от других попутчиков. Он по всегда избегал общения с чиновниками. Разъезжал он всегда инкогнито; а если его узнавали, он сходил с парохода на ближайшей пристани. А потом продолжал путь, наняв небольшую лодку. А людей, которые его интересовали Сибиряков навещал их сам и увлекательно говорил о своих планах".



Музей истории

**Выводы:**

1. Изучая эту историю о возникновении судоходства на реке Лена, я пришла к выводу, что есть люди, которые много средства выделяли для развития и изучения территории России и судоходства Сибири.
2. Изучая династию рода Сибиряковых, мне стала интересна жизнь и большой вклад этой семьи.
3. Изучая жизнь и благотворительную деятельность Сибирякова А.М., я решила дальше продолжить исследовательскую работу.

**Использованная литература**

1. Большая Советская энциклопедия. М., 1976. Т. 23. С. 342.
2. Сибирский календарь. 1998. Новосибирск, 1997 (8 окт).
3. Гаврилова Н.И. Сибиряков Александр Михайлович // Краткая

- энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири. Новосибирск, 1997. Т. 4. Кн. 1.
4. История Сибири. Л., 1968. Т. 3. С. 374.
  5. Ноздрин Г. Меценаты Сибири // Земля Сибирь. 1992. Т. 3. С.58.
  6. Иркутск: из прошлого в будущее. Иркутск, 1989.
  7. Алексеева Г. Письмо из Ниццы // Вокруг света. 1993. № 12. С. 42.
  8. Сибиряков А.М. // Сибирский торгово-промышленный календарь на 1911 год. СПб., 1911. Отд. 2. С. 20.
  - 9.Список главнейших русских золотопромышленных компаний и фирм. СПб., 1896. №. 114, 116–117.
  - 10.Большаков В.Н. Очерки истории речного транспорта Сибири. XIX век. Новосибирск, 1991. С. 166.
  11. Сибиряков А. О пути из Якутска к Охотскому морю. Томск, 1901.
  12. Сибиряков А. Плавание парохода «Оскар Диксон» в 1880 г. к устью Енисея // Известия Вост.-Сиб. отд. Императорского Русского географического общества. 1881. Т. XVII. Вып. 1. С .72–77.
  13. Визе В.Ю. Северный морской путь. Л.–М., 1940.
  14. Норденшельд Д.Е. Плавание на «Веге». Пер. со шведск. Л., 1936. С. 9–19.
  15. Сибиряков А. Очерк из забайкальской жизни. СПб., 1878.

## **СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

*Смольников Кирилл Александрович, ученик 8 класса, МОУ ПСОШ №4, г.Покровск  
 Черняк Раиса Сергеевна, руководитель, учитель русского языка и литературы  
 Ноговицын Роман Романович, научный руководитель, д.э.н., профессор*

### **Введение**

В современном мире Арктика является важнейшим геополитическим объектом, в освоении которого заинтересованы народы многих стран, что подтвердил прошедший в Архангельске в апреле 2017 года Международный форум «Арктика - территория диалога». О важности освоения Арктики говорил на этом форуме президент России В. В. Путин.

Будущее российской Арктики непременно связано с Северным морским путем, который включает в себя все пригодные для судоходства пути плавания из Баренцева в Чукотское море и Берингов пролив.

У России есть давние традиции освоения Северного морского пути: еще Петр I рассматривал освоение этого маршрута как государственную задачу. Предшественником СМП историки считают Мангазейский морской ход, связывавший Поморье с Сибирью в XVII веке. На большие перспективы северного морского сообщения обращал внимание и Михаил Ломоносов. «Российское могущество прирастать будет Сибирию и Северным океаном», – писал он. Особую актуальность этот вывод обрёл в XX веке, когда заработал Северный Морской путь, а освоение Арктики шло в русле рекомендаций Михаила Васильевича Ломоносова.

Считается, что морской транспорт в северных широтах представляет собой наиболее эффективный способ завоза техники, оборудования, энергоносителей, промышленных товаров и продуктов. Северный морской путь - это самый короткий путь из Европы в Азию, альтернатива существующим межконтинентальным транспортным связям между странами Атлантического и Тихоокеанского бассейнов через Суэцкий канал.

Значительные размеры территории Республики Саха (Якутия), отдаленность друг от друга населенных пунктов, расположенных здесь, высокие тарифы на авиаперелеты и отсутствие железной дороги делают очень важной роль речных и морских перевозок во всех областях жизни республики. Это приоритетная задача транспортной стратегии России,

тем более для Якутии, где водный транспорт в большинстве районов остается безальтернативным видом сообщения.

Якутия заинтересована в развитии Северного морского пути, который бы помог ей решить ряд существенных проблем. Ежегодно для нужд республики осуществляется завоз водным транспортом порядка 3 млн тонн грузов, в том числе судами класса «река-море» в арктические районы доставляется около 400 тыс. тонн. Через Северный морской путь завозится до 100 тысяч тонн нефтепродуктов.

В настоящее время на СМП накопилось много нерешенных проблем, которые могут стать тормозом в осуществлении планов и программ социально-экономического развития РФ, в том числе и Республики Саха (Якутия), на долгосрочную перспективу.

В связи с этим назрела необходимость в получении и анализе достоверной статистической информации о состоянии северного морского пути, определении проблем и перспектив развития.

Данная тема исследования актуальна, т.к. для Российского государства СМП имеет важное стратегическое значение, связанное с возможностью транспортировки из районов Крайнего Севера углеводородного и минерального сырья, а также снабжения этих районов техникой и продовольствием. На маршруте Северного морского пути сосредоточена целая сеть уникальных наблюдательных станций, без существования которых трудно представить жизнедеятельность не только отечественных, но и многих зарубежных научных сообществ, изучающих природные и климатические особенности Крайнего Севера.

Учитывая актуальность и специфику решаемых задач, в данной работе поставлена цель:

- Цель работы – выявить и определить основные проблемы и перспективы развития Северного морского пути

В соответствии с поставленной целью определены задачи исследования:

- теоретические: - изучить историю развития северного морского пути, определиться с понятиями «атомный лихтеровоз» «транзитные перевозки» «миля» и др.

- познакомиться с Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (1998 г.) и другими нормативными документами;

- рассмотреть современное состояние СМП и перспективы развития международного судоходства по нему;

- выявить проблемы развития СМП и связанные с ним проблемы обеспечения РС(Я).

- практические: - дать оценку возможностей обеспечения устойчивого функционирования СМП.

- определить практическое значение Северного морского пути в развитии народнохозяйственного комплекса республики;

- на основе проделанной работы сделать вывод о преимуществах и недостатках СМП по сравнению с Южным морским путем.

- обозначить пути решения проблем Северного морского пути.

В данной работе изучается история развития СМП, проблемы и перспективы развития СМП, а также связанные с перспективами экономические выгоды.

## Глава I. История развития Северного морского пути

Северный морской путь (СМП) является национальной морской транспортной магистралью России в Арктике. Эта трасса открыта и оборудована исключительно усилиями нашего государства. Первый проект морского пути из Студеного моря до устья Оби составил московский дьяк Дмитрий Герасимов в 1525 г. Важную роль в освоении СМП сыграло основание в начале XVII в. торговой фактории и порта Мангазея в Обской губе. В 1648 г. русский мореход Семен Дежнев открыл пролив, разделяющий Азию и Америку.

Петр I положил начало работе Великой Северной экспедиции (1725–1743 гг.), в которой активно участвовали военные моряки. Были выполнены описания побережья

Северного Ледовитого океана от устья Печоры до Берингова пролива, изданы 64 карты. Обобщив опыт исследований северных морей России, М.В.Ломоносов в 1763 г. представил в Адмиралтейств-коллегию проект освоения Северного морского пути. Ломоносов считал, что создание СМП приведет к усилению не только экономической, но и военной мощи России на Тихом океане. Однако предпринятая в 1765-1766 гг. попытка преодолеть этот путь на парусных судах (экспедиция В.Я.Чичагова) закончилась неудачно. Даже двойная обшивка корпусов не позволяла парусникам успешно бороться со льдами.

Особое место в истории освоения СМП принадлежит вице-адмиралу С.О.Макарову. Предполагая, что в восточном секторе Северного Ледовитого океана нет паковых льдов, он обосновал возможность плавания там при наличии мощного ледокола. В записке в морское министерство в 1897 г. Степан Осипович указывал, что с помощью ледоколов можно не только провести торговые суда в Арктике, но и при необходимости перевести флот в Тихий океан кратчайшим и безопасным в военном отношении путем. Именно при непосредственном участии С.О.Макарова в 1898 г. и был построен первый в мире ледокол “Ермак”.

В 1912 г. попытки сквозного плавания по СМП предприняли лейтенант Г.Л.Брусилов на паровой шхуне “Св. Анна” и известный полярный исследователь В.А.Русанов на зверобойном судне “Геркулес”. Обе эти экспедиции закончились трагически. Суда и почти все члены их экипажей пропали без вести во льдах Карского моря. Спаслось только два участника Брусиловской экспедиции.

Обострившиеся перед Первой мировой войной международные отношения заставили царское правительство вновь обратиться к проблеме изучения СМП. С этой целью в 1911–1915 гг. ледокольные суда “Таймыр” и “Вайгач”, укомплектованные военными командами, осуществили сквозное плавание по СМП с востока на запад. Переход был совершен за две навигации, с зимовкой во льдах у мыса Челюскин. Этот выдающийся подвиг военных моряков положил начало проходу российских кораблей по СМП.

В течение первых 20 лет советского периода стимулом к развитию освоения СМП стали экономические интересы СССР. Для изучения и освоения СМП с 1920 г. под руководством К.К.Неупокоева начал действовать Обь - Енисейский гидрографический отряд. В 1921 г. экспедиция Н.И. Евгенова произвела маршрутную опись р.Лена от Якутска до ее устья и морскую опись устьев Оленекской протоки и р.Оленек, выполнила съемку и промер бухты Тикси. Значительный вклад в изучение большинства арктических районов и подготовку СМП к регулярным морским перевозкам внесла Гидрографическая служба ВМФ. В 1923 г. Н.Н.Матусевич возглавил Северный гидрографический отряд, построивший на Новой Земле радиостанцию и обеспечивший гидрографические исследования в проливе Маточкин шар. В 1923 г. Гидрографическое управление ВМФ организовало экспедицию в северо-восточную часть Карского моря на гидрографическом судне “Таймыр” (начальник экспедиции А.М.Лавров, научный руководитель В.В.Шулейкин).

Параллельно с проводившимися исследованиями формировалась организация управления, материально-технического, ледокольного, гидрометеорологического и навигационно-гидрографического обеспечения СМП. В итоге на Севере был заложен прочный фундамент для промышленного освоения богатых местных природных ресурсов. К началу Великой Отечественной войны СМП уже был подготовлен к регулярным морским транспортным перевозкам и проходу по нему боевых кораблей.

Однако экспедиции по проводке военных кораблей происходили эпизодически: три экспедиции в предвоенный период и одна во время войны (в 1942 г. с Тихоокеанского на Северный флот были переведены лидер ЭМ “Баку”, а также ЭМ “Разумный” и “Разъяренный”). Организация переброски военных кораблей по СМП осуществлялась Полярным отделом Главного штаба ВМФ.

Корабли Северного флота активно использовались при конвоировании на отдельных участках СМП (в основном в Карском море), где в составе конвоев было проведено 2568 судов. При действиях против конвоев в Карском море немецкие подводные

лодки потопили девять советских транспортов. Их собственные потери составили три ПЛ. Район боевых действий на судоходных трассах охватывал только западную часть СМП. Судоходство в восточном секторе Арктики развивалось при отсутствии военного противодействия.

	<i>С.Дежнёв</i>	<i>1648</i>	<i>Открыл пролив, разделяющий Азию и Америку</i>
	<i>В.Я. Чичагов</i>	<i>1765 г</i>	<i>Отыскать северный проход через Арктический бассейн к берегам Камчатки</i>
	<i>Ф.К. Литке</i>	<i>1822г</i>	<i>Плавание к западным берегам Новой Земли, описание берега Мурмана.</i>
	<i>П.К. Пахтусов</i>	<i>1828г.</i>	<i>Географическое описание Новой Земли.</i>
	<i>А.Вилькицкий. Гидрографическая экспедиция СЛО.</i>	<i>1898г</i>	<i>Описание южной части Карского Моря.</i>
	<i>С. Макаров</i>	<i>1901г</i>	<i>Плавание на ледоколе «Ермак» к Новой Земле и ЗФИ.</i>
	<i>В. Русанов</i>	<i>1907-1909гг</i>	<i>Плавание на лодке по проливу Маточкин Шар и его описание. Описание Западного берега Северного острова Новой Земли.</i>
	<i>И. Сергеев Гидрографическая экспедиция СЛО.</i>	<i>1910г</i>	<i>Плавание ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» под Владивостоком Берингова пролива</i>

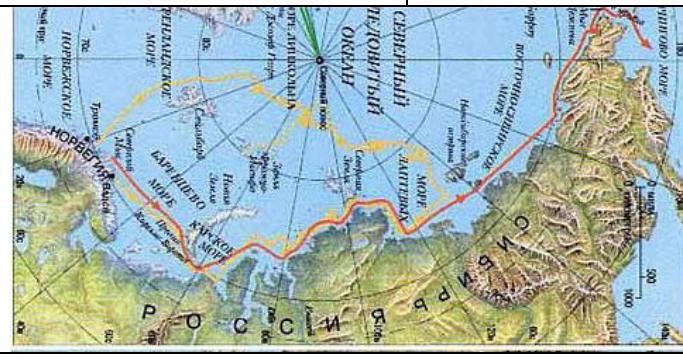
	Г.Я. Седов	1912-1914гг	Достижение Северного Полюса.
 Георгий Львович Брусилов	Г. Брусилов	1913	Проход Северного Морского Пути
	О. Шмидт Экспедиция Арктического института	1929г	Организация геофизической обсерватории в бухте «Тихая» (ЗФИ).
	О.Ю. Шмидт	1932г	Сквозное плавание с Запада на Восток по Северному Морскому Пути за одну навигацию.
	И.Ю. Папанин	1938	Первая полярная дрейфующая станция «СП-1».
	17 августа 1977 - советский атомный ледокол «Арктика» впервые в истории мореплавания достиг Северного полюса в надводном плавании (до этого были подлодки США SSN-578 в 1959 и СССР «Ленинский комсомол» в 1963)		

Таблица 1. Основные этапы освоения СМП

В 1992 г. отмечалось 60-летие СМП (за начальный отсчет принят 1932 г., в котором был совершен сквозной коммерческий проход ледокольного парохода “А.Сибиряков” по СМП с запада на восток за одну навигацию и создание ГУ СМП). К этой юбилейной дате на СМП действовали 7 атомных и 8 дизельных линейных ледоколов, атомный лихтеровоз “Севморпуть” и более 130 транспортных судов усиленного ледового класса. Объем

перевозимых грузов по СМП составил более 6 млн.т в год, что в 5 раз превышало общий объем ежегодного грузопотока в зарубежной Арктике.

В 1977 г. впервые в активном плавании достиг Северного полюса атомный ледокол "Арктика". В 1979 г. была начата круглогодичная навигация на линии Мурманск-Дудинка, обслуживающая комбинат "Норильский никель".

Новый импульс идеи международных транзитных перевозок по СМП дали Мурманские инициативы 1987 г. В них указывалась принципиальная готовность СССР предоставить ледоколы для проводки иностранных судов при условии нормализации международной обстановки.

В навигацию 1998 г. постановлением Правительства РФ на трассе СМП вдоль Арктического побережья России для захода иностранных судов было открыто свыше 50 портов. Это решение принято из-за необходимости интеграции СМП в транспортный коридор Европа–Азия. Проведенные в мае–июне 1998 г. совместно с комиссией ЕС экспериментальные рейсы танкеров по вывозу газоконденсата с полуострова Ямал в Европу подтвердили перспективность использования СМП для транзита грузов.

## 1.2. Современное значение СМП

Северный Морской путь проходит по морям Северного Ледовитого океана через Баренцево море, Карское, море Лаптевых, Восточно – Сибирское море, Чукотское, и частично Берингово море (Рис. 1). Он ограничен западными входами в Новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, и на востоке - в Беринговом проливе. Длина Северного Морского пути от Карских Ворот до бухты Провидения — около 5600 км. Северный Морской путь обслуживает порты Арктики и порты крупных рек Сибири.



Рис.1 Северный морской путь – кратчайший путь между Европейской частью России и Дальним Востоком

Организационно Северный Морской путь делится на:

- Западный сектор Арктики — от Мурманска до Дудинки, обслуживается ледоколами Росатомфлота.
- Восточный сектор Арктики — от Дудинки до Чукотки, обслуживается ледоколами Дальневосточного морского пароходства.

На всем протяжении СМП 18 портов (Рис.2):

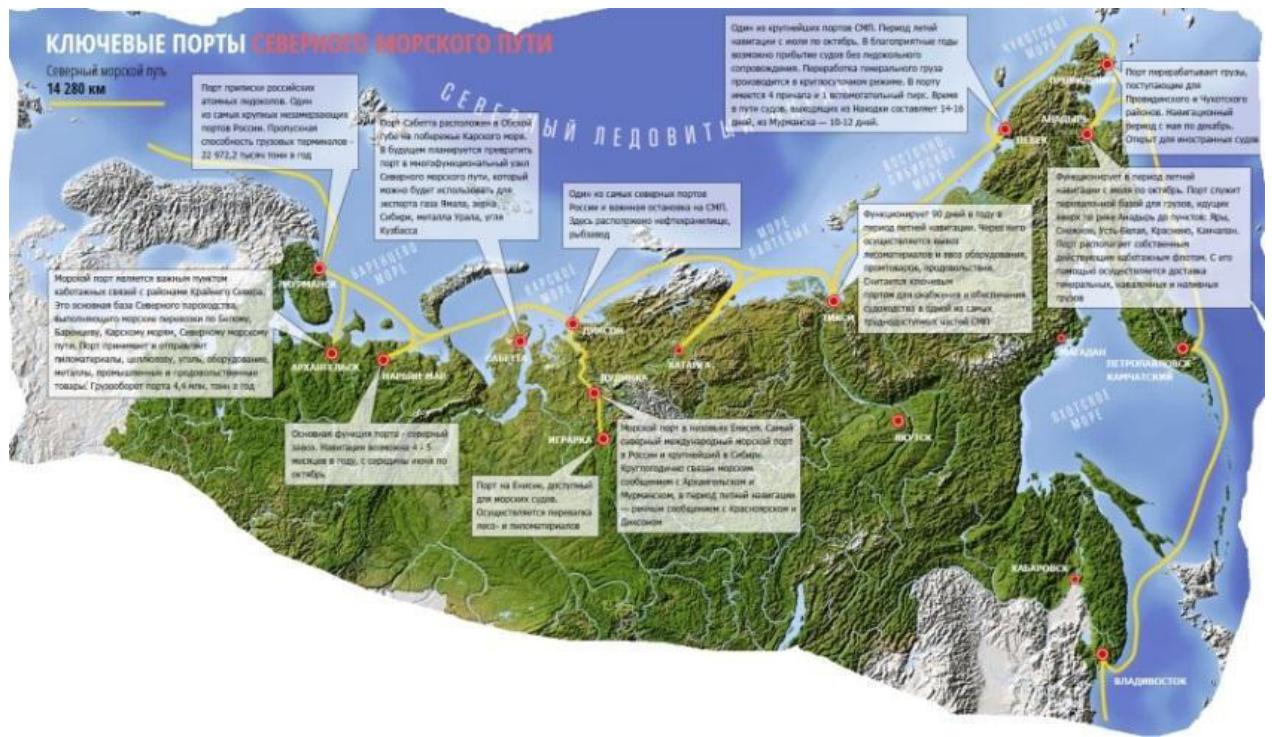


Рис.2 Основные порты Северного Морского пути.

Опорной базой для развития Северного морского пути в период до 2035 года называют глубоководный район морского порта [Архангельск](#), строительство которого предусматривается Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. Сегодня на протяжении всего Северного морского пути работает только два глубоководных порта - Сабетта и Мурманск, - что не позволяет перерабатывать заявляемый перспективный грузопоток по СМП<sup>2</sup>.

Северный морской путь (СМП) в соответствии с Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (1998 г.) определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике».

СМП почти в 2 раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток. Длина основной ледовой трассы СМП от новоземельских проливов до порта Провидения 5610 км; протяжённость судоходных речных путей, примыкающих к СМП, составляет около 37000 км. Однако продолжительная и суровая зима при коротком и холодном лете обусловливают большую ледовитость арктических морей, являются главным препятствием для прохода судов на значительных отрезках трассы. Наиболее трудные условия плавания складываются в районах больших скоплений тяжёлых льдов, которые до конца не разрушаются даже в самые тёплые месяцы (Таймырский и Айонский ледовые массивы). Проводка транспортов здесь возможна только с помощью ледоколов.

СМП является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. Он объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири, сухопутные, воздушные и трубопроводные виды транспорта. Для некоторых районов арктической зоны — Чукотки, островов арктических морей и ряда населенных пунктов побережья Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа — морской транспорт является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения. На направлении Мурманск—Дудинка осуществляется круглогодичная навигация в целях обеспечения деятельности Норильского горно-металлургического комбината (ГМК).

С другой стороны, Северный морской путь интересен как транспортная артерия для перевозки минерального сырья из арктических регионов России. В прилегающих к нему районах содержится 35% мировых запасов нефти и газа. Перевозки же российского газа и

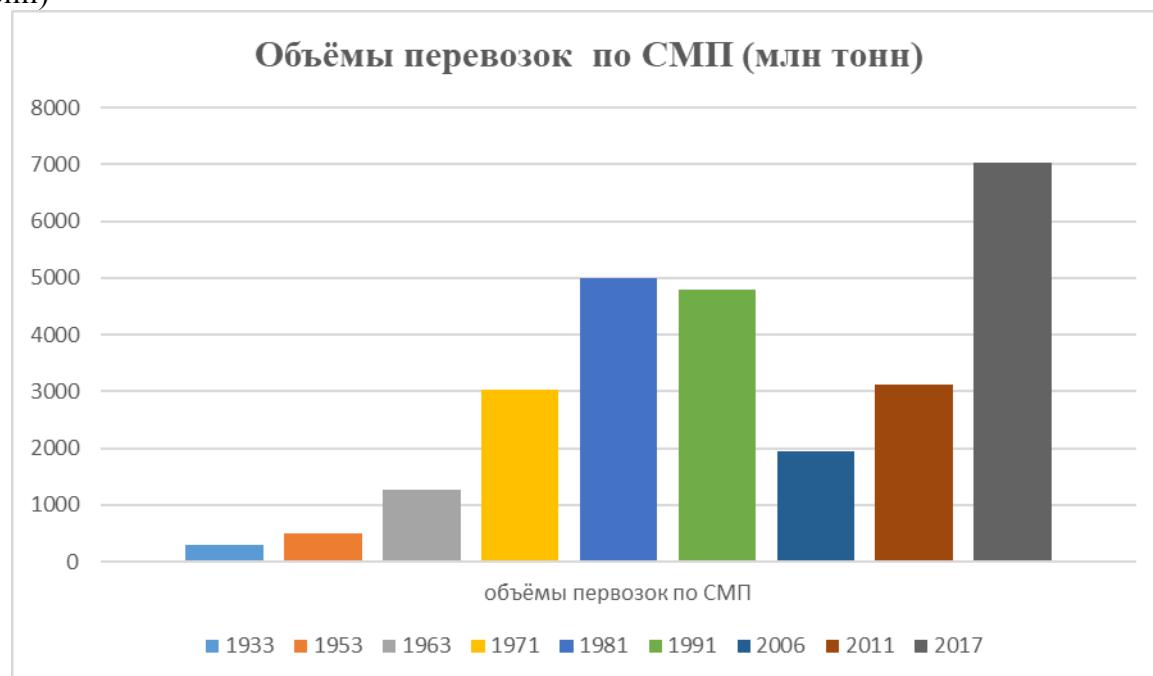
нефти морским путем могут оказаться выгоднее строительства и эксплуатации газо- и нефтепроводов. Кроме того, по Северному морскому пути можно организовать перевозку минеральных удобрений с Кольского полуострова в Восточную Азию, в Китай.

В 2010 году к традиционным перевозкам грузов Норникеля, Обской губы и Северного завоза прибавились перевозки в восточном направлении. Это перевозки нефтепродуктов на Чукотку, экспорт углеводородов из Мурманска в Китай и транзитные перевозки железорудного концентрата из Норвегии в тот же Китай. Потенциальный объём перевозок по СМП к 2019 году может составить 43 млн. тонн в год. А зарубежные эксперты прогнозируют к 2020 году рост объёма транзита в восточном направлении до 6 млн. тонн, а в западном — 3 млн. тонн в год.

Объёмы перевозок по Севморпути  
По данным ФГКУ «Администрация Севморпути, ФГУП «Атомфлот»

1933	1943	1953	1963	1971	1981	1986	1991	1996	2000	2001	2001	2001	2001	2001	2017
130	28	506	126	303	500	645	480	180	195	311	393	398	539	726	1069

Табл. 2. Объём перевозок по Северному морскому пути с учётом транзитных грузов (тыс. тонн)



Как можно видеть из данных таблицы 2 и диаграммы, к 2009 году по сравнению с 1980 годами объём перевозок по Северному морскому пути снизился с 6—8 миллионов тонн грузов в год примерно в 5—6 раз. И лишь в 2017 году объём перевезённых грузов по Севморпути превзошёл данные 80-х годов прошлого века, составив 7,26 млн тонн (+35 % к 2015 году).

В настоящее время по транспортным артериям СМП осуществляют завоз топлива и продуктов в пункты Российской Арктики более 10 иностранных танкеров и рефрижераторов. На каждую навигацию распоряжениями Правительства РФ открываются для захода иностранных судов более 40 портов и порто-пунктов, расположенных вдоль трассы СМП. Вместе с тем коммерческий транзит иностранных судов по СМП пока не развивается. С 1991 г. по 1997 г. осуществлена проводка только одного иностранного судна

(“Астролябия” под флагом Франции). Зарубежные грузоотправители предпочитают использовать (фрахтовать) для перевозки своих грузов в этих водах российские суда ледового класса.

### Транзитные перевозки по Севморпути

Данные	2010	2011	2012	2013	2014
Объём транзитных перевозок, млн тонн	0,11	0,82	1,26	1,16	0,27
Количество судов, ед.	4	34	46	н/д	25

Таблица 3. Транзитные перевозки по Севморпути



Перспективные ежегодные объемы перевозок по СМП оцениваются Минприроды России в 40-43 млн тонн к 2020 году и 60-70 млн тонн к 2030 году. Согласно указу Президента РФ от 7 мая 2018 года, ежегодные объемы перевозок по СМП должны достичь 80 млн тонн к 2025 году.

От развития СМП во многом зависит развитие хозяйства Республики Саха, Магаданской области и Чукотки. На их долю в настоящее время приходится основная часть запасов и добычи алмазов, золота, олова, большие запасы железных руд, каменных углей, соли, слюды, вольфрама, редких металлов и других полезных ископаемых.

Таким образом, роль и значение Северного морского пути как транспортной магистрали определялись, прежде всего, потребностями промышленного освоения и успешного функционирования хозяйственных комплексов, прилегающих к трассе районов арктического побережья.

### 1.3. Хозяйственное значение Северного морского пути для арктических регионов нашей страны

Роль и значение Северного морского пути как транспортной магистрали, определялись, прежде всего, потребностями промышленного освоения и успешного функционирования хозяйственных комплексов, прилегающих к трассе районов арктического побережья как важнейшего фактора стабилизации экономики и обеспечения национальной геополитической и экономической безопасности России .

Являясь внутренним путем России, Северный морской путь играет важную роль в хозяйственной жизни многих областей нашей страны, которые связаны с Северным Ледовитым океаном такими большими реками, как Обь, Енисей, Лена, Индигирка, Колыма, Хатанга и другие. Эти реки несут свои воды в Северный Ледовитый океан и образуют с арктическими морями единую транспортную систему.

Морской транспорт традиционно играет важную экономическую роль в обеспечении жизнедеятельности населения и функционировании хозяйственных комплексов. Его роль и значение в северных широтах прежде всего обусловлены рядом важнейших факторов, связанных с обширной протяженностью береговой линии северной зоны России: отсутствием или слабой разветленностью наземных коммуникаций круглогодичного действия в прилегающих к морскому побережью районах; связывающей ролью морских трасс для внутренних водных путей европейского и прежде всего азиатского Севера и меридиональных железнодорожных магистралей этих крупнейших регионов страны. Особо важную роль играют стратегические факторы, связанные с геополитическим и транснациональным значениями морского судоходства в арктической зоне. Это, прежде всего, контроль над морскими акваториями, потенциально богатыми природными ресурсами, транзитное значение Северного морского пути как внутреннего маршрута между северо-западными и дальневосточными регионами России, а также возможностями роста транснациональных транзитных перевозок по трассе Северного морского пути между европейскими портами и портами Тихоокеанского региона

В обозримой перспективе Севморпуть остается ключевым элементом транспортного обеспечения арктических районов России. Более того, в ближайшей перспективе его роль может существенно возрасти. Новые возможности для развития перевозок по этой трассе открываются прежде всего в связи с освоением месторождений углеводородов в прибрежных районах и на арктическом шельфе. Имеются также благоприятные перспективы для развития транзитных перевозок грузов иностранных фрахтователей по Севморпути в рамках формирования единой транспортной системы между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Северо-Тихоокеанского побережья США и Канады.

Становление рыночных отношений, развитие процессов федерализма, глобализации и регионализации на экономическом пространстве Севера России дают импульс к развитию и углублению процессов международного сотрудничества и интеграции. Получают развитие "коридоры" экономического сотрудничества нового тапа - Евро-Арктический (Баренцев) коридор. Мурманский, Архангельский, Чукотский, Азиатско-Тихоокеанский коридоры, Северный морской путь.

Велики роль и значение Северного морского пути в развитии экономики и транспортных связей Северо-Востока России и прежде всего Республики Саха (Якутия), Магаданской области и Чукотки, на долю которых в настоящее время приходится основная часть запасов и добычи алмазов, золота, олова, большие запасы железных руд, каменных углей, соли, слюды, вольфрама, редких металлов и других полезных ископаемых.

Периодам промышленного освоения районов Севера, как правило, соответствует свой уровень развития производительных сил экономических и транспортных связей. В этой связи районы Северо-Востока, в отличии, например, от районов европейского Севера и Северо-Западной Сибири, находятся на начальном этапе своего развития, которому соответствуют сезонные, водные пути сообщения (речные и морские), откуда прокладываются к месторождениям полезных ископаемых наземные пути, обычно в виде автомобильных дорог и зимников.

Такими обособленными промышленными очагами на Севере-Востоке являются или были до 90-х годов районы верхней Колымы и Индигирки, снабжение которых целиком базируется на порты Дальнего востока и порт Нечаево, откуда грузы, поступающие морским транспортом, вывозятся по колымской магистрали горным предприятиям, район Залива креста и Анадыря, включая Пульгинский горнорудный комбинат, куда грузы завозятся

морским транспортом из портов Дальнего Востока: Певекский (Чаунский) промышленный район, снабжение которого осуществляется Северным морским путем как из портов Дальнего Востока, так и европейского Севера, а также в прибрежном плавании; Яно-Индигирский промышленный район, обеспечение которого в значительной мере также базируется на Северный морской путь. Северные районы Якутии связаны с центром Северным морским путем через порты Дальнего Востока и европейского Севера.

Таким образом, для прибрежных районов Северо-Востока роль и значение Северного морского пути заключается главным образом в снабжении местного населения заполярных районов и опорных баз Северного морского пути и обеспечении необходимыми материалами строительства и эксплуатации промышленных предприятий, в первую очередь горнодобывающих. Если для снабжения местного населения требовалось завозить ежегодно примерно 15-20 тыс. т грузов, то для промышленных предприятий - сотни тысяч тонн.

Создание промышленных предприятий потребовало концентрированного завоза грузов в несколько пунктов и организации в них портов, специализированных складов, механизированных причальных линий, что эффективно можно было осуществлять судами большой грузоподъемности (свыше 4-5 тыс.т). Это в свою очередь определяет необходимость модернизации и совершенствования организации управления и функционирования Северного морского пути. Требуется изменение характера и методов проводки и плавания судов в условиях Арктики, необходимо применение более мощных ледоколов, наиболее совершенные методы ледовой разведки, а также глубокое изучение закономерностей изменения климата, ледовитости морей, движения льдов, т.е. в организации развернутого научного изучения Арктики.

Таким образом, с ростом промышленного освоения Крайнего Севера все настоятельнее становилось превращение Северного морского пути в постоянно действующую магистраль круглогодичных массовых перевозок народнохозяйственных грузов.

Это необходимость диктовалась всем ходом освоения огромных природных богатств северных территорий и необходимостью обеспечения надежной связи Европейской и Азиатской частей страны через северные моря для поддержания все нарастающих темпов развития производительных сил районов Крайнего Севера и повышения их роли в обеспечении промышленности страны широким комплексом продукции - цветных и редких металлов, золота, алмазов, олова, лесоматериалов, пушнины, рыбы и др.

Значение Северного морского пути как самостоятельного евроазиатского транспортного коридора очень велико. Это связано с активизацией освоения российского нефтегазоносного арктического шельфа, с ростом перевозок Норильского металлургического комбината - одного из крупнейших в мире производителей и экспортеров цветных металлов.

По прогнозам специалистов, для Якутии и её северных и арктических районов значение Северного морского пути будет только возрастать, поскольку в последние годы возникают проблемы мелководья в Иркутской области и средней части реки Лены на территории республики.

В настоящее время власти региона совместно с федеральным центром усиленно работают над обновлением флота, в том числе класса «река-море», а также проведением полного комплекса работ по содержанию водных путей в Ленском бассейне и морских участков арктических рек, строительству дноуглубительной техники.

## **Глава II. Проблемы СМП и перспективы развития международного судоходства по нему**

### **2.1. Проблемы СМП и пути их решения**

В процессе перехода к рыночным отношениям произошла трансформация звеньев СМП и хозяйствующих субъектов в различные формы собственности.

1. Проводимые реформы особенно негативно отразились на социально-экономической сфере Севера. Значительная часть производства свернута. Новые «точки» экономического возрождения арктической зоны пока не получают должной

поддержки государства. Объемы перевозок грузов по СМП, сократившись в 4 раза, и продолжают находиться на низком уровне. Транспортная система Севера во многом остается невостребованной.

2. Большая часть транспортных судов ледовых категорий по ресурсным показателям к 2003 г. выведена из эксплуатации. Оставшиеся 50-60 судов ледовых категорий не смогут обеспечить перспективный объем перевозок грузов. Решений по строительству новых транспортных крайне мало.

В настоящее время у России есть шесть действующих атомных ледоколов — «Россия», «Советский Союз», «Ямал», «50 лет Победы» «Таймыр» и «Вайгач». Также у России есть единственный в мире атомный лихтеровоз «Севморпуть». Сегодня Россия не только обладает самым мощным ледокольным флотом в мире, но и уникальным опытом конструирования, постройки и эксплуатации таких судов.

	Название ледокола	Мощность	Год постройки	Примечание	Окончание эксплуатации
	«Россия»	75 тыс л.с.	1985	Четвертый в мире ледокол с ядерной энергетической установкой	2022-2026
	«Советский Союз»	75 тыс л.с.	1989	В 2002 году впервые в практике его энергетическая установка была использована для электроснабжения береговых объектов	2022-2026
	«Таймыр»	50 тыс л.с.	1989	предназначен для проводки судов в устья сибирских рек. Отличается уменьшенной осадкой	2022-2026
	«Вайгач»	50 тыс л.с.	1990	построен на финской судоверфи «Вяртсиля Морская Техника» по заказу Советского Союза	2022-2026
	«Ямал»	75 тыс л.с.	1992	Помимо сопровождения судов, идущих по Северному морскому пути, спасательных работ совершают туристические круизы на Северный полюс	2022-2026
	«50 лет Победы»	75 тыс л.с.	2007	Крупнейший в мире атомный ледокол	2035

	«Севморпуть»	39 436 л.с.	1988	Единственное действующее грузовое судно с атомной силовой установкой	
--	--------------	-------------	------	--	--

Табл. 4. Крупнейшие ледоколы, эксплуатируемые в настоящее время

3. Арктические порты по-прежнему являются самым слабым звеном на СМП. Из-за отсутствия средств у собственников, модернизация технического оборудования портов после 1990 г. производится в ничтожных масштабах. Причальные сооружения в большинстве арктических портов требуют капитального ремонта, реконструкции и дноуглубления для приема современных судов. В большинстве портов отсутствуют или находятся в критическом состоянии сооружения по приему и утилизации судовых отходов, средства ликвидации аварийных разливов нефти.

4. Навигационно-гидрографическое обеспечение, из-за сокращения бюджетного финансирования до 15-20% от необходимого объема, находится на грани выживания, и его состояние не обеспечивает безопасность мореплавания в должной мере.

5. Из-за отсутствия бюджетного финансирования число полярных станций сократилось с конца 80-х годов почти в два раза. Прекращены работы по развитию Центра ледовой и гидрометеорологической информации «Север».

6. Система радиосвязи, существовавшая в течение многих лет, фактически прекратила существование из-за ликвидации сети радиостанций Минтранса России и Росгидромета. Аварийно-спасательная служба свернута. Штаб морских операций восточного района СМП в порту Певек с 1997 г. не функционирует.

7. Существующие тарифы, налоги и таможенные пошлины на СМП пока не способствуют экономическому развитию Арктической зоны России и ее транспортному обеспечению. Действующие соглашения пока не защищают в должной мере приоритет российских перевозчиков.

8. Остро всталла проблема нехватки квалифицированных кадров в регионе. Быстрое восстановление такого гигантского проекта, как СМП, невозможно без правильно выстроенной системы кадрового обеспечения. Проект нуждается в компетентных специалистах разных областей для выполнения широкого спектра задач. Наиболее востребованными являются специальности для обрабатывающих производств и машиностроения, добычи полезных ископаемых, разного рода инженеры. Также востребованными сферами деятельности являются: социальная, транспортная, образования и связи.

В целях обеспечения бесперебойного и безопасного функционирования Северного морского пути, а также дальнейшего успешного освоения ресурсов континентального шельфа и создания условий эффективной деятельности государства в Арктике, предлагаются следующие проекты поручений соответствующим министерствам и ведомствам:

- создать федеральную структуру по управлению развитием и функционированием СМП на основе государственно-частного партнерства;
- разработать концепцию федеральной целевой программы «Восстановление и развитие СМП»;
- при разработке федеральной целевой программы развития морского транспорта до 2020 года предусмотреть разработку концепции утилизации гражданских судов с ядерной энергетической установкой (ЯЭУ) и судов атомного флота, проекты их утилизации, подготовить предложения по источникам финансирования проектов и включению соответствующих расходов в федеральный бюджет.

Возможным направлением развития СМП видится формирование международной компании, которая может способствовать развитию транзитного международного транспортного коридора, в улучшении работы которого заинтересованы многие страны мира.

Поэтому СМП, в первую очередь, нужен нашему государству, что и определяет необходимость его интенсивного развития для обеспечения доставки как полезных ископаемых Сибири, так и грузов, необходимых для жизнедеятельности наших северных территорий.

## **2.2. Интерес иностранных компаний к СМП**

В 1991 году, после распада СССР, Северный морской путь был открыт для международного судоходства. Однако лишь спустя 15 лет, вследствие таяния льдов Арктики, этот маршрут стал привлекать иностранные компании. Так, в 2009 году два коммерческих судна последовали курсом между Европой и Азией через северные воды России. В 2011 году этот путь был избран уже 34 судами (для сравнения, через Суэцкий канал в год проходит 18 000 судов)

Вместе с тем зарубежные судоходные компании проявляют больший интерес к СМП. Его освоением хотят заняться Китай, Индия, Япония, Сингапур и другие страны.

Особенно приоритетным в развитии СМП Россия считает партнерство с Китаем. Осенью 2013 года выяснилось, что китайский морской корабль, предпочтя идти через российскую магистраль, выиграл порядка двух недель в сравнении с тем, если бы поплыл через традиционный для китайских мореходов маршрут в Индийском океане через Суэцкий канал. Поэтому заметен рост заинтересованности судоходных компаний из КНР в использовании СМП. Северный морской путь позволит Китаю быстрее доставлять грузы в Европу морем, сократить путь на 20–30%, а также сэкономить на топливе и кадровых ресурсах.

Учитывая, что 90% китайских товаров доставляется именно по морю, развитие арктического пути предсказывает Китаю экономию и рост прибыли. Взамен КНР принимает большое участие в развитии Архангельской области.

Главное преимущество СМП перед южными маршрутами – это серьезное сокращение времени транспортировки грузов. Севморпуть позволяет экономить от 12 до 15 дней при перевозке грузов из Азии в Европу, что снижает расходы и повышает эффективность транспортировки. Например, протяженность маршрута Йокогама–Роттердам через СМП составляет 7300 морских миль против 11 200 морских миль через Суэцкий канал. Благодаря СМП можно сэкономить до 13 дней в пути.

Китай видит арктический путь как способ снижения стоимости транспортировки товаров в Европу в два раза. Сырая нефть, потребляемая морским транспортом Китая, является самым большим фактором в стоимости доставки. Цена топлива составляет половину от общей стоимости фрахта. Поднебесная проводит активную экономическую политику на этом направлении, приобретает гидрометеостанции, ледоколы, инвестирует в экономику арктических государств, таких как Исландия.

Но в первую очередь интерес Китая связан с использованием Северного морского пути. Они хотят тащить грузы по этому маршруту с Европы в Азию. Для этих целей даже создается специальный ледокольный флот. Планы Китая по транспортировке грузов – через пять лет каждую шестую тонну национальных грузов будут переправлять через СМП.

Северный морской путь рассматривается Китаем как важнейшая часть «Ледяного Шелкового пути». По некоторым оценкам, полное раскрытие потенциала этого арктического маршрута сократит ежегодные издержки международной морской торговли на 53,3–127,4 млрд долларов к 2020 году.

У Японии также есть свои интересы в Арктике, эта страна также входит в Арктический совет. Страна восходящего солнца намерена активно использовать СМП и даже готова направить по этому пути до 40% всех своих грузов. Япония собирается совместно с Россией следить за ледовой обстановкой в Арктике, так как Севморпуть является самым

быстрым способом доставки товаров из Японии в Европу, к 2020 году грузопоток через Северный морской путь может вырасти до 65 млн тонн в год.

### **2.3. Преимущества СМП**

Во-первых, **время в пути становится на треть меньше**, что критически важно для поставок скоропортящихся и замороженных грузов, а также одежды и обуви, продающихся сезонными коллекциями. Одной только одежды в мире продается на 3,5 трлн долларов в год, и сокращение сроков доставки позволит снизить обязательные объемы складских запасов готового товара примерно на 600-800 млрд долларов, что даст существенную экономию в оборотных средствах и станет очень сильным стимулом к переходу на новый маршрут.

Во-вторых, **через российский Север доставка обходится дешевле**. Каждая неделя хода крупного сухогруза требует примерно 500 тысяч долларов эксплуатационных расходов, что по северному маршруту уже само по себе обеспечивает экономию примерно в миллион на один переход.

С учетом других статей экономии средняя стоимость доставки стандартного морского контейнера (TEU) обходится примерно **на 11% дешевле**, а вместе с непрямыми эффектами, например, уже упомянутой возможностью не держать складской запас, общая экономия достигает примерно четверти нынешних издержек. (таблица 5).

**Сравнительный анализ себестоимости рейсов сухогруза 70 000 тонн из Киркинеса (Норвегия) в Иокогаму (Япония) через Суэцкий канал и по маршруту с использованием Севморпути**

№	Показатели себестоимости	Через Суэцкий канал	По Севморпути
1.	Расход топлива всего -	\$ 1 000 000 на 44 дня	\$ 601 000 на 26 дней
2.	в день -	33 т по цене \$700 за 1 тонну	33 т по цене \$700 за 1 тонну
3.	Стоимость фрахта всего -	\$ 720 000 на 48 дней	\$ 450 000 на 30 дней
4.	в день -	\$ 15 000 в день	\$ 15 000 в день
5.	Плата за проход через Суэцкий канал	\$ 250 000	нет
6.	Плата за ледокольное сопровождение по СМП	нет	\$ 375 000
7.	Плата за обслуживание в портах	\$ 250 000	\$ 250 000
8.	Непредвиденные расходы (буксировка в порту и др.)	\$ 50 000	\$ 50 000
9.	Дополнительная страховая премия по риску пиратства в Аденском заливе	\$110 000	нет
10.	Дополнительная страховая премия за прохождение по СМП	нет	\$ 70 000
11.	Итого	<b>\$ 2 380 000 и 48 дней</b>	<b>\$ 1 796 000 и 30 дней</b>

**Севморпуть также является более безопасным маршрутом.** Риски остановки движения через Суэцкий канал из-за обострения ситуации на Ближнем Востоке возникают постоянно. Да и пираты не добавляют плюсов этому маршруту. «Традиционный южный путь» проходит через пиратский Малаккский пролив и Сомалийские воды, безопасность данных рейсов обеспечивается за счет более высоких затрат. Таких проблем не существует на СМП (Северный морской путь), что может значительно снизить транспортные риски.

Наконец, **на Севморпуть нет ограничений для судов по тоннажу**, как на «южном пути», из-за узких проливов и каналов, например Малаккского пролива или пролива Бashi.

Несмотря на ограниченный навигационный сезон, преимущества Северного морского пути очевидны, а уж **потенциал для его развития просто огромен**. В условиях глобального потепления и таяния арктических льдов ожидается, что навигационный период Северного морского пути будет еще более продолжительным. В этом случае маршрут может быть далее расширен на север, что значительно увеличит его навигационную ценность.

Также Северный морской путь интересен как транспортная артерия для перевозки минерального сырья из арктических регионов России. В прилегающих к нему районах содержится 35% мировых запасов нефти и газа. Перевозки же российского газа и нефти

морским путем могут оказаться выгоднее строительства и эксплуатации газо- и нефтепроводов. Кроме того, по Северному морскому пути можно организовать перевозку минеральных удобрений с Кольского полуострова в Восточную Азию, в Китай.

Таким образом, выгода развития СМП очевидна(Рис.3)



Вместе с очевидными преимуществами развития СМП, нельзя не обратить внимание на минусы, которые существуют сегодня из-за вышенназванных проблем. В первую очередь это ограниченная навигация из-за сурового климата, которая не осуществляется круглый год, хотя представители некоторых компаний заявляют, что для них Севморпуть является круглогодичной трассой. Второй минус использования СМП заключается в слабой инфраструктурной составляющей пути, на данный момент есть только Дудинка - единственный порт, который готов принимать корабли (Рис.4).



В настоящее время возникла необходимость в создании новых мощных ледоколов, задача которых, - гарантировать круглогодичную навигацию по всей протяженности Северного морского пути.

### Будущее Северного морского пути

Намеченные мероприятия	Сроки
------------------------	-------

Совершенствование навигационно-гидрографического обеспечения судоходства	2019-2024
Развитие портовой инфраструктуры, в том числе строительство терминала сжиженного газа и газового конденсата «Утренний» в порту Сабетта	2019-2024
Строительство четырёх ледоколов на сжиженном газе	2019-2024
Строительство объектов глобальной морской системы связи при бедствии и для бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)	2019-2024
Строительство гидрографических, лоцмейстерских, аварийно-спасательных судов ледовых классов	2019-2024

### **Заключение**

Рассмотрев историю развития Северного морского пути, его современное значение, плюсы и минусы, мы пришли к следующим выводам:

Россия – морская держава, морской транспорт традиционно играет важную экономическую роль в обеспечении жизнедеятельности населения и функционировании хозяйственных комплексов.

Становление СМП как транспортной магистрали началось уже в советский период, когда по СМП перевозили цветные металлы и руды, лес, сухие грузы, уголь. Значимая эксплуатация СМП началась только после Великой Отечественной войны (ее пик пришелся на 1970 — начало 1980-х годов).

Являясь внутренним путем России, Северный морской путь играет важную роль в хозяйственной жизни многих областей нашей страны, которые связаны с Северным Ледовитым океаном такими большими реками, как Обь, Енисей, Лена, Индигирка, Колыма, Хатанга и другие. Эти реки образуют с арктическими морями единую транспортную систему.

Выгоды использования СМП для транзитных перевозок:

- экономия на топливе;
- уменьшение продолжительности рейса уменьшает расходы на оплату труда персонала и уменьшает стоимость фрахта судна;
- отсутствует платеж за проход судна (в отличие от Суэцкого канала);
- отсутствуют очереди (как в случае с Суэцким каналом);
- отсутствует риск нападения пиратов.

Кроме того, Минтранс рассчитывает привлечь в Арктику туристов. За путешествие к Северному полюсу на ледоколе "Ямал" туристы готовы платить 2500 долл. в день. Число туристов Арктике ограничивается только тем, что их обслуживает всего один ледокол, а также ограниченными сроками навигации (июль-август).

Минусы СМП:

Отсутствие спроса возможно из-за состояния инфраструктуры СМП, тарифов, качества сервисных услуг, включая таможенный и пограничный контроль.

Вероятность предоставления ледокольного обеспечения в нужное время и в нужном месте.

Угрозы ледового сжатия, возможность повреждения судов, их простоя, дополнительные страховые расходы, проблемы оказания сервисных услуг.

Сложная процедура получения разрешения на заход в большинство морских портов, страхование ответственности за возможный ущерб окружающей среде при повреждении судна, пограничные и таможенные формальности.

К числу угроз навигации по СМП можно отнести удорожание конструкции судов и рост инвестиций для адаптации их работы в условиях Арктики в связи с тяжелыми погодными условиями, движением льдов, мелководьем; ограниченные пока возможности действующей инфраструктуры СМП, современных надёжных каналов связи для постоянного отслеживания движения грузов, поисково-спасательных служб и другие факторы. Транзит по

СМП будет всего лишь сезонной альтернативой Суэцкому каналу и будет иметь сырьевую ориентированность,

### **Использованная литература**

1. Макоско А.А.Гидрометеорологическое обеспечение плавания по трассам Северного морского пути //Арктика: экология и экономика № 3 (11), 2013
2. Ольшанский Н.В. Северный морской путь: задача восстановления для транзита и экспорта. Перспективы развития северного морского пути как одного из направлений транзита и экспорта российских сырьевых товаров.// Российское предпринимательство, № 7 (205) / апрель 2012
3. Яковлев А.Н. Северный морской путь России//Морской сборник. – 1995, № 10.– С.16–19.
4. Государственная научно-техническая программа “Комплексные исследования океанов и морей Арктики и Антарктики” //Отчет о результатах работ за 1991–1995 гг.
5. Интернет-ресурсы

### **ВКЛАД «РУССКОГО КОЛУМБА» А.В. КОЛЧАКА В РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

*Игнатьев Виктор, студент 2 курса, специальность «Программирование в компьютерных системах», ПОУ «Якутский торгово-экономический колледж потребительской кооперации» им. К.О. Гаврилова*

*Сорошева С.В., научный руководитель, к.п.н., доцент кафедры технических направлений подготовки ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ»*

«Современники считали его выдающимся ученым. Книга, которую он успел написать, «Лед Карского и Сибирского морей», по достоинству была оценена в научной среде. Он участвовал в экспедиции барона Толля на Таймыр и острова Новой Сибири в 1900 году, а когда Толль и его люди не вернулись с очередной зимовки, Александр Васильевич на средства Императорской Академии наук организовал спасательную экспедицию. На гребных шлюпках 42 дня и ночи его отряд шел до острова Беннета, выяснил причины гибели экспедиции и привез документы...» [7]. Вошедший в историю как один из лидеров Белого движения в охваченной Гражданской войной России, при жизни носивший прозвище Полярный, Александр Васильевич Колчак известен еще и как талантливый ученый и исследователь. После окончания Морского корпуса Колчак выбрал не военную, а научную карьеру. Он увлекался океанографией, особенно сильно его заинтересовала северная часть Тихого океана, а именно – Берингово и Охотское моря [8]. Двадцатый век дал ему возможность принять участие в Русской полярной экспедиции в поиске легендарной Земли Санникова. В команде барона Толля он лично отвечал за все гидрологические исследования, вел наблюдения по земному магнетизму, топографические работы, составлял подробные описания берегов, островов и льдов Северного Ледовитого океана. За заслуги имя Колчака было присвоено одному из островов и мысов Таймырского залива, но в 1938 году по понятным причинам произошло переименование этих объектов. По итогам Русской полярной экспедиции лейтенант Колчак был награжден орденом св. Владимира и вошел в Русское географическое общество (РГО). А в своей монографии «Лед Карского и Сибирского морей» сделал несколько наблюдений, которые заложили основу мирового учения о морских льдах. Материалы, собранные Колчаком, спустя более чем полвека использовались при освоении Северного морского пути [8].

Колчак был одним из тех, кто стоял у истоков Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО). Одним из ее главных итогов стало открытие Земли

Императора Николая II, в советское время переименованное в Северную Землю, по праву считающееся последним крупным географическим открытием XX века [4]. Колчак лично участвовал в разработке ледоколов «Вайгач» и «Таймыр», и именно он предопределил всю логику развития ледокольного флота России до наших дней, предложив революционные конструкторские решения [8].

Тезисы Колчака по поводу глобального масштаба дрейфа льдов в Северном Ледовитом океане нашли подтверждения спустя полвека, когда в Арктике появились советские и американские дрейфующие станции. РГО отметило его заслуги высшей наградой, Константиновской медалью, которая до этого момента никогда не вручалась российским поданным. В 1906 году Колчак-Полярный, к фамилии которого современниками было прикреплено прозвище, был прикомандирован к Академии наук «для обработки картографического и гидрографического материалов Русской полярной экспедиции». Тогда он опубликовал несколько статей и подготовил к печати впервые составленные карты побережья Таймырского полуострова и Новосибирских островов. Он не только писал научные работы, но и переводил публикации зарубежных ученых, в том числе и справочные издания. Также стал автором доклада об условиях плавания вдоль Арктического побережья России, научно обосновав возможность Северного морского пути [8].

Став Верховным правителем в ноябре 1918 года и будучи национально и государственно мыслящим человеком, заботившимся прежде всего о величии России, А.В. Колчак не мог не обратить внимания на развитие Арктического региона. 5 января 1919 года он утвердил постановление об учреждении Дирекции маяков и лоций Северного морского пути и Отдельного Обь-Енисейского гидрографического отряда, входивших в состав Морского министерства и отвечающих за изучение и навигационное обеспечение большого участка Севморпути. Однако вскоре появилась необходимость в создании единого межведомственного органа, ответственного за целый комплекс вопросов, связанных как с изучением, так и с эксплуатацией Северного морского пути [1].

Комитет Северного морского пути, созданный для изучения возможностей морских перевозок в Арктике и их дальнейшего практического использования, был образован 23 апреля 1919 года постановлением Совета министров Российской правительства Верховного правителя А.В. Колчака. Перед Комитетом была поставлена задача создания устойчивой морской связи Сибири с западноевропейскими портами по Северному Ледовитому океану для развития внешней торговли [3]. Значимость Северного морского пути для обороны страны уже была подтверждена в Первой мировой войне. Несмотря на две революции и Гражданскую войну, Колчак как никто понимал, что торговля, пусть даже и с империалистами, может приносить прибыль для государства. Так Комитет Севморпути обеспечивал работы товарообменных экспедиций из стран Европы и Европейской части России в Западную Сибирь («Карские экспедиции»), переброски военных грузов. И даже после поражения армии Колчака Комитет продолжил работу при Сибирском ревкоме с целью снабжения регионов Сибири промышленными товарами и вывоза хлеба для населения Европейской части России [5]. За недолгое время работы Комитету удалось наладить связь с правительством Северной области, провести товарообменные и гидрографические экспедиции [1]. Тогда же Колчаком лично в Таймыр была отправлена экспедиция геолога Н.Н. Урванцева, открывшая залежи каменного угля и богатейшие Норильские медно-никелевые месторождения [6].

История не имеет сослагательного наклонения, и неизвестно, как бы сложилась дальнейшая судьба «русского Колумба» Александра Васильевича Колчака, но значимый след в освоении Северного морского пути за короткое время он успел оставить.

#### **Список источников:**

1. 100-летие со дня образования Комитета Северного морского пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [mmflota.ru/index/php/news/466-100-letie](http://mmflota.ru/index/php/news/466-100-letie)

- so-dnya-obrazovaniya-komiteta-severnogo-morskogo-puti, свободный. – Дата обращения: 01.03.2020
2. Гаврилова М.К. Арктическая эпопея адмирала А.В. Колчака / М.К. Гаврилова. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://imz-2000.narod.ru/ygn\\_28.html](http://imz-2000.narod.ru/ygn_28.html) , свободный. – Дата обращения: 07.03.2020
3. Главное управление Северного морского пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [ru.wikipedia.org/wiki/Главное\\_управление\\_Северного\\_морского\\_пути](http://ru.wikipedia.org/wiki/Главное_управление_Северного_морского_пути), свободный. – Дата обращения: 11.03.2020
4. Кузнецов Н.А. 1919-й год: Белое движение в Арктике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [goarctic.ru/1919-y-god-beloe-dvizhenie-v-arktike/](http://goarctic.ru/1919-y-god-beloe-dvizhenie-v-arktike/) , свободный. – Дата обращения: 17.03.2020
5. Писарев С.В. Северный морской путь. Взгляд океанолога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [ocean.ru/index.php/novosti-left/smi-o-deyatelnosti-instituta/item/1109-severnyj-morskoy-put-vsglyad-oceanologa](http://ocean.ru/index.php/novosti-left/smi-o-deyatelnosti-instituta/item/1109-severnyj-morskoy-put-vsglyad-oceanologa), свободный. – Дата обращения: 12.03.2020
6. Северный морской путь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [rusidea.org/250947748](http://rusidea.org/250947748), свободный. – Дата обращения: 15.03.2020
7. Сергеева О. Звезда по имени Анна / Сергеева О. // Якутяночка. – № 4. – 2008. – С. 24-25.
8. Тихонова В. Александр Колчак-Полярный: забытые подвиги знаменитого адмирала [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [tsargrad.tv/special\\_projects/aleksandr-kolchak-poljarnyj-zabytye-nauchnye-podvigi-velikogo-flotovodca\\_169092](http://tsargrad.tv/special_projects/aleksandr-kolchak-poljarnyj-zabytye-nauchnye-podvigi-velikogo-flotovodca_169092), свободный. – Дата обращения: 07.03.2020

## ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В СТАНОВЛЕНИИ И РАЗВИТИИ САНГАРСКОГО РУДНИКА И ПОСЕЛКА САНГАР

*Колесникова Анастасия Андреевна, ученица 11 класса, МБОУ «Сангарская гимназия»;  
Трифонова Вероника Федоровна, ученица 11 класса, МБОУ «Сангарская гимназия»  
Копылова Елена Вячеславовна, руководитель, преподаватель географии МБОУ «Сангарская гимназия»*

**Аннотация.** Данная работа раскрывает значение Главсевморпути в развитии и становлении угольной промышленности на территории Якутской АССР и в частности в развитии Сангарского угольного рудника. Нами было обработано много архивных документов предоставленных Сангарским музеем, в частности Ивановой Р.А. Изучение газет периода становления Сангарского рудника, начиная с 1928 года, формирует представление о состоянии угледобывающей промышленности на территории республики. Мы определили, что открытие рудника происходило медленно, но сам рудник имел хорошие перспективы. Все изменилось после того, как управление рудником взяло на себя Главное Управление Севморпути в 1937 году. Рудник пережил трудное военное время и как весь советский народ внес свой вклад в Победу в Великой Отечественной Войне. Добыча угля в годы войны не прекращалась, объем выдаваемого угля «на гора» не снижался, а ведь работали в руднике в большинстве женщины. .

В работе раскрывается взаимосвязь, вроде не связанных между собой, отраслей народного хозяйства, таких как Северный морской путь и угольная промышленность.

Изучая архивные данные, мы встретили много знакомых фамилий шахтеров, потомки которых живут в Сангарах до сих пор.

Данная работа будет полезна для изучения тем, кто интересуется историей своего края, историей развития угольной промышленности Якутии и роли Северного морского пути в становлении промышленности Севера.

## **Введение.**

Роль и значение Северного морского пути в хозяйственном развитии и освоении северных территорий России признать невозможно. Северный морской путь в процессе своей деятельности превратился в важнейшую транспортно-промышленную магистраль, оказавшую громадное влияние на экономическое развитие северных территорий и транспортное обеспечение всего цикла производственной, социальной и оборонной инфраструктур всего Арктического региона и прибрежных северных районов России[1]. С момента своего возникновения Северный морской путь имеет стратегически важное значение для нашей страны в целом. Особенность географического положения России, максимальная широтная протяженность и открытость Северному Ледовитому океану, дала право нашей стране владеть ресурсным потенциалом Северного региона в целом. Широкомасштабные научные проработки по изучению природных ресурсов и развитию производительных сил территорий, прилегающих к трассе Северного морского пути, ускорили решение комплекса проблем изучения Северного региона. Все это способствовало формированию ледокольного флота и строительству морских портов и пунктов по трассе Северного морского пути, а также транспортных судов, пригодных к эксплуатации в ледовой обстановке. В этом заслуга Главсевморпути, Совета по развитию производительных сил при Госплане СССР, Комиссии по изучению природных ресурсов и производительных сил Академии наук СССР. Освоение северных территорий, вовлечение в хозяйственный оборот нетронутых и неизученных природных богатств этой обширной зоны нашей страны, систематическое изучение возможностей использования трассы Северного морского пути для обеспечения эффективного экономического развития районов Севера и организации навигации по трассе, стали важнейшими общегосударственными задачами в годы советской власти. Якутия занимала главенствующее положение по добыче каменного угля на Северо-Востоке страны. Поэтому развитие Северного морского пути сыграло значительную роль в развитии Сангарского рудника.

## **Становление Сангарского угольного рудника**

Геологические разведки полезных ископаемых заметный размах приобрели в России в начале XVIII века. В этот период основная угольная промышленность была сосредоточена в Донецком бассейне.

В 1893 г. в России начался мощный промышленный подъем. Добыча угля в Донбассе увеличилась втрое, тогда как во всех других угольных районах России вместе взятых составляла в 1900г. лишь 9% добычи Донецкого бассейна. Изучение богатств Севера велось уже в то время, но серьезного восприятия со стороны правящих сил не получало. С Октябрьской революцией 1917 года ситуация в корне изменилась. Советская власть в Якутии не получила в наследство от дореволюционного правительства ни одного предприятия по добыче угля и специалистов по горному делу. Не смотря на то, что интерес к Якутскому углю появился в середине XVIII века. В 1732г. для экспедиции Беринга был построен чугунно-плавильный и железоделательный завод на р. Тамге, впадающей в Лену в 30 км. выше г. Якутска, который частично удовлетворял свои нужды ископаемым углем.

За годы советской власти в СССР создана мощная угледобывающая промышленность. Наряду с районами общесоюзного значения возникли новые предприятия по добыче угля и в национальных республиках.

К 1913 г. относятся разведки каменного угля в местности Сангар-хая, произведенные штейгером Львом Либерменом по поручению фирмы «Наследники И. Громова» для нужд парохода «Лена», принадлежащего данной фирме.

Советская власть придавала исключительное значение развитию угледобывающей промышленности. В.И. Ленин назвал уголь хлебом промышленности, без которого «нельзя восстановить хозяйство, нельзя пустить железные дороги, без этого нельзя пустить фабрики и дать предметы для обмена на хлеб крестьянам». По запасам каменного угля Якутская АССР занимала первое место в Советском Союзе. А Сангарский рудник являлся одним из

крупных механизированных предприятий угольной промышленности Якутской АССР. Его развитие начинается с 1928 года.

Сангарское месторождение каменного угля находилось в Кобяйском районе Якутской АССР, на правом берегу р.Лены в 80 км. выше устья р. Вилуй и в 120 км. ниже устья р. Алдан.

Основным транспортным путем для района служила р.Лена, фарватер которой проходит у самого берега, где расположен п.Сангар.

Потребителями Сангарского угля в то время являлись: Ленский, Янский, Оленекский, Вцлюйский, Жиганский районы, пос.Быков Мыс. Таким образом, данное предприятие имело важное значение в развитии топливной промышленности Якутской республики.

С момента возникновения Сангарского рудника им руководил Народный комиссариат Якутской АССР. В 1928 году Якутская Горно-техническая контора по углю была направлена на промышленную разработку Сангарского месторождения.

Они в течение лета заложили три штолни и добыли 518 тонн угля, из них 400 тонн отдали Якутскому пароходству, а остальное количество закатали обратно в штолни и вернулись домой в г. Якутск. Было установлено, что месторождение имеет хорошие перспективы. Была обследована только часть месторождения и в ней запасы угля составляют не менее 850000 тонн<sup>1</sup>.

22 декабря 1928г. партия работников в количестве 20 человек выехала из Якутска на лошадях и прибыла в Сангар-Хая. Прибыли на место 9 января 1929 г. Остановились в безлюдной тайге, где кроме снега ничего и не было. Разместились в палатках и приступили к постройке помещений.

В апреле 1929г. приступили к добыче угля. Откатка угля производилась в самодельных тележках. Уголь из штолни вкатывался не дамбу. Шахтовое оборудование было самое простое: кайло и лопата. В иоле привезли 1000 метров шахтowych рельсов, 10 вагонеток, 20 комплектов поворотных кругов и другое. Несмотря на большие трудности, в первом году своего существования Сангарский рудник в среднем за месяц давал 362 тонны угля. Среднемесячная производительность на одного забойщика равнялась 11,57 тонн угля, близкая к среднемесячной производительности по Донбассу за 1917-28 годы. К 1930 году было добыто 1900 тонн угля. Условия труда и быта оставались очень трудными. Дома освещались керосиновыми лампами. Для подземного освещения служили бензиновые лампы «Вольфа» и керосиновые лампы «Летучая мышь», не хватало рабочих. Магазина не было, продукты получали прямо со склада, эти трудности постепенно преодолели. В 1931 году добыча угля составила 6500 тонн.

На тот момент потребителями Сангарского угля были Ленское пароходство, Якутская городская электростанция, кожзавод, Якутский метеорологический институт "ГИМЕИН", Якутский коммунальный трест и др.

В 1932 году продолжилась разведка Сангарского месторождения Якутским Горно-разведочным трестом. Запасы угля были определены в пределах 257 тыс. тонн. В этом году были заложены четыре наклонных шахты по углю и восемь штолен, из которых две использовались как откаточные штреки. В каждом забое работали два забойщика в смену.

1932 год для рудника был очень тяжелым. В результате катастрофы, произшедшей 27 января, вследствие взрыва угольной пыли, добыча угля приостановлена более чем на два месяца. Не хватало ламп «Вольфа». С первым переходом выехали с рудника 30 человек - опытные забойщики. Их заменили национальные кадры рабочих. До марта 1932г. рудник оставался без технически грамотного руководства, новое оборудование не поступало. Добыча угля производилась кустарным способом, вручную, отбойка производилась при помощи кайл и клиньев. Сангарский рудник отставал от Кангалассов. Вместо 125 тонн угля, было добыто только 30 тонн. Причиной всему была слабая партработка, плохие культурно-

<sup>1</sup> газета «Автономная Якутия» №200 от 31.08.1928г

бытовые и материальные условия.<sup>2</sup> За три квартала добыча угля была выполнена на 36% к годовому плану.<sup>3</sup>

Снабжение продовольствием шахтеров находилось на низком уровне. Не хватало овощей, хранить завезенные овощи было не где. Все это влияло на работоспособность горняков. Наблюдалась текучесть кадров, что не могло не отразиться на выполнении промфинплана.<sup>4</sup>

До 1931 года Сангарский рудник работал без перспективного плана, Тем не менее добыча угля с 1926 по 1932 год подрастала. Но в 1934 году перед руководством рудника была поставлена задача добыть 17000 тонн угля. Руководство рудником проводилось из ряда вон плохо. Грубость и нежелание работать со стороны начальства приводили к текучести кадров. Уходили те, кто давал 112 -119% плана.<sup>5</sup> Катастрофически не хватало рабочих. За первое полугодие 1935 года по Сангарскому рудоуправлению план угледобычи был выполнен только на 47%. Задолженность по углю перед государством составила 17315 тонн.<sup>6</sup>

В 1934 году в штолнях появилось электричество. Стали ликвидироваться недостатки в орудиях труда. Но это происходило крайне медленно.

По-прежнему не хватало рабочих, к 1937 году по плану предусматривалось 140 человек, фактически работало 60 человек, из них 40 работало в забоях.

Но это был уже трудовой коллектив, живущий одним стремлением: приложить все силы и умения для увеличения добычи угля. Из малоопытных неквалифицированных рабочих выросли мастера горного дела. Шахтеры учились, учили других. Одновременно с вовлечением коренного населения в промышленность, форсировалась подготовка национальных специалистов. Нежилое практическое осуществление коренной задачи и ленинской национальной Политики. Основная проблема данного периода – нехватка кадров. Лозунг того времени: «Кадры решают все». Негативное отношение руководства к рабочим-ударникам отражалось на работе остальных. Из 67 рабочих только 18 перевыполняли норму, но это никак не поощрялось. Условия проживания оставляли желать лучшего: «...Рабочие бараки и избы грязные и холодные. Продуктами питания: мукой, чаем, сахаром копи обеспечены. А вот трикотажа, мануфактуры, валенок, телогреек, пальто, шапок и костюмов в ОРСе нет...»<sup>7</sup>

### **Роль Главсевморпути в развитии Сангарского рудника**

С 1936 года Советский Союз вступил в новый этап развития - в период завершения строительства социализма. Утвержденный XVIII съездом ВКП(б) третий пятилетний план развития народного хозяйстве СССР наряду с другими отраслями промышленности предусматривал дальнейшее развитие и угольной промышленности.

Развитие Сангарского рудника берет под свое крыло Главсевморпуть. Начинается новая эра в развитии и становлении Сангарского рудника. С 1938 года начинается более планомерная добыча угля. В этом году закончено строительство электростанции и электричество бесперебойно стало поступать в шахту и в поселок. Добычу угля стали производить ручными электросверлами, поступили подъемные и откатные электролебедки. Усовершенствовали откатку, бурильные машины. Организовались работы по вентиляции и технике безопасности. С навигацией в 1939 году горняки получили два первых трактора и один подъемный кран. Со сменой управлеченческой организации, жизнь на руднике поменялась в корне. Вместо нескольких мелких кустарных шахт была построена одна капитальная наклонная шахта, что облегчало механизацию всех горных работ. С появлением в 1940 году первой врубовой машины началось завершение процесса зарубки.

<sup>2</sup> газета «Социалистическая Якутия» №212 от 02.09.1932г

<sup>3</sup> газета «Социалистическая Якутия» №284 от 12.12.1932г

<sup>4</sup> газета «Социалистическая Якутия» №218 от 04.09.1932г

<sup>5</sup> газета «Социалистическая Якутия» от 05.04.1934г

<sup>6</sup> газета «Социалистическая Якутия» от 29.07.1935г

<sup>7</sup> газета «Социалистическая Якутия» от 26.01.1936г

В 1939 году впервые установился сквозной рейс по всей трассе Северного морского пути в течение одной навигации. За бесперебойное снабжение караванов в период навигации топливом работники Сангарских угольных копей были награждены орденами, медалями и почетными грамотами Президиума Верховного Совета СССР и ЯССР. В числе награжденных были стахановцы, выполнившие месячные нормы на 300-400%. В 1940 году началось техническое обучение рабочих без отрыва от производства, изменились бытовые условия горняков.

В первое время в глухой тайге появились палатки, потом бревенчатые бараки, а в 1931 году здесь уже были построены начальная школа, амбулатория, больница на 10 коек, клуб на 100 человек. К первому октября был построен первый двухэтажный дом в поселке с площадью 660 м<sup>2</sup>, барак на 68 м<sup>2</sup>, несколько двухквартирных домов.

С 1938 года начинается новая жизнь поселка. Построили пекарню с суточной выпечкой ЮОО кг. хлеба, дом аэропорта, 1 магазин и столовую. В 1938 году открылась семилетняя школа. Так с каждым годом рос поселок горняков.

Сангарский рудник из небольшого кустарного промысла превратился в крупное промышленное предприятие, удовлетворяющее нужды в топливе Северного морского флота и многих промышленных предприятий республики, занимая одно из ведущих мест в развитии народного хозяйства Якутской республики. И главную роль в этом сыграла грамотная расстановка приоритетов со стороны республиканского руководства и Главсевморпути. Изменилось отношение руководства к горнякам, к их достижениям и как следствие стала повышаться производительность труда.

1940 год для поселка и Сангарского рудника был очень продуктивным. 1 июня 1940 года открылась постоянная почтовая связь. Стал производиться прием писем и посылок во все пункты Советского Союза.<sup>8</sup> Уже к сентябрю этого же года было получено 1200 посылок, 9276 заказных, 1728 доплатных писем, 10332 телеграммы, 780 денежных переводов.

Планомерно идет организация быта жителей шахтерского поселка. В Сангарском клубе показано 78 киносеансов, на которых присутствовало 7100 человек. Кроме того, были продемонстрированы 19 детских кинокартин, которые посетило 2025 детей. Большое внимание уделялось строительству. На строительную программу текущего года Сангарам было выделено по смете 1,5 млн рублей. В поселке на тот момент 270 рабочих имели свои дома. Из них 200 домов были построены за последние полтора года.

Политуправлением Главсевморпути с 19 июля 1940 года были организованы концерты московских артистов студии имени народного артиста К.С.Станиславского<sup>9</sup>

В сангарское рудоуправление за 10 месяцев 1940 года поступило от Качугского и Архангельского Арктикснабов материалов, оборудования, инвентаря, инструментов и спецодежды на сумму 840 тысяч рублей.

Материально-бытовое благосостояние горняков растет. В Сангарском отделении сберкассы число вкладчиков в сравнении с 1939 годом возросло на 150%. За 10 месяцев 1940 года торговая контора реализовала продовольственных и промышленных товаров на сумму 5 560 000 руб. В навигацию 1940 года завезено различных товаров на сумму 7,5 млн. рублей.

Три года тому назад в Сангарах почти не было скота. На 1 ноября, по данным поселкового совета, имеется 150 лошадей, свыше 150 свиней, 16 овец, 170 голов крупного рогатого скота. В 1940 году Северным морским путем сангарскому совхозу завезено 12 коров холмогорской породы.<sup>10</sup>

Планируется полная реконструкция рудника, предстоит строительство новой мощной электростанции. Механизация шахты – это главная задача руководства. В связи с этим в ноябре 1940 года в Сангары прибыла из Москвы техническая комиссия

<sup>8</sup> Газета «Стахановец угля» от 01.06.1940 г.

<sup>9</sup> Газета «Стахановец угля» №76 от 23.07.1940 г.

<sup>10</sup> Газета «Стахановец угля» от 07.09.1940 г.

Главсевморпути. Руководство Главсевморпути поручило комиссии выбрать место под строительство электростанции, составить схемы водоснабжения, электроснабжения и возможность закладки новой шахты. Комиссия должна была работать год.<sup>11</sup>

Для отдыха пионеров и школьников поселка Сангар с 15 июня 1941 года открылись пионерские лагеря за первой речкой и на берегу реки Лены. Для организации лагерей детям горняков обкомом союза Севморпути были выделены 20 тыс. рублей.<sup>12</sup>

На рассвете 22 июня 1941 года мирный труд советского народа был прерван, Якутия находилась в глубоком тылу. Но и она внесла немалый вклад в дело победы над фашизмом. Многие шахтеры Сангарского рудника были призваны в ряды Красной Армии. На их место встали молодые комсомольцы и женщины. Их учили, помогали в работе старые шахтеры, имеющие опыт и практику. Имена А.Рудых, Х.Низаметдинова, И.Хохлове, Р.Айматдинова, награжденных в те годы медалью "За доблестный труд" знают все жители поселка Сангар. Сохранилось заявление молодой женщины А.М.Сизых от 14 сентября 1941г.: «Прошу принять меня на работу в шахту проходчицей в бригаду тов. Кокшенева. Я тек же как наши мужчины буду выполнять нормы, честно относиться к своей работе. Я всем сердцем болею за свою Родину и мне не страшны никакие трудности. Я готова для Родины работать все 24 часа»

Все технические, счетные кадры конторы рудоуправления, руководящие работники цехов, участков и отделов с 6 июля 1941 года перешли на 16-ти часовой рабочий день. Они работали 8 часов на основной работе и 6 часов на перевалке угля. Бригада отбойщиков Н.П. Бурмакина систематически выполняла сменные нормы на 120-130%. Закончив работу в шахте, они выходили на поверхность угольного склада и работали на перевалке угля с промежуточного склада на дамбу.

Многие брали обязательство вносить свой двухдневный заработок ежемесячно до конца войны в фонд обороны.<sup>13</sup> Коллектив рудника решил внести в фонд обороны облигации всех государственных займов на сумму 15630 рублей<sup>14</sup>

Трудящиеся Сангарского рудника сдавали шубы, валенки, шерстяные носки и рукавицы, сдали всего более 900 шт. таких вещей.

Не строительство колонны танков "Советская Якутия" трудящиеся Сангар сдали 26 тысяч рублей. В фонд обороны только в 1942 году было отчислено 366929 рублей. Таким образом, коллектив Сангарского рудника в годы суворой Отечественной войны, не считаясь, с личными лишениями и трудностями, стремился идти в ногу со всем советским народом. Важным для всех горняков было участие в социалистическом соревновании за досрочное выполнение плана. Годовая программа в 1941 году была завершена с перевыполнением. Несмотря на колоссальную нехватку кадров (в сентябре 1941 года с Сангар были призваны в ряды Красной Армии мужчины из 51 семьи) Сангарский рудник справлялся с поставленными задачами. Всем семьям, из которых были призваны мужчины, были назначены пособия.

В начале 4 квартала 1941 года было создано бюро рабочего изобретательства (БРИЗ) рудника, что было полностью поддержано руководством. Бурильщики шахты № 2 в целях увеличения количества отваливаемого угля, внесли предложение – удлинить бурильные станки за счет старых обломанных концов путем сварки, за что были награждены медалью «За трудовое отличие». Был увеличен объем вагонов, что дало возможность ускорить перевозку угля на дамбу. Кузнецы рудника предложили изготавливать в Сангаре бурильные штанги, они оказались намного прочнее и проблема обеспечения была решена.<sup>15</sup> Таким образом, рационализаторы помогли поднять производительность труда в руднике.

<sup>11</sup> газета «Стахановец угля» №134(346) от 21.11.1940г

<sup>12</sup> газета «Стахановец угля» №162(426) от 30.05.1941г

<sup>13</sup> газета «Стахановец угля» от 13.08.1941г

<sup>14</sup> газета «Стахановец угля» от 11.09.1941г

<sup>15</sup> газета «Стахановец угля» 05.09.1941г

Работать по-фронтовому, героически, дать стране дешевый и доброкачественный уголь – было главной задачей в военные годы коллектива рудника.

24 мая 1942 года в ответ на поздравительное письмо с достигнутыми успехами горняков ушедшего добровольно в ряды Красной Армии Н.Е. Сембур, шахтеры писали: «...Дорогой товарищ, будь уверен, Сангарские горняки не подкачают! Обещаем тебе, дорогой наш боец, что мы будем всеми средствами и силами помогать фронту, сделаем все, для того, чтобы 1942 год стал годом окончательного разгрома врага. Будь уверен, Сангарские горняки не подкачают. Обещаем тебе, дорогой наш боец, что мы будем всеми средствами и силами помогать фронту. Будь уверен, что тыл наш крепок, что тыл и фронт - это единый боевой лагерь, помни, мы всегда и везде с тобой. Будь тверд, храбр, громи фашистов, поливай их свинцовым дождем! А мы будем их бить нашим углем, нашим трудовым рублем.»

Несмотря на сложное военное время, Сангар развивался. Работали детский сад, школа, клуб. В марте 1944 года трудящиеся Сангарского рудника взяли шефство над Верхневилюйским детским домом сирот. В летний период развивается сельское подсобное хозяйство

В результате внедрения механизации план угледобычи 1943 года определялся в 110 тыс.тонн. Работы велись в трех пластах Сангарского прибрежного месторождения. В течение всего года горняки работали с напряжением, но план угледобычи оказался выполнении на 80%. Вышла из строя в следствии аварии шахта № 2, наблюдался абсолютный недостаток рабочей силы, снизился качественный состав рабочих. На руднике трудились 414 женщин, за 3 квартал 1944 года, дополнительно пришло еще 127 женщин.

В последние годы военного периода рудник разрабатывал пласты, открытые геологическими изысканиями в начале 1944 года. Этот год был для горняков Сангара годом самой высокой производительности по сравнению с предыдущими военными годами. В авангарде трудового подвига горняков находились секретари партийных организаций цехов и участков. Многие рабочие коллектива не имели достаточного опыта в работе, поэтому в середине 1944 года были организованы 6-месячные курсы запальщиков, горноспасателей, навалоотбойщиков, крепильщиков и другие

Государственный план 1944 года рудник перевыполнил. Руководство Главсевморпути высоко оценило самоотверженный труд горняков. 14 марта 1945 года приказом начальника Главного Управления Севморпути при Совнаркоме СССР были награждены Знаком «Почетный полярник» 47 работников рудоуправления, Почетной грамотой – 25 человек, Похвальной грамотой – 23 человека, Благодарность – 5 работников.

В этом году плановые показатели по производительности труда были перевыполнены горняками 11,5%, подземными рабочими на 17,4%, забойщиками на 21,6%, несмотря на то, что норма 1945 года была выше, чем в 1944 году примерно на 10%.

Сангарцы, как и весь советский народ, помогли Красной Армии одержать победу над германским фашизмом. Подтвердились пророческие слова В.И.Ленина: "Никогда не победят того народа, в котором рабочие и крестьяне в большинстве своем узнали, почувствовали и увидели, что они отстаивают то дело, победа которого им и их детям обеспечит возможность пользоваться всеми благами культуры, всеми созданиями человеческого труда".<sup>16</sup>

После окончания Великой Отечественной войны задача состояла в том, чтобы восстановить довоенный уровень промышленности и затем превзойти его. Угольная промышленность должна была увеличить добычу угля в 1950 году на 51% по сравнению с довоенным уровнем. «Для выполнения установленной программы роста добычи угля – говорилось в Директивах Четвертого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР, - всемерно механизировать трудоемкие процессы в угольной промышленности, в частности, обеспечить широкое проведение работ по механизации навалки угля и погрузки породы. В соответствии с этим увеличить количество механизмов в угольной

<sup>16</sup> Х.Н.Марданова. Дипломная работа «История шахты Сангарская»

промышленности в 3-4 раза по сравнению с довоенным уровнем.»<sup>17</sup> В пятилетнем плане Якутии на 1946-50гг. считалось, что основной задачей местной топливной промышленности является развитие добычи и вывозка угля для обеспечения топливом предприятий республиканской и местной промышленности.<sup>18</sup> Трудящиеся Сангарского рудника включились в борьбу за выполнение нового пятилетнего плана.

Улучшаются и бытовые условия горняков. 16 апреля 1947 года введена в строй новая паротурбинная станция рудника. Улучшается медицинское обследование горняков и их семей. Обновляется оборудование больницы. Организован стационар на 20 мест. Оборудованы рентгеновский, физиотерапевтический кабинеты. Оборудование больницы оценивается на 1,5 млн рублей. Население обслуживает 48 медработников.

Впервые на берегу озера оборудован стадион. Силами комсомольцев произведена планировка площади, расширена улица Алексеева, очищаются другие улицы от пней и мусора.

Сангарское месторождение по мощности запасов, качеству каменного угля, по прежнему занимало первое место на территории Якутской АССР. За весь период своего существования добыча угля производилась из шахт, построенных без утвержденного проекта на участке прилегающем к берегу реки Лены. Они были малопроизводительными, с объемом добычи 40-60 тыс. тонн угля в год. В 1943 году шахта №1 давала 21,2 тыс.тонн в год, шахта №3 – 46,7 тыс.тонн, №4 – 30,8 тыс. тонн, всего по руднику - 116,7 тыс. тонн угля. Снижение объема добычи угля в течении Четвертой пятилетки объясняются значительными отставаниями геологоразведочных работ и шахтостроя. Все шахты, кроме Четвертой, возникли еще до передачи рудника в систему Главсевморпути (1937 год). Шахта № 2 в 1943 году вышла из строя вследствие взрыва газа, а у шахты №1 и №4 запасы истощились. В августе 1949 года ливнями, продолжающимися беспрерывно в течении месяце, были затоплены шахты. Особенно сильно пострадала шахта № 3.<sup>19</sup>

### **Заключение.**

Учитывая возрастающее значение Сангарского рудника как главной угольной базы снабжения предприятий ЯАССР, золотой и слюдяной промышленности Иркутской области требовало увеличение его мощности. Совнарком СССР еще в 1945 году предложил Главному Управлению Севморпути произвести реконструкцию рудника и построить новую шахту "Центральная штолня" производительностью в 250 тыс. тонн угля в год.<sup>20</sup> Но строительство новой шахты по ряду причин затянулось. Пласт, который должен был разрабатываться, оказался некачественным. Начатые работы были законсервированы и начато строительство новой шахты № 5, которую ввели в эксплуатацию в пятой пятилетке.

В четвертой пятилетке Сангарский рудник оснащался новыми механизмами. Действующие шахты № 1 и № 4 перевелись на аккумуляторное освещение, бензиновые лампы стали применяться в качестве индикаторов на местах. 16 апреля 1947 года сдали в эксплуатацию новую паротурбинную электростанцию. Погружные работы и перевалочные работы полностью механизировались лебедками и ленточными транспортерами. Откатка по главным выработкам тоже механизировалась ленточными и скребковыми транспортерами, лебедками. С навигацией 1949 года рудник получил новый экскаватор и еще три врубовых машины.<sup>21</sup> К концу четвертой пятилетки все трудоемкие процессы были механизированы. С 1951 года шахта переходит на двухсменную работу и третья смена вводится для ремонтно-подготовительных работ. Выработка на одного рабочего увеличилась с 59,5% до 111%. Все бригады, работающие по такому графику перевыполняли планы.

<sup>17</sup> Подведомственный архив Сангарского рудника, л.15

<sup>18</sup> газета «Стахановец угля», 1 января 1954г

<sup>19</sup> Х.Н.Марданова. Дипломная работа «История шахты Сангарская»

<sup>20</sup> Подведомственный архив Сангарского рудника, л.15

<sup>21</sup> Подведомственный архив Сангарского рудника за 1953г, л.14

В пятой пятилетке началась отработка запасов новой шахты "Вспомогательный уклон". План угледобычи в 1954 году был перевыполнен.<sup>22</sup> В этом году в руднике появился кран "Марион" и первый аккумуляторный электровоз, который применялся в откатке угля и породы. К 1956 году рудник имел семь электровозов, с получением которых построили разгрузочную станцию. Был построен сортировочный цех. Добыча угля резко увеличилась. В 1957 году рудник добыл 220 тыс. тонн угля.

За период с 1937 года, находясь под руководством Главного Управления севморпути, Сангарский рудник набрал максимальные обороты добычи угля и вышел на высокий уровень развития. Вместе с рудником развитие получило и поселок Сангар.

18 июля 1957 года Постановлением Совета Министров СССР Сангарский каменноугольный рудник, строительная и торговая конторы, а также медицинский участок переданы из Министерства морского флота СССР в ведение Якутского совета народного хозяйства. Это решение правительства было встречено с горячим одобрением шахтерами, строителями, работниками торговой конторы, всеми трудящимися нашего поселка.<sup>23</sup>

Таким образом, Шахта Сангарская накануне пятой пятилетки набрала значительные темпы роста добычи угля. Находясь под руководством Главного Управления севморпути наша шахта приобрела размах и стала ключевым предприятием угольной промышленности республики. Развитие получило не только сам рудник, но и поселок, став районным центром.

### **Использованная литература:**

1. Приоритеты России №31(88) – 2008, Селин В.С. «Северный морской путь – важнейший фактор развития морехозяйственных связей в Российской Арктике»;
2. Материалы Подведомственного архива Сангарского рудника
3. Архивные материалы газеты «Автономная Якутия»
4. Архивные материалы газеты «Социалистическая Якутия»
5. Архивные материалы газеты «Стахановец угля»
6. Архивные материалы газеты «Шахтер Севера»
7. Х.Н.Марданова. Дипломная работа «История шахты Сангарская»

## **СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В НАШИ ДНИ**

*Мамыркулова Виктория, ученица 8 класса, МОБУ СОШ №9 им. М.И. Кершенгольца, г.Якутск*

*Припузова Татьяна Геннадьевна, руководитель, учитель географии, г.Якутск*

### **Введение**

Северный морской путь - кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком; законодательством РФ определён как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике». Опираясь на эти сведения мы можем понять, что вопрос о его благосостоянии всегда имел место быть, на данный момент же поддержка и развитие СМП вовсе является для России задачей национального масштаба.

Северный морской путь - это судоходная транспортная магистраль, которая играет огромную роль во всей инфраструктуре арктического сектора. К общему сведению пролегает она по морям Тихого и северного Ледовитого океанов (Карское, Берингово, Баренцево, Чукотское, Лаптевых, Восточно-Сибирское). Стоит отметить, что все моря, входящие в состав СМП, отличаются крайне суровым климатом. Так, среднемесячные летние

<sup>22</sup> газета «Стахановец угля», 01.01.1954г

<sup>23</sup> Газета «Шахтер Севера» №84 (2949) от 01.08.1957 г.

температуры в пределах Северного пути не поднимаются выше +7 градусов, а зимние достигают отметок -33 — -35 градусов.

Актуальность данного исследования обусловлена тем, что сейчас многие организации всерьез задумываются над дальнейшим развитием СМП.

Цель данной работы заключается в выявлении положительных и отрицательных сторон Северного морского пути, а так же его развития и проблем которые могут быть с ним связаны.

Задачи исследовательской работы:

- изучить состояние СМП в разные периоды времени и провести сравнительный анализ.
- выявить наиболее благополучный вариант развития событий для таких сфер как экономика и экология.

Результаты исследования могут быть использованы на уроках географии.

Выгоды использования СМП для транзитных перевозок:

- экономия на топливе;
- уменьшение продолжительности рейса уменьшает расходы на оплату труда персонала и уменьшает стоимость фрахта судна;
- отсутствует платёж за проход судна (в отличие от Суэцкого канала);
- отсутствуют очереди (как в случае с Суэцким каналом);

Использование СМП в качестве транспортной артерии связующей Тихий океан и Атлантику, влечёт за собой положительный эффект для экономики государства, поскольку интенсивное использование СМП создаёт предпосылки для транспортной и иной инфраструктуры на всём протяжении СМП, для создания ледокольного флота, флота танкеров и сухогрузов с высоким уровнем ледовой защиты, увеличения поступления в бюджет платежей от судоходных компаний, использующих СМП.

СМП является основой транспортной инфраструктуры российской Арктики, без которой невозможны добыча природных ресурсов, снабжение российских северных территорий и освоение Российского Севера.

Однако активное использование СМП несёт не только экономическую пользу для государства в целом, но и высокие риски, связанные с ухудшением экологической обстановки в Арктике, в том числе из-за частого движения кораблей по СМП.

Основными угрозами экологии российской Арктики являются загрязнение акватории Северного Ледовитого океана и северных территорий продуктами жизнедеятельности человека, загрязнение нефтепродуктами и продуктами её переработки, загрязнение сажей, твёрдыми и жидкими бытовыми отходами, химикатами, загрязнение ядерной радиацией.

Рассматривая СМП в разные периоды его существования и непосредственной деятельности, можно заметить вполне логичную особенность. Чем дольше Северный морской путь осваивается и используется, тем больше встает под угрозу его экологическая безопасность. А ведь он открыт для международного судоходства с 1991 года.

Хочется так же отметить то, что объемы транзитных перевозок время от времени значительно увеличиваются. Так, объём транзитных перевозок в 2015 году составил – 39,6 тыс. тонн, в 2016 году – 214,5 тыс. тонн, но в 2017 году -- всего 194,4 тыс. тонн

Обозначим то, что уже имеется ряд экологических проблем которые требуют решения. Например выбросы от сжигания топлива, которые попадая на лед ускоряют процесс его таяния, из за чего в Арктике процесс глобального потепления происходит и два раза быстрее, чем в остальном мире, и т.п.

### **Заключение**

Северный морской путь безусловно очень важная составляющая современной транспортной инфраструктуры, которая обладает огромным экономическим потенциалом. Но развивая экономическую составляющую ни в коем случае не стоит забывать про

обеспечение достаточной экологической безопасности. Возможно в этом вопросе, мы можем сделать достаточно много при помощи международных финансовых институтов.

## ЗНАЧЕНИЕ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В СТАНОВЛЕНИИ КООПЕРАЦИИ ЯКУТИИ

*Сукулов Альберт Дмитриевич, студент группы ТТП-18, ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ»*

*Терехина Регина Антоновна, научный руководитель, ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ»*

### НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

#### **Значение речного транспорта в становлении кооперации Якутии.**

**Актуальность:** Изучение роли речного транспорта в развитии кооперативного движения открывает новую страницу в истории Якутии. В особо трудных условиях проходит становлении кооперации Якутии, и осмысление этих исторических условий дает возможность сегодня решать острые проблемы перевозки грузов Якутии.

**Цель:** Показать связь развитии кооперации во взаимодействии с речным транспортом в конце XIX начало XX века в решении вопроса снабжения населения необходимыми товарами.

**Задачи:** Определить роль и значение кооперации в социально-экономическом развитии общества, потребность населения в завозке грузов.

В Якутии сложная транспортная система. Якутия отдалена от центральных районов России. Главная роль перевозки грузов отдается речному транспорту. В конце XIX начало XX века, грузы для Якутской области поступали в основном по Иркутско-Якутскому тракту. Жигалово до революции являлось узловым пунктом через который проходили грузы на север. Через Качуг проходила меньшая часть груза. В Качуге товары переваливались на барки (деревянные баржи), паузки (барки с крышкой).

Рис.5 Транспортная система Республики Саха (Якутия)



Паузки делились: проходные, хлебные, кладовые, торговые. Проходной паузок использовался для сплава закупоренного товара.

Хлебные паузки перевозили муку, которая засыпалась через крышу.

Кладовые паузки использовались для товарных грузов.

Торговые паузки – для продажи товаров.

В навигацию 1870г. сделано 33 рейса, перевезено пассажиров – 161, различных тяжестей 295021 пуд и скота 626 голов.

Выручено за перевозку пассажиров, тяжестей и скота всего 218590 рублей, израсходовано на содержание трех пароходов 146 тысяч рублей. Доход составил 72 000 руб.

Работали пароходы: Иннокентий, Тихон Задонский, Гонец. Пошлиной облагался ввоз соли, чая, табака. Иногда их провозили контрабандой и продавали по двойной цене.

Ввоз товаров через Аяно-Нельканский тракт пошлиной не облагался. Китайские и американские товары из Шанхая складывались до зимы в Аяне, на побережье Охотского моря, зимой перевозились в Нелькан, на реку Маю. И уже весной паузками и пароходами этот товар вывозился в Якутск. Доставка пароходами была дешевле. Это привлекало якутских купцов.

### **Срочное судоходство**

Частные пароходы перевозили груз по двойной цене. Стоимость товаров увеличивалась. Твердой гарантии перевозки грузов не было. В 1894г. Глотов организовал срочное судоходство на реке Лене с казенным содержанием. Но организация срочного пароходства не решала проблемы доставки грузов в Якутию. Нужна была новая форма хозяйствования.

16 марта 1914 года стало новой точкой отсчета завоза грузов в Якутию. В газете «Якутская окраина» в статье о кооперации говорилось о необходимости создания коопераций. В 1883г появилась первая судная касса. Наиболее активны были крестьяне Олекминского улуса. В 1890г открылось 20 судных касс. Приобрели 50 акций Московского народного банка. Взяли кредит 500 000 руб. На эти деньги были закуплены необходимые для населения товары. Это избавило от посредников. Уменьшилась стоимость товаров, улучшилось их качество.

Распространение кооперативов и кредитных товариществ среди якутского населения - является проводником идеи кооперации среди населения близко стоящая интеллигенция: учителя, фельдшера, врачи, священники и грамотные якуты».

### **Чтобы не пропасть по одиночке.**

В 1918 году в Якутии началась Гражданская война. В такой сложной политической и экономической обстановке проходила организация Якутского объединения кооперативов «Холбос», в переводе с якутского- «объединяйся».

Летом 1919 года Якутские кооператоры купили целое пароходство купцов Коковина и Басова -3 железные баржи и пароход «Михаил». Эта покупка «потянула» на 300 тысяч рублей и позволило общество организовать завоз грузов из-за пределов Якутии.

К.О. Гаврильев - первый председатель правления «Холбоса», и его заместитель – А.Л. Бахсыров.

В 1919 году «Холбос» открыл контору в Иркутске. Организовывал строительство карбазов для завоза товаров в Якутию. Завоз товаров в навигацию 1919 года укрепил «Холбос». Стоимость товаров стала ниже.

### **Выводы:**

- В кооперативное движение Якутии было включено 25% населения
- Кооперация установила связь между городом и деревней
- Речной флот был основой снабжения населения товаром
- Речной транспорт – связующие звено в социально-экономическом развитии страны
- Речной транспорт самый дешевый из всех видов транспорта в РС (Я)

## ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ О РЕКЕ ЛЕНА

**Степанов Эрхан, ученик 2 «а» класса, МОБУ СОШ №19, г.Якутск  
Данилова Иванна Павловна, руководитель, МОБУ СОШ №19, г.Якутск**

### **Введение**

Лена - единственная река на Земле, которая целиком протекает по территории вечной мерзлоты. Как и все большие реки Сибири, Лена течет на север, впадая в море Лаптевых, окраинное море Северного Ледовитого океана. В какой- то степени Лену можно назвать первооткрывателем: после таяния ледника и формирования флоры и фауны, именно эта река одной из первых проторила себе тропинку к морю, изучая бескрайние таежные просторы Сибири.

Интересные факты:

- Привычное название «Лена» не имеет ничего общего с женским именем- это лишь производное от эвенкийского слова тунгусо- маньчжурской языковой группы «Елю-Эне», что переводится как «Большая река»;
- Русскими река открыта 1619-1623 годах, землепроходцем Пянда;
- Лена- главная транспортная артерия Якутии;
- Из- за глобального потепления Лена меняет русло;
- Лена является десятой по длине среди рек всего мира, при длине в 4400 км, а максимальная длина 21 м;
- На части правого берега реки расположен национальный природный парк «Ленские столбы».

**Цели и задачи:** Наша цель изучить и расширить знания в области реки Лены.

Почему мы выбрали эту тему для исследования? Она всегда будет актуальной. Ее экология, судоходство, таинства Ленских столбов. Кроме Якутска на Лене расположено пять городов: Усть- Кут, Киренск, Ленск, Олекминск, Покровск. Они играют важную роль транспортных узлов, включающих в себя и ключевые речные порты. Лена и сейчас остается важной дорогой Сибири.

### **1. Истории и факты о реке Лене**

#### **История реки Лены.**

Протекающая по Якутии река Лена овеяна многочисленными легендами и разных народов, населяющих её берега. Впадающая в море сказаниями Лаптевых Лена стекает с предгорий Байкальского горного хребта, и величаво катит свои воды на север. Множество мест на её берегах до сих пор не затронуты цивилизацией, и тут действительно очень красиво.

- Лена — самая полноводная река в России, третья по длине. Её длина превышает 4400 километров, что ставить её на десятое место в списке самых длинных рек мира;
- Во время весенних паводков уровень Лены повышается на десять-пятнадцать метров;
- Берега Лены практически не заселены именно по этой причине — во время разлива она сметает все окрестные постройки;
- На языке проживающих в окрестностях Лены название этой реки означает «Большая река»;
- От истока и до устья река Лена протекает только по территории России;
- Из всех рек Восточной Сибири Лена — самая крупная. Большую часть её берегов окружает непроходимая тайга;
- Также это единственная в мире река, чьё русло полностью находится в районах вечной мерзлоты;

- В городе Олёнминске есть памятник этой реке, установленный на её набережной.

Река открыта отрядом русского землепроходца Пянды в 1620-е гг. В 1628 г. казачий десятник Василий Бугор со своим отрядом достиг Лены у устья р. Куты и основал зимовье, ставшее впоследствии Усть-Кутским острогом. В 1631 г. стрелецкий сотник Пётр Бекетов из Усть-Кута поднялся вверх по Лене и заложил Тутурский острог, в 1632 г., спустившись вниз по реке, основал на правом берегу Якутский острог. В 1641 г. был основан Верхоленск. В 1733 г. из Якутска на север по Лене отправилась Вторая Великая Северная экспедиция. В конце XVIII в. был организован почтовый тракт от Иркутска вниз по Лене. В 1882 г.

Лена – важнейший водный путь, связывающий Байкало-Амурскую магистраль (БАМ) с горнодобывающими и сельскохозяйственными районами Якутии, в том числе – в бассейнах рек [Оленёк](#), [Яны](#), [Индигирки](#), [Колымы](#), а также с Северным морским путем. Речные порты – Осетрово, Киренск, Ленск, Олёнминск, Якутск, основные пристани – Качуг, Жигалово, Пеледуй, Витим, Сангар, Жиганск. Между портом Осетрово и г. Киренском и на перекатах от Покровска до Жиганска ведутся регулярные дноуглубительные работы. На реке находятся судостроительные и судоремонтные заводы (в Жигалово, Пеледуе и Жатае); Качугская, Осетровская, Киренская судоверфи прекратили свое существование в 1990-е гг.

## 2. География

По характеру течения различают три участка.

### 1. Верхнее течение (выше устья Витима).

Истоком Лены считается небольшое болото в 15 км от перевала Солнцепадъ и в 10 км к западу от [Байкала](#), расположенное на высоте 1470 м у подножия безымянной вершины высотой 2023 м, входящей в [Байкальский хребет](#). 19 августа 1997 года у истока реки была установлена часовня с памятной табличкой. Всё верхнее течение Лены до впадения [Витима](#), то есть почти третья часть её длины, приходится на горное [Прибайкалье](#).

### 2. Среднее течение.

К среднему течению относят её отрезок между устьями рек Витима и Алдана, длиной 1415 км. Близ впадения Витима Лена вступает в пределы Якутии и протекает по ней до самого устья. Приняв Витим, Лена превращается в очень большую многоводную реку. Глубины возрастают до 10—12 м, русло расширяется, и в нём появляются многочисленные острова, долина расширяется до 20—30 км. Долина асимметрична: левый склон положе; правый, представленный северным краем Патомского нагорья, круче и выше. По обоим склонам растут густые хвойные леса, лишь иногда сменяемые лугами. От Олёнмы до Алдана Лена не имеет ни одного значительного притока. Прорезая Приленское плато, более 500 км река течёт в глубокой и узкой долине, врезанной в известняки. Ниже города Покровска Лена выходит на равнину.

### 3. Нижнее течение (ниже устья Алдана).

Ниже Якутска Лена принимает два главных притока — Алдан и Вилой. Теперь это гигантский водный поток; даже там, где она идёт одним руслом, её ширина доходит до 3 км, а глубина превышает 16—20 м. Там же, где много островов, Лена разливается на 20—30 км. Берега реки суровы и безлюдны. Населённые пункты очень редки. В нижнем течении Лены её бассейн очень узок: с востока подступают отроги Верхоянского хребта — водораздела рек Лены и Яны, с запада незначительные возвышенности Среднесибирского плоскогорья разделяют бассейны Лены и реки Оленёк. Ниже села Булун реку сжимают подходящие к ней совсем близко Хараулахский хребет с востока и кряж Чекановского — с запада. Примерно в 150 км от моря начинается обширная дельта.

## 3. Судоходство.

Лена до нынешнего дня остаётся главной транспортной артерией Якутии, связывающей её районы с федеральной транспортной инфраструктурой. По Лене производится основная часть «северного завоза». Началом судоходства считается пристань

Качуг, однако, от расположенного ниже по течению порта Осетрово к ней проходят лишь небольшие суда.

Пассажирское скоростное судоходство.

Между Усть-Кутом и Якутском действуют скоростные линии на СПК Полесье, Метеор, Ракета. Оператор скоростных линий — компания Ленатурфлот-С Усть-Кут — Киренск

Киренск — Витим

Витим — Пеледуй — Ленск

Ленск — Олёнминск

Якутск — Олёнминск

Из Якутска на север. На 2017 год в порту Якутск работают СПК Метеор и 2 последних действующих СПК Ракета.

На Лене до 2004 года действовала последняя в России транспортная линия на колёсных пароходах (пароход Гоголь в Архангельске работал и позднее, но это туристическая линия). В 2017 году один пароход стоит в Киренске, второй — в Якутске. На 2017 год действует транспортная линия Якутск — Тикси на теплоходе проекта 646 Механик Кулибин, оператор — Ленатурфлот. Действуют некоторые пригородные линии на судах ОМ и Москва разных операторов. По маршруту Якутск — Нижний Бестях активное движение автомобильных паромов и СВП Хивус.

Круизное судоходство.

С конца 1980-х на Лене работают два круизных теплохода проекта Q-065. Они ходят по линиям Якутск — Ленские столбы, Якутск — Тикси, Якутск — Ленские щёки. В 2017 году теплоход Демьян Бедный впервые поднялся выше Киренска до деревни Красноярово. В 1998—2013 годах теплоходом Михаил Светлов владело ЗАО «Гостилицы АЛРОСА», а «Демьяном Бедным» — «Ленатурфлот» и между двумя теплоходами была некоторая конкуренция. В 2013 году Михаил Светлов был продан Ленатурфлоту, и сейчас эта компания является оператором круизов по Лене.

#### 4. Экология

Лена — самая крупная река, которая полностью протекает по территории России. Она отличается крайне малым количеством населенных пунктов на берегах и большим транспортным значением для регионов Крайнего Севера.

Основным загрязняющим фактором для данной реки являются всевозможные утечки топлива и нефти. Нефтепродукты попадают в воду из проходящих судов, проваливающихся под лед автомобилей, в результате утечек из нескольких нефтебаз, расположенных в районе Якутска.

Несмотря на малую численность людей, проживающих в непосредственной близости от реки, ее воды также загрязняются сточными водами. Наибольшая концентрация населения находится на Якутск и здесь имеется несколько предприятий, осуществлявших регулярный слив сточной воды в реку. Ситуация пришла в норму с запуском в 2013 году новой фильтровальной станции.

Еще одним специфическим фактором, влияющим на экологию, являются затонувшие суда. На дне Лены находятся различные виды водной техники с топливом на борту. Постепенный выход горюче-смазочных материалов влияет на состав воды, отравляет представителей флоры и фауны.

Пути решения экологических проблем.

В целях сохранения чистоты великой сибирской реки, необходимо исключить сброс сточных вод в количестве, превышающем предельно допустимые значения. Требуется обеспечить нефтебазы, расположенные в прибрежной линии, инструментом и техникой для оперативного реагирования на возникающие утечки. По инициативе Управления Роспотребнадзора по Республике Якутия, осуществляется комплекс мероприятий по строительству дополнительных очистных сооружений, а также имеются планы по подъему со дна различной затонувшей техники.

Также важно совершить перенос объектов любой инфраструктуры с территорий, которые подвергаются затоплению во время весеннего паводка. Еще одним шагом на пути к сохранению Лены может стать создание природоохранного флота, который будет действовать в акватории реки на протяжении всего годового периода судоходства.

#### Заключение.

В заключении проведенной работы провели несколько опросов среди учеников начальных классов школы №19. Они не так уж и знают про реку Лену, где находится и т.д. В основном они знают про «Ленские столбы».

Ходили на экскурсию в Якутский институт водного транспорта, узнали для себя много нового.

В дальнейшем хотим изучить ее речную проблему глобально. Одной из серьезных проблем водопользования является сброс неочищенных сточных вод в водные объекты. Водные экосистемы Якутии отличаются низкой устойчивостью к любым видам техногенных воздействий, поэтому природопользование здесь сопряжено с повышенными экологическими рисками, как для самой водной экосистемы, так и для проживающего здесь населения. Все более обостряется проблема старения грузового и пассажирского флота. Неудовлетворительное состояние водных морских и речных путей, гидротехнических сооружений, морских и речных портов, паромных переправ на разрывах федеральных дорог "Лена" и "Колыма" не обеспечивают в полной мере безопасность судоходства, что приводит к потерям провозной способности водного транспорта.

#### Использованная литература:

1. По Лене-реке: Путеводитель по Лене и её притокам / Е. Виллахов, М. Кротов, В. Сенькин. — Якутск: [Книжное изд-во](#), 1966.
2. [Глуников А. В.](#) 100 рек Якутии : Путеводитель-справочник. — Якутск: Якутский научный центр СО РАН, МГП «Полиграфист», 1996.
3. [1640 — 1641. Росписание рек впадающих в Лену от реки Куты до Ленских верховьев и проч.. sibrelic.ucoz.ru](#)

## КОЛЫМСКИЙ ПУТЕЕЦ

*Еремеев Савелий, ученик 2 класса, МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №38, г. Якутск  
Самсонова Варвара Егоровна, руководитель, педагог МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск*

#### Актуальность

Развитие водного транспорта имеет огромную роль в жизнедеятельности арктических территорий Якутии. Обеспечение безопасного судоходства – это водные пути, по которым во время короткой северной навигации ведётся снабжение товарами народного хозяйства труднодоступных населённых пунктов нашей республики. Знакомство школьников с этой важной профессией речника – начало становления кадров речного транспорта.

**Цель:** рассказать о колымском путейце Максиме Егоровиче Батюшкине.

#### Задачи:

1. Изучить историю судоходства на реке Колыма.
2. Ознакомиться с профессией речного путейца.
3. Рассказать о Максиме Егоровиче Батюшкине – капитане, путевом мастере Колымского района водных путей и судоходства.

#### Из истории

Колыма – крупнейшая река на северо-востоке Якутии. Её длина 2129 км и впадает в Восточно-Сибирское море. Первый пароход приплыл на Колыму в далёком 1911 году. Назывался он, как и река, «Колымой». Он доставил сюда паровой винтовой катер, который назывался тоже «Колымой». Потом прибыли другие катера: «Игорь», «Котик», «Чукча»,

«Меркурий». Керосин был в дефиците, поэтому в первое время они почти не работали. В 1928 году прибыл паровой катер «Якут».

Со временем количество пароходов на Колымеросло. Росла и перевозка грузов. В 1939 году было 54 самоходных речных судов, несамоходных – 100. Они возили уголь и лес. В годы войны речной флот Колымы бесперебойно снабжал материалами, продуктами и топливом авиатрассу Аляска-Сибирь. В настоящее время на Колыме работает флот, полученный в 70-е, 80-е годы, когда там был расцвет судоходства и максимум грузоперевозок.

### Речные путейцы

Речные путейцы - это те люди, от которых зависит безопасность судоходства на реке. Они первыми открывают навигацию, прокладывая безопасный путь для остальных судов. И именно они закрывают сезон, последними пришвартовываясь на зимовку.

Колымский технический участок, так называется организация, которая обслуживает водные пути реки Колыма, образована в 1958 году. Тогда она называлась Колымо-Индигирским и обслуживала также водные пути реки Индигирка. Сейчас путейцы Колымы обслуживают водные пути протяжённостью 1493 км. Тем самым они позволяют обеспечить жизнедеятельность отдалённых районов нашей республики и Магаданской области.

Содержание водной дороги – это тяжёлый труд. Например, заменить фонари на бакенах. Бакены указывают путь речному транспорту. Без световых маяков в тёмное время суток движение по водной трассе невозможно. Ещё, кроме обслуживания буйев, путейцы следят и за состоянием береговых знаков для судов, исследуют изменения, которые произошли на дне реки в том или ином месте судоходной ветки - ведут разведку фарватера реки. И если вдруг обнаружены изменения в русле реки, которые могут помешать судоходству, в дело вступает уже техника потяжелее – земснаряды, которые предназначены для углубления дна.

Днём и ночью идут суда по рекам, где путейцами проверен каждый метр, выставлена судоходная береговая и плавучая обстановка, которая освещается в тёмное время суток. Они ограждают труднопроходимые участки реки – отмели, перекаты, пороги. Путейцы... Люди, без работы которых судоходство будет осложнено, а порой и невозможно.



### Колыма – его колыбель

Максим Егорович Батюшкин – мой сегодняшний герой – опытнейший путеец, ветеран Колымского района водных путей.

Родился 17 декабря 1952 года в городе Среднеколымске, на берегу суровой и прекрасной реки Колыма. Выпускник Жатайского ГПТУ-5, во время учёбы проходил практику на Колыме. Трудовую деятельность начал в 1974 году помощником капитана – мастером пути на теплоходе «Чекан». С 1976 года путевой мастер на теплоходе «Турман», с 1977 года на «Путейский-30». С 1987 года до настоящего времени – на «Путейский-136». Единственный капитан-саха на Колыме.

Максим Егорович – основатель династии речников. Его жена Полина Степановна работала главным бухгалтером Колымского района водных путей. Сейчас она на заслуженном отдыхе. Брат Полины Степановны Павлов Валерий Степанович работал капитаном СПН-108 в селе Качикатцы, сейчас по его стопам пошли племянники Киприяновы Степан Вячеславович-капитан-механик СПН-108 и Алексей Вячеславович-моторист СПН-108. А дочка Батюшкиных Марина Максимовна окончила Новосибирскую академию водного транспорта и работала в Ленском бассейновом управлении водных путей. Сейчас живёт и работает в городе Санкт-Петербург.



Александр Сергеевич Павлов в своём альбоме-путеводителе «Колыма от устья до истока» пишет о путейце Батюшкине: «... У берега, на 690-м километре стоит «Путейский-136». Путевым мастером на нём работает Максим Егорович Батюшкин, ветеран Колымы и знаток реки. Его жена Полина Степановна долгое время работала главным бухгалтером Колымского района водных путей, сейчас на пенсии. Излишне говорить, что навигационная обстановка на этом участке содержится в состоянии, близком к идеальному».



Максим Егорович Батюшкин один из тех колымчан, знаменитых своей стойкостью, выносливостью и трудолюбием. Он - один из колымских путейцев - профессионалов своего дела, сегодня достойно трудится на благо обеспечения безопасности судоходства родной Колымы. За безупречную работу в 1996 году Максим Егорович награждён медалью «300 лет Российскому флоту», в 2016 году Знаком отличия РС(Я) «Гражданская доблесть», в 2017 году Памятным знаком «10 лет Росморречфлоту», Почётными Грамотами Колымского района водных путей, Ленского бассейнового управления водных путей, Министерства транспорта РС(Я). Хочу пожелать ему крепкого здоровья, успехов в нелёгком труде, благополучия его семье!

#### **Список использованной литературы:**

1. А. С. Павлов «Речники Великой Колымы», Якутск, 2016 г.
2. А. С. Павлов «Колыма от истока до устья», Якутск, 2014 г.
3. «Верхнеколымский улус: история, культура, фольклор», научно-популярное издание под ред. А. И. Григорьева, Якутск, 2002 г.
4. 7 лет на водных путях. ФБУ «Администрация Ленского бассейна»

## ТЕКТОНИКА АРКТИКИ

**Андреев Вячеслав 8 класс, МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск  
Усов Михаил Аввакумович, педагог дополнительного образования, МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск**

**Актуальность темы:** Арктическая область земного шара представляет очень большой интерес для тектонического анализа. Здесь распространены складчатости самого различного возраста, от древнейших до современных, что позволяет сравнивать их и изучать соотношения между ними. Кроме того, в этой области привлекает внимание проблема межконтинентальных структурных связей, а следовательно, и вопрос о происхождении океанических глубин Арктики.

**Цель работы:** Раскрыть тему Арктической тектоники и привлечь внимание к ней.

**Задачи:** Изучить доступные источники информации; Предоставить найденную информацию в более понятной и доступной форме; Сделать вывод, основанный на этих фактах.

**Арктика** - северная полярная область Земли, включающая Северный Ледовитый океан и его моря: Гренландское, Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское, Бофорта и Баффина, а также залив Фокс-Бейсин, Канадский Арктический архипелаг, о. Гренландия, архипелаги Шпицберген, Земля Франца-Иосифа и Северная Земля, острова Новая Земля, Новосибирские острова и о. Врангеля, а также северные побережья материков Евразии и Северной Америки.

Южная граница Арктики совпадает с южной границей зоны тундры. Площадь — около 27 млн км<sup>2</sup>.

**Тектоника** - Арктический, или Северный Ледовитый, океан занимает особое положение на нашей планете. Он расположен между Евразией и Северной Америкой. Площадь океана 14,75 млн. кв. км, наибольшая глубина 5527 м.

По физико-географическим особенностям океан делится на Северо-Европейский бассейн, Арктический бассейн и окраинные арктические моря.

В рельфе дна выделяются шельф шириной 1200-1300 км, материковый склон и ложе, расчлененное подводными хребтами на глубоководные котловины. Ложе Северного Ледовитого океана разделяется хребтом Ломоносова на две тектонические области – Евразийскую и Амеразийскую.

В противоположность Южному полюсу Земли, где располагается Антарктический континент, за последние 150 млн. лет который практически не перемещался, в Арктике все процессы, сформировавшие структуру этого региона, произошли именно в этот промежуток геологического времени.

**Если коротко, то:**

1. В байкальскую эпоху (это примерно 650-550 млн. лет геологической истории Земли) сформировалось ядро плиты Балтия и океан Япетус постепенно закрывался. Перемещаясь на северо-запад, плита Балтия сомкнулась с плитой Лаврентией и образовалась суперплита Лавразия, тогда же на этой плите и заложились основные прогибы и поднятия.

2. Следующая фаза сформировала суперконтинент Пангеи, это объединение Балтии, Казахстана, Сибири и возникновение Евразии. В эту эпоху произошло присоединение Карской микроплиты с северо-востока к Сибирскому кратону. Место же Арктического океана занимал обширный мелководный бассейн с многочисленными островами.

3. В раннем меловом периоде (145-120 млн. лет) перемещение Арктической Аляскинской плиты от Северной Америки к Чукотке привело к закрытию Южно-Анюйского моря и образованию Канадской глубоководной впадины. С этого

момента и возникает изолированный Арктический океан. И образование крупного вулканического плато Франца-Иосифа.

4. В последующую эпоху (120-90 млн. лет) происходило раскрытие впадин (впадины Макарова). С этого момента уже существует шельф Арктического океана.

5. В конце мелового периода (90-65 млн. лет) формируется вулканическое плато Альфа-Менделеева, который перекрывает районы распространения новообразованной океанской коры.

6. В палеоцене (66 – 56 млн. лет) начинается отделение от шельфа Евразии хребта Ломоносова. Этот медленный процесс приводит к раскрытию Евразийской впадины. В результате плита перемещается разнонаправленно и образуются плато Ермак в Европе и плато Морриса в Северной Америке.

7. В конце миоцена (23,0 – 5,0 млн. лет) произошло раскрытие проливов Фрама и Беринга, соединивших Арктический океан с Атлантическим и Тихим.

8. В кайнозон (текущая эра геологической истории Земли) Арктика уже представляла собой связующее звено между океанскими впадинами западного и восточного полушарий нашей планеты.

**Вывод:** Арктическая область земного шара представляет очень большой интерес не только для тектонического анализа, а исследований и в других областях. Все в системе Земли взаимосвязано между собой.

Например, климат Арктики в течение последних 600 лет испытывал значительные колебания. За этот период времени произошло не менее трёх или четырёх значительных потеплений. Колебания климата полностью определялись изменением естественных факторов и, в первую очередь, скорости вращения Земли и характера атмосферной циркуляции, что вызвало изменение в теплом Северо-Атлантическом течении, что повысило температуру и соленость воды в арктических морях.

Сама же Арктика имеет огромное глобальное значение, которое складывается из ряда факторов.

#### **Климатическое значение:**

Льды Арктики оказывают огромное влияние на формирование климатической системы планеты. Ледяная шапка, отражая солнечные лучи, не дает планете перегреться. Кроме того, арктические льды играют большую роль в системах циркуляции воды в океанах.

#### **Экологическое значение:**

Арктика представляет собой уникальную экосистему и важный элемент в жизнеспособности и устойчивости жизни на планете. Арктика – среда обитания видов с адаптациями к выживанию в экстремально холодных и крайне изменчивых климатических условиях

#### **Экономическое значение:**

В Арктике сосредоточены огромные запасы природных ископаемых, в том числе энергетические ресурсы, за которыми, как считают эксперты, будущее всего человечества.

## **ТАТУИРОВКА НАРОДОВ СЕВЕРА В ТРУДАХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ**

**Кычкин Игорь, ученик 6 «б» класса МБОУ «Кобяйская СОШ», Кобяйский улус, с.Кобяй  
Егорова Марина Ивановна, руководитель, учитель родного языка и литературы МБОУ «Кобяйская СОШ», Кобяйский улус, с.Кобяй**

**Егорова Александра Алексеевна, руководитель, библиотекарь МБОУ «Кобяйская СОШ», Кобяйский улус, с.Кобяй**

Прошлое народа, его история имеет притягательную силу не только для исследователей - ученых, но и для тех, кто интересуется историей своего народа. В книге «Свидетели истории» Петра Васильевича Винокурова была написана легенда о племени со

«шитыми лицами», которые жестоко убивали целый род якутов живших Вилуйском округе. Вот что, рассказывает нам это история: «Былыр бу дойдуга саха ыала бэрт а±йях, суюх эбитэ  $\mu'$  $\mu$ . Манна би́иэхэ Тылгыны кү<sup>3</sup>л баара. Биир кэм<sup>2</sup>э, бэрт былыр, хоту  $\mu^3$ 'э дойду дижиттэн кыргыстан куотан курээн кэлбит дьон, Тылгыны кү<sup>3</sup>л арытыгар «Тийт Арыы» диж<sup>22</sup>э киирэн са'ан олорбуттар. Оччо±о туой кыргы'ы буолар эбит, онон дьон тэскилээн онно-манна барыталаан, бүк сири буулунан, о<sup>2</sup>кучах хастан сиргэ олороллоро  $\mu'$  $\mu$ . Ол курдук буолан олордохторо бу. Ол олордохтуруна кинилэри кэннилэриттэн экирэтэн тигиилээх сырайдаах омуктар дижэн сүрэ±э суюх омуктар кэлэллэр. Тигиилээх сырайдаахаа омуктар сырайдарын тыа дижки <sup>3</sup>түмлэринэн ту'эн, киирэллэрин-таксалларын, сылдъалларын кэтэ'эллэр. Онно т<sup>3</sup>'<sup>3</sup> хоммуттара биллибэт, ол тухары, сэптэрин, охторун о<sup>2</sup>осто, бэлэмнэнэ олорор дьон буоллахтара. Бу тигиилээх сырайдаахтар ойууннаахтар эбит, ол ойууннарын кыырдаан к<sup>3</sup>рүү к<sup>3</sup>рд<sup>3</sup>р<sup>3</sup>лл<sup>3</sup>р. Маныаха ойуун к<sup>3</sup>рүү к<sup>3</sup>р<sup>3</sup>н этэр: «Сарсыарда күн ойуута туос тыылаах ки'и тахсыа±а, о±олорум эрэ дижэн буолара. Ол кыргыбыт омуктар кыайан хоту ( $\Psi^3$ ' $\mathbb{E}$ ) дойдуларыгар та±ыстахтара. Чанкыр табанан сылдъар дьон эбитетэ  $\mu'$  $\mu$ .

Сайы<sup>22</sup>ы кэм буолла±а. Дьэ, ол кырдык сарсыарда кун ойуута арыы и'иттэн биир туос тыылаах ки'и эрдинэн кытыы дижки тахсан кэлэр. Оччо±о туулур, илимниир да буоллахтара, ки'и оччо±о чанкыр балыгынан олорор буолара. Ол тахсыбыт ки'ини дьэ били бэртэр о±унан со±отохто ытан онно <sup>3</sup>л<sup>3</sup>р<sup>3</sup>н кээ'эллэр. Онон бары сырсан киирэннэр ол <sup>3</sup>л<sup>3</sup>рбут ки'илерин тыытынан, бэйэлэрэ о<sup>2</sup>остуммут болуттарынан киирэннэр ол арыыга олорор бэрт элбэх дьиз дьону оличчу кырган – <sup>3</sup>л<sup>3</sup>рт<sup>3</sup>н бараллар. Бэрт а±йях ки'и куотан харбаан тахсыбыттара  $\mu'$  $\mu$  эрэ дижэн буолара. Ол кыргыбыт омуктар кыайан хоту ( $\Psi^3$ ' $\mathbb{E}$ ) дойдуларыгар та±ыстахтара. Чанкыр табанан сылдъар дьон эбитетэ  $\mu'$  $\mu$ .

Билигин ол кү<sup>3</sup>л буулунара тумуллардаах, олор туой «М<sup>3</sup>кү тумула», «Таа'ыкы тумула» той дижэн  $\mu'$ ийэн эрэ буолара.

Арыы и'э күтүр  $\mu$ ллгэр тииттэр, мас, ойуур дойду. Ол оличчу буттэтэ суюх о<sup>2</sup>кучах, <sup>3</sup>т<sup>3</sup>х орунннах сир »

Во времена «кыргыс үйэтэ» жили разные этнические группы, и у некоторых действительно были татуировки. Но мы не знаем, почему и для чего нужны были эти татуировки. Вот поэтому начали второй этап нашего исследования, с целью которого является изучение татуировок народов севера в трудах исследователей.

Проникнуть тайны татуировки, впрочем, как и в другие тайны человеческой цивилизации, помогает история – великая наука, дающая нам в полной мере осознать, кто мы, почему мы такие, какие причины лежат в основе наших привычек, традиций и поступков.

Цель: изучить татуировку народов севера в трудах исследователей.

Для осуществления этой цели, нами были поставлены следующие задачи:

1. Поиск материалов, знакомство;
2. Изучение этнографического материала экспедиций;
3. Изучить виды татуировок;
4. Сравнить виды татуировок.

Сведения о людях с «шитыми лицами» мало. Были найдены краткие сведения в трудах Ксенофонтова, в «Истории Сибири», в Летописи Якутска, в Полярной энциклопедии. Самой большой радостью была находка редчайшей книги «Этнографические материалы северо-восточной географической экспедиции», в которой мы дальнейшем будем опираться.

Метод исследования: исторический.

Актуальность: неисследованная тема, тем самым интересна не только для специалистов, но и для широкого круга людей.

Как мы уже писала в начале нашей работы во времена Кыргыса на одну из племен якутов, проживающих на реке Вилуй, напали неизвестные племена. Всадники на оленях жестоко расправились с якутами и уехали. Что за племена сделали нападение, об этом история умалчивает, но есть только указание, что у всадников были «шитые» лица. Доподлинно неизвестно, жили ли такие племена на территории Якутии, тогда кто они такие?

Интерес к этим племенам был еще в те далекие годы. Сам Петр I заинтересовался людьми с «шитыми» лицами. Из летописи города Якутска «По распоряжению Петра Великого приезжал из Тобольска дворянин Вакулин, которому поручено было везти в Петербург инородцев, называемых «шитыми рожами», т.е. чукчей, ламутов, тунгусов и других, а также шаманов, которых будто великий преобразователь хотел послать в Европу для обучения медицине. Еще в 1722 г было велено из Якутского уезда доставить: «...шаманов лучших, которые пользуют от болезней и будто угадывают, коликое число взять» А в 1724 году было приказано выслать шаманов под караулом «с их шаманским добрым платьем и бубнами, по их обыкности, как надлежит в их состоянии шаманском». Ко времени прибытия Вакулина их набрано было 25 человек, в числе которых оказались и Якутские города тамошние уроженцы Ф.Турбин и С Рубачев». Но был ли этот указ выполнен, неизвестно.

Походы и плавания подданных российских государей привели к крупным географическим открытиям в Сибири, на Дальнем Востоке и в омывших их водах Северного Ледовитого и Тихого океанов. Большинство землепроходцев относились к сословию «служивых людей» (казаки, стрельцы разных чинов), к торговому люду (купцы, приказчики), а также к «промышленникам» занимавшимся промыслами, в основном пушным. Многие из них были и мореходами; продвигались не только по суше и рекам. Но и совершали плавания по морям, близ побережья. Они были мастерами на все руки. Среди землепроходцев встречались «новокрещеные» (в основном татары), и «литва» (военнопленные иноземцы), а также отдельные представители малочисленных народов Сибири и Дальнего Востока.

Разные причины побуждали этих людей покидать родные места. Иными двигало стремление добиться высокого положения, жажда славы, почета, власти. Немало было и таких, что предполагали «затеряться» бескрайних просторах, избежать наказания на родине. И едва ли не у всех была осмысленная или неосмысленная тяга к познанию неизвестного, страсть к открытию новых (землиц) и морских (угодий).

Эту устремленность землепроходцев и арктических мореходов поддерживали и направляли частично центральная российская власть, частично сибирские должностные лица.

Якутия в то время была необследованной, и имела большую притягательную силу для исследователей. Первый летописец города Якутска Прокопий Прокопьевич Явловский свою монотонную работу «Летописи г Якутска от основания его до настоящего времени (1632-1910 гг) писал и составлял в течении всей своей жизни. Сверяя данные по летописи мы будем дать хотя бы некоторое представление об экспедициях, проходившие через Якутию.

Из летописи Якутска: «... С начала сентября прибывает Вторая Камчатская экспедиция, снаряженная под начальством Беринга. Главной задачей экспедиции было обозрение положения американских берегов и установление торговых сношений с Америкой и Японией, а также астрономическое определение посещенных мест, составление карт и подробное изучение естественной истории, этнографии и политической истории...»

1. Великая Северная (Вторая Камчатская) экспедиция (1733 – 1743 г.г) – это крупнейшее изыскательское предприятие 18 в., охватившее все арктическое побережье России – от устья Северной Двины на Беломорье до устья Анадыря на Чукотке и дальневосточных берегов. Задуманная Петром I и руководимая В.Берингом, экспедиция была призвана исследовать и связать воедино все звенья Северо-Восточного прохода (Северного морского пути). Основу исследователей составляли моряки – гидрографы и геодезисты, первые российские полярники профессионалы.

На небольших парусных судах и весельных шлюпках, на собачьих и оленевых упряжках, среди плавучих льдов, и в арктической тундре участники экспедиции проводили наблюдения за природой Заполярья, за бытом северных народов. Но главной задачей экспедиции было нанесение на карту побережье Ледовитого океана. Несмотря на тяжелые условия, при несовершенстве приборов и научных методов работа была выполнена успешно.

Не менее успешными были результаты работы ученых; ими были собраны этнографические сведения о сибирских народах, их бытовом укладе, составлены словари языков, карты внутренних путей, планы и виды пройденных местностей.

Яков Иванович Линденау – выдающийся русский этнограф, участник второй Камчатской экспедиции. Швед по национальности, он родился в Москве. Обучившись в детстве латинскому языку, арифметике и бухгалтерии, служил бухгалтером, путешествовал по Европе, содержал в Петербурге школу «для наук и обучения детей», работал переводчиком в воеводской канцелярии Правительствующего Сената.

В 1739 г. Линденау был принят на службу в Академии наук переводчиком с немецкого и латинского языков и вскоре по личной просьбе был зачислен в состав Второй Камчатской экспедиции на должность копииста со званием переводчика. Однако его реальная деятельность значительно превзошла условия контракта.

Человек «неутомимого прилежания», большой энергии и трудолюбия, Линденау составил 18 описаний путешествий, в том числе историко-этнографических работ. Кроме полученных ему описаний охотских пеших тунгусов или ламутов и удских тунгусов исследователь по собственной инициативе отправился в Тауйский и Ямский остроги изучать коряков, сделал большую работу о якутах, описал бурят и барабинских татар, составил историко-этнографическую справку о юкагирах. Обладая немалыми лингвистическими способностями, он включал в свои рукописи не только туземные слова и словари, но и тексты шаманских камланий на местных языках.

Богато и этнографическое наследие Линденау – несколько тысяч рукописных страниц, посвященных жизни и быту и обычаям якутов, пеших тунгусов и ламутов, бурятов, удских тунгусов и коряков, юкагиров, кузнецких, качинских и канских «татаров». Он создал словарь тунгусского языка.

Впечатляющие научные результаты Я.Линденау были неодооценены. По окончании Второй Камчатской экспедиции (1746) «за труды в Сибири» он был произведен Сенатом в чин прапорщика и занимал различные мелкие должности в Иркутской губернии.

В работе «Описание пеших тунгусов, или так называемых ламутов, в Охотске» Я.И.Линденау пишет оленных тунгусов, которые называют себя ламутами. «Это имя возникло в то время, когда у оленных тунгусов вымерли все олени и они осели у моря, которое на их языке называется Лам. Их язык несколько отличается от языка тунгусов...». Также рассказывает об их нравах, обычаях и поскольку нас интересовало татуировка, то мы приводим их пример: «...Девушки для украшения обычно татуируют руки. Делают это следующим образом: берут черный камень - Nioendigi, который оленные тунгусы называют Nioengnioegi, мочат его водой, затем берут иголку, а вместо нитки, длинные волосы оленя. Эти волосы красят мокрым камнем в черный цвет. Затем окрашенную нитку продергивают сквозь кожу и вышивают разные фигуры. Употребляют ламуты татуировку и при некоторых заболеваниях. Например, при кровотечениях из носа делают татуировку на лбу или между бровями и даже на плечах. Татуировать может только вдова или вдовец ...» Из этого следует, что татуировка может быть применена как украшение, но в то же время, что безусловно нас заинтересовало, применение при болезнях.

2. Восьмидесятие годы XVIII века были в России богаты крупными исследовательскими экспедициями. Одной из таких экспедиций была Северо-Восточная географическая экспедиция 1785-1795 г.г., известная в литературе как экспедиция Библингса – Сарычева. По своим задачам она во многом отличалась от предшествующих правительственные морских экспедиций, так как перед ней стояли не только научные, но и важные политические задачи – закрепить за Россией все открытые земли и острова на Тихом океане.

Активная деятельность здесь иностранных государств создала серьезную угрозу для русских земель на северо-востоке Азии. Правительство Екатерины II, зная об усиленной

подготовке экспедиций в Тихий океан правительствами Англии и Франции, стремилось само снаряжать экспедицию в эти края в самые кратчайшие сроки.

Организация экспедиции была поручена Адмиралтейств-коллегии, во главе которой стоял выдающийся государственный деятель И.Г.Чернышев. Адмиралтейств-коллегия разработала детальный план, изложенный в «Наставлениях» начальнику экспедиции. Здесь указывалось, что частной, конкретной задачей экспедиции было географическое исследование северо-востока Азии, описание Чукотского берега от Колымы до Берингова пролива, исследование северо-западной Америки и Алеутских островов. В статье 7-й «Наставлений» было сказано: «Сколько возможно сведать о земле чукчей, силе и нравах сего народа, и при случае потщитесь своим поведением споспешствовать утверждению сего народа в зависимости сей России»

8 августа 1785 г. последовал именной указ Екатерины 2 об экспедиции, которая была объявлена совершенно секретной. Начальником ее был назначен И.И.Биллингс, англичанин по происхождению. По словам М.И.Белова, он «принадлежал к числу тех иностранцев, которые, находясь на русской службе, служили России честно и пользой для дела». Ближайшими помощниками Биллингса были лейтенанты Г.А.Сарычев и Р.Галл. В экспедиции принимали участие армейский капитан Т.И.Шмалев, доктор К.Мерк, гидрографы А.Ботаков и С.Бронников, геодезисты А.Гилев и Ф.Елистратов, переводчики И.Кобелев и Н.Дауркин (чукча), рисовальныи мастер Л.Воронин и другие. Работа экспедиции продолжалась десять лет.

2.1. Иосиф Иосифович Биллингс – английский моряк на русской службе, офицер российского флота, гидрограф, исследователь Северо-Восточной Азии и Северной Америки. В 1786 году приехал с экспедицией через Сибирь, Иркутск и Якутск в Охотск, а оттуда перебрался в Верхнеколымск.

Сведения из летописи: «..1786 год 10 января по 22 января жил один из главных участников так называемой Северной экспедиции капитана Биллингса лейтенант Гаврил Андреевич Сарычев, отправленный из Петербурга в Охотск вместе с мастеровым вперед для постройки судов и для заготовления провианта в тех местах, которые экспедиция должна была посетить. Из Якутска Сарычев выехал на верховых лошадях, а кладь его и провизия – на выючных лошадях, считая по 5 пудов на каждую. В толмачи ему дан казак, знающий якутский и тунгусский языки. Ехал через Оймякон и р.Охоту...».

Журнал, или поденник, флотского капитана Иосифа Биллинса. Путешествие из С-Петербурга в Охотск, из Охотска на реку Колыму и в Ледовый океан; возвращение в Якутск, Иркутск и потом в Охотск, возвращение из Охотска в Якутск и описание якутского народа; возвращение из Якутска в Охотск и оттуда в Камчатку на судне, именованном «Слава России», от 1785-го до 1789 г. С рукописного английского подлинника, хранящегося в Адмиралтейств-Коллегской архиве.

Из Охотска экспедиция направилась морем на Камчатку. Путь шел между Курильскими островами. Прибыли в Петропавловскую гавань, где недалеко находилось камчадальское селение на реке Паратунка. Позже, на пути в Большерецкий острог, куда Мерк ездил с Биллингсом и Сарычевым, они проезжали мимо многих камчадальских селений. Здесь речь идет об алеутах острова Уналашка, куда экспедиция прибыла от Авачинской губы (шли мимо Алеутских островов).

И.Биллингс в работе «Примечание об уналашкатах» пишет о народе уналашкатах; об их быте, одежде...

«...Женский пол у них крепкотел и плотен; головы своей никогда не покрывает; на каждой щеке имеет две чисто пунктированные черты от ушей до носа, и самый подбородок у женщин пунктирован вдоль короткими, правильными о плотными черточками.»

2.2. Особое внимание заслуживает рукописные материалы еще одного участника экспедиции Карла Мерка.

Мерк Карл Генрих – натуралист, этнограф, исследователь Северо-Восточной Азии. Был принят в экспедиции Биллингса -Сарычева руководителем научной части. Собрал очень много разнообразных коллекций и представил первые научные сведения о флоре и фауне отдаленных районов северо-востока Сибири, южной части Камчатки, несколько Алеутских островов, и юго-западного берега Аляски. Дал довольно полное описание жизни якутов, чукчей, азиатских и американских эскимосов.

«Этнографические материалы из рукописи дневника К Мерка, начатого 16 августа 1789 г в Охотске» Дневник К.Г.Мерка начат им в Охотске 16 августа 1789 г и доведен до 1792 г хотя и не охватывает сухопутного перехода по Чукотке»

Первые десять страниц дневника полностью заполнены описанием животных, растений и минералов. Дальше наряду с этими сведениями появляются этнографические материалы, которые носят дневниковый характер.

«Аулеты « ...На лице татуированы они различным образом черной краской на подбородке или от носа поперек к щекам ...

Татуировка на подбородке - Tchebloat - производится, когда девушки вступают в половую зрелость, что у них, как говорят, происходит около 20 лет или позже, а то и просто для украшения у женщин - по щекам, на ноге, на руке и снаружи на передней части предплечья отдельными линиями или точками - Angatschok , на лбу и над носом – крестиками Kuschrejok – и так далее.

«...Кадьякцы ...Их татуировка – это покалывание иглами из костей чаек, а затем чернением углем. У женщин только на подбородке. Называется Tamlon. Когда девушки вступают в половую зрелость, татуировка на подбородке протягивается дальше к ушам. На щеках имеются маленькие кругленькие пятна - Тир; от плечей вытатуированы зубчатыми линиями широкие ленты, которые соединяются между грудями; у более богатых и на спине; между грудями еще две одинаковые точки. Такая татуировка также бывает и у мужчин – у них она называется Tschakjaul. Еще вытатуированы они у девушек на наружной стороне предплечья своей лодки, а на внутренней части кисти руки две линии. Это называется - Ihatt. Для раскрашивания лица пользуются они краской - Ktak , которая добывается из красной глины. Окраска в красный цвет называется у них - Ktag; окраска белой краской – Kutchlioak. Это белая известь. Обе земляные породы обжигают, растирают на кaine в муку и сохраняют отдельно в мешочках, завязанные ремнем из очень мягкой кожи. Носят мешочки на такой же нитке, какую употребляют для нанизывания бисера. Для окраски в черный цвет служит им, как и на Уналашке, черноватая медная руда - Achsek, которая после превращения в мельчайший порошок смешивается с жиром и завязывается в кусок кишши. Чтобы нравится мужчинам, красавицы окрашивают себе лицо соответственно их желаниям, потому что это больше, чем что-либо другое, имеет власть над сердцем последних и способствует тому, чтобы нравиться. У одной лица было окрашено в красный цвет со лба до верхней губы, наряду с черной полосой примерно в четыре линии шириной посередине через носи с обеих сторон наискось вниз к ушам; наконец, от ушей по щекам шли две параллельные черные линии. У второй на чистое лицо начиная с правой стороны от переднего угла глаза вниз вдоль щек были нанесены четыре черные полосы, три из них шли через веки глаз. С левой стороны поперек шла неровная линия, начинающаяся под глазом и доходящая до нижней части носа. У третьей нос, а также под глазами по направлению к щекам вниз – все было окрашено в красный цвет. На правой стороне две одинаковой ширины блестящие черноваты полосы, первая начинается от носа поперек, вторая под ней, в то время как слева две такие линии шли от глаза прямо вниз. У четвертой под носом до татуировки подбородка лицо красное с черноватой полосой через две щеки до ушей. У некоторых еще, начиная от бровей, идут черноватые линии косо назад и наверх. Далее мы встретили еще у одной вертикальную красную полосу, начинающуюся под носом, идущую вдоль спинки носа через переносицу и между бровями, которая на лбу расширялась и обрывалась. Наконец, еще один вид татуировки из семи черных линий, спускающихся со лба до век косо по направлению к внешним углам глаз. В середине, между ними, лоб оставался чистым. Старые женщины

имели только лоб окрашенным в красный цвет. У юноши были окрашены с обеих сторон лба широкими полосами на левой щеке дар половины, а правая щека раскрашена полностью...»

Жители острова Кадьяк имели разного вида татуировки и смею предположить, что они были нанесены не только как украшение, а имели своеобразное жизненное значение.

Сведения из летописи города Якутска: « 1787 год. 12 марта прибыл проездом из Охотска в Иркутск главный основатель Российско-американской компании Григорий Иванович Шелехов. С ним ехали еще несколько дикарей с острова Кадьяка».

2.3. Чукчи - «Название народа, принятное в административных документах XIX-XX в.в. происходит от самоназвания тундровых чукчей чаучу, чавчавыт - «богатый оленями». Выделяя себя из числа других племен, употребляют самоназвание лыораветлян – «настоящие люди» (В конце 1920-х годах название луораветланы бытовало в качестве официального). Восточные эвенки мужчины стригли волосы, а женщины обматывали две пряди или косы вокруг головы и покрывали их платком. До XX в. Некоторые группы наносили на лицо татуировки. В XVII в. Согласно русским источникам, у тунгусов (эвенков и эвенов) отмечено около 360 отцовских родов (тэгэ)»

Рукопись К.Г.Мерка, посвященная чукчами, была в 1887 г. приобретена Императорской Публичной библиотекой и до сих пор хранится в ее рукописном отделе. Эти записки о походах через Чукотский полуостров ( от губы Святого Лаврентия до Нижнекалымского острога) представляют собой описание этого края и этнографию населяющих его народов.

В работе «Описание обычая и образа жизни чукчей» мы нашли небольшие заметки о татуировке «...Что касается их татуировки, то татуируют женщины железными, частью трехгранными иглами – Tittinga, Sikuk. Удлиненные куски железа прокаливают над лампой и придают им форму иглы, отбивая молотком на камне, причем он сначала опускают острие последних в вываренный и смешанный с жиром мох от своих ламп, а затем в протертый с мочой графит Telhgjacher, Tainagli. Графит, которым чукчи натирают нитки из жил при татуировке, они находят в изобилии кусками на реке поблизости от их стойбища Пуухта. Татуируют иглой с выкрашенной нитью, в результате чего чернота остается под кожей. Несколько опухшее место, где сделана татуировка, намазывают жиром.

Еще до десяти лет татуируют они девочек сначала в две линии – вдоль лба и по носу – Jakchajakchynkaligutyk, Atkahutschikschi, затем следует татуировка на подбородке - Kuwelkulkele, Talueuchtichyi, затем на щеках – Gelpukeliggitt, Ulchutschichtsch, а когда у девочки выходят замуж (или около 17 лет), татуируют снаружи предплечья до кисти различными линейными фигурами – Krumkeliggitt или Runmuckel, которое женщины выговаривают как Zunmuckel. У большинства последний термин означает татуировку по всей руке, а у немногих только татуировку предплечья или тыльной части кисти, реже обозначают татуировку у женщин на лопатках или на лобке (рис. 9 а). Также татуируются и мужчины оседлых чукчей, а у оленных чукчей мужчины татуируют иногда только лицо, или от плеча до груди, или снаружи на руке, где они вытатуированы изображения убитых или врагов .Снаружи на передней части руки они изображают (рис. 9 б); что у них называется , Tamnyngtschinchteikitik Juguljachtschi; на лице татуируют они себя на лбу, с обеих сторон (рис. 9 в); а внизу дальше ограничено линией, затем от наружных углов глаз (рис. 9 г); частично еще дальше двумя более короткими чертами и между глазами над носом (рис 9 д): над бровями рисунком ( рис 9 е) снаружи; от углов рта частично косой линией (рис 9 ж); а также (рис 9 з) таким же рисунком частично от углов глаз; а также некоторые татуированы от углов рта следующим образом (рис 9 и, к) или фигурами, подобными (рис 9 л), а на подбородке при этом (рис 9 м) или ( рис 9 н), так же как и продолговато- округлыми (рис 9 о) одинарными линиями; некоторые чукчи татуированы полностью на щеках изогнутыми линиями ...».

Татуировка чукчей служит как украшение, но в отличие от некоторых имеет еще более другой характер, а именно, мужчины вытатуировывают от плеча до груди, или снаружи на руке изображения убитых или врагов.

Рукопись К.Мерка – первый и наиболее полный для своего времени труд по этнографии чукчей, их занятиям и бытовому укладу. Исследователи, писавшие о Северо-Восточной экспедиции или вообще о чукчей, приводили некоторые рисунки из рукописи Мерка – изображения подземного жилища, татуированной женщины, чукотского воина и другие.

2.4. В этнографическом материале эйспедиции мы обнаружили «Дневную меморию» геодезиста Ф.Елистратова. Он видимо тоже участник экспедиции. Вместе с чиновником Баженовым, шихмайстером Гаузом, штурманским учеником Песковым и командою в 20 человек был послан на двух байдарках для описания западного берега Камчатки от Тигиля до реки Пенжины. В его дневнике мы находим сведения о камчадалах и коряках – об их материальной культуре, обрядах и увеселениях. Особо много внимания автор дневника уделяет корякам.

Работа называется «Дневная мемория геодезиста Ф.Елистратова от Тигильской крепости берегом по Пенжинской губе до реки Пенжины в последовании под командою титулярного советника Баженова с 14 сентября по 21 число 1787 года». От реки Тигиля до реки Лесной в губе Пенжине живут камчадалы (Кинкилский острожок). В действительности от реки Лесной на юг до реки Тигиль и от реки Ука жили оседлые коряки, а далее к югу – ительмены. Кроме того, по западную сторону Камчатского хребта в районе рр. Тигиль и Большая кочевали оленные коряки.

Он подробно останавливается на их происхождении, причем приводит существующую у коряков легенду о первом человеке, его жене и их детях. Обычай коряков татуировать лицо, особенно у женщин, вместо окрашивания краской, восходит якобы к событиям, описанным в легенде. Возможно это было былью, но все это имеет большое значение для нашего исследования.

«.. Первородного человека называют Куй-Кеника или Кук-Кул ,а жену Мит; они были роста большого, так что ни одна гора вышины не превышала, сильные и чрезвычайно тяжелые, и где онбы ходили и ложились, земля проваливалась вниз отчего и сделались между гор великие ложбины и буераки. Жили долго и таскаясь с места на место в разных местах остались множество детей своих, между которыми первыми и знаменитейшими были сын Емемхут, которого Куй-Кеника и Мит горячо любили, он был великий красавец, разумен, удал и силен, к тому же великий охотник есть мухоморы; наевшись некогда оных, уснул, жена же его любила больше, нежели самое себя, и по ревности к прочим вымарала ему лицо сажею и углем, но как он проснулся, то пошел на одну чистую и быструю речку напиться и в ней себя увидя, влюбился, думая, что видит там женщину столь прекрасную, кричал, звал ее к себе, а как голос его по реке и дальше раздавался , тог он, почтя, что видимая им красавица ему отвечает, так обрадовался, что от радости умер, Сестра же его Мигнул также была великой красоты и, любя своего брата, вышила свою рожу; на последок, пошел на место, где он умер, бросилась в воду и сделалась пеной. Почему вышло у них в обычай вместо вымарания лиц прошивать оные иглой с ниткой, вымаранною в китовом или нерпичьем жиру и саже, фигурами, а паче у женщин. У них и теперь есть еще поговорка о мужчинах и женщинах: «Ведь ты не так хороша, как Мигнул, дочь Куй-Кеникова». О прочих же детях Куй-Кениковых ничего не упоминают...». Возможно это было былью, но все же нам не следует отказаться и от такой версии. Сообщение Елистратова о коряках, представляет большой интерес как документ 18 века.

Важнейшие результаты Северо-Восточной экспедиции в области этнографии сводятся к следующему. Путешествие экспедиции Биллингса в 1791-192 гг. По Чукотскому полуострову явилось выдающимся событием. Хотя русские и раньше бывали на Чукотке, все же о чукотском народе, его быте и нравах до экспедиции Биллингса было известно весьма

немного. Участники Г.А.Сарычев, К.Мерк, И.Кобелев оставили самое подробное для того времени описание жизней чукчей. Новый конкретный этнографический материал был собран и о других народах Сибири – о якутах, коряках, юкагирах, азиатских эскимосах. Сарычеву и Мерку принадлежит заслуга этнографического описание алеутов, эскимосов – чугучей, конягов конца 18 века.

3. Таймырское путешествие русского академика Александра Федоровича Миддендорфа занимает особое место в удивительной летописи арктических подвигов. Научные итоги этого подвига подведены самим исследователем в его многотомном исследовании «Путешествие на север и восток Сибири».

В начале 1843 г. экспедиция А.Ф.Миддендорфа, имея целью всестороннее изучение Таймыра, добралась по скованному льду Енисею до Дудинки, свернула на Восток и вышла к устью Хатанги. Весной на оленях в сопровождении охотников-ненцев путешественники достигли реки Верхняя Таймыра, спустились по ней до озера Таймыр, где провели основные исследования местного растительного и животного мира. Далее А.Ф.Миддендорф и топограф В.Ваганов через ущелье в открытых ими горах Бырранга спустились по реке Нижняя Таймыра до Карского моря и тем же путем вернулись обратно на базу к озеру Таймыр. Отправив спутников на поиски оленных эвенков, больной тифом ученый в одиночестве провел в снежной тундре 20 голодных дней, пока его не спасли эвенки. В следующем году, организовав в Якутске первые в мире исследования вечной мерзлоты и положив этим начало новой науке – мерзлотоведению, А.Ф.Миддендорф сопровождении В.Ваганова через Алданское нагорье по реке Учуру достиг Удской губы Охотского моря, обследовав Шантарские острова. Затем с караваном оленей двинулся по бездорожью на запад, открыл по пути шесть горных цепей, уточнил размеры Амурско – Зейской долины, гидрографический режим южных склонов Станового хребта, горный рельеф бассейна Амура. Итогом экспедиций длившихся в общей сложности 841 день, стал многотомный труд ученого «Путешествие на север и восток Сибири» (СПб., 1860-1875), где дана первая классификация тундр доказано зональное распределение растительности, приведены новые для наук того времени данные о таймырских эвенках, нганасанах, долганах и северных якутах.

Миддендорф Александр Федорович – натуралист, путешественник, естествоиспытатель, исследователь арктической части Сибири и Дальнего Востока.

Родился в Санкт –Петербурге, окончил Тартуский университет. Профессор Киевского университета, академик, почетный член Петербургской Академии наук.

В работе «Аси» мы рассмотрели именно, те фрагменты, которые были нужны нам.

«... Татуированные лица в виде украшения у Самоедов, по видимому действительно не в употреблении. Между Асинцами я встретил, однако же, трех молодых девушек, у которых на правой руке, отчасти на внутренней стороне локтевого сгиба, отчасти косо, вдоль верхней вены, были три черных пятна в ряд. Они вшиваются с ранней молодости посредством жильных волокон, вычерненных углем. Может быть, это употребляется в виде предохранительного средства от болезней, потому, что против столь обычного в чумах чрезвычайно чувствительного лома в пояснице татуированный шов служит как отводное средство; в следствие этого спина Натуранты представляла целый ряд образчиков такого рода. Кроме лома в пояснице, которым и я страдал нередко болезнью оказывалась парша. Что жесткие невзгоды, которым подвергают себя эти не позволяют им достигать старости, это доказывалось тем, что во всей Асинской орде был только один старик. Он страдал неспособностью поднимать верхние веки, но сумел помочь своему горю искусно придуманной повязкой в виде буквы Т, которая спереди расходилась вилкообразно мимо обеих сторон носа и подтягивала веки вверх.

Впрочем, кожа на теле этих людей татуирована еще иначе, чем тотчас описали, а именно виде кровавых точек, благодаря бесчисленным обитателям их одежды, с которыми они тщательно борются. К точкам присоединяются рубцы, образующиеся от расчесывания

тела. Это страдание заставило их обзавестись особым инструментом, который в чрезвычайно утонченных туалетных магазинах наших встречается в виде длинной изогнутой щетки изображающей спину скребницу.

Прототип этого рафинированного инструмента является у Самоедов в виде тонкого образца от рога северного оленя, конец которого перед огнем согнут под прямым углом и ремнями удерживается в этом положении...» Здесь тоже отмечено, что татуировка может быть применена при лечении болезни.

4. Гаврил Васильевич Ксенофонтов известный ученый, историк, этнограф, автор монографии о происхождении якутов. Родился в Якутской области, в Мальжегарском наслеге Западно-Кангаласского улуса в семье состоятельного якута. Окончил реальное училище, юридический факультет Томского университета.

С 1920 г. начинается новый этап в жизни Г.В.Ксенофонтова- этап приобщения к научной деятельности. Ему повезло – он поступил в Иркутский университет, в котором в то время работали известные стране и миру крупные ученые, патриоты Сибири. Работал ассистентом на факультете общественных наук и под руководством профессора Б.Э.Петри начал заниматься историей и этнографией народов Азии. Одновременно активно сотрудничал с Восточно-Сибирским отделением РГО. Основательно занимается сбором этнографических и фольклорных материалов. Путешествие принесло ему исключительно богатый материал, составивший фундамент «Эллэйады». Г.В.Ксенофонтов процесс формирования современных якутов связывает с тремя крупными этническими элементами: северными якутами-оленеводами, вилюйскими якутами-скотоводами и собственно якутами («народ саха») Амгинского-Ленского плоскогорья.

В его работе «Ураанхай –сахалар. Очерки по древней истории якутов», где были собраны легенды разного вариана, мы нашли хосунские сказания про витязей Юнгкээбил и Чэмпэрэ. Как отмечает автор: «В данной легенде побежденные враги прямо определяются как тунгусы, татуирующие на своих лицах изображения оленевых рогов и язык которых героям победителям был непонятен».

«... В те времена будто бы были племена, которые имели на прошитое швами изображение оленевого рога. Эти племена почитались врагами (очевидно, носителей оленекского хосунного эпоса). А племена, имевшие на лицах простые швы, считались мирными и дружескими. Народы со швами на лице, говорят , и теперь живут где-то на западе.

Среди чукчей тоже бывают со швами на лице. Я сам видел двух старух-чукчанок, у которых на левой щеке были угольные следы. /стр.253 Витязи Юнгкээбил и Чэмпэрэ./

В легендах Хочинского улуса мы нашли татуированных, «прошитых швами». Легенда называется Эричэ и Молуок. Сказ начинается со словами: « ...Рассказывают, что в старину жили тунгусы, известные под именем Эринчэ. Кожа на них была прошита швами. В те времена среди якутов жил также старик по имени Чокороон с сыном Молуок...» Вот эти воины враждовали между собой из-за земли, за место охоты. И часто нападали друг на друга не щадя убивая всех. (Г.В.Ксенофонтов Эллэйада. С 245). Из этого следует, что на территории Якутии в то время жили разные племена, народы.

Возвращаясь к началу работы, где рассказывалась легенда о страшных всадниках с «щитыми лицами», которые жестоко расправились с якутами возможно были оленевые якуты или тунгусы. Так как, почти все эти этнические группы раскрашивали свое лицо перед боем для устрашения или татуировали по укладу своей жизни. Как бы то не было, нам удалось, хотя краем взглянуть прошлое и открыть для себя интересный увлекательный мир.

5. По ходу нашей работы мы нашли еще одну интересную работу, мимо которой невозможно пройти. Это татуировка, открытая на Алтае в погребении. Как было установлено российскими и зарубежными учеными относится к 5-4 вв до н.э. Татуировка это могла быть выполнена путем прошивания или с помощью уколов с введением глубоко под кожу черного

красящего вещества, по всей вероятности сажи. Однако в дальнейшем, когда в долине Усть – Улаган в 1993 г и 1995 г были обнаружены татуированные мумии мужчины и женщины, ученые пришли к мнению, что это не сажа, а синяя китайская тушь. По научным данным, татуированные пазырыкцы имели весьма высокий социальный статус. Прием накаливания более вероятен, чем пришивание, хотя народ проживающий племенами на территории нынешнего Алтая, в то время (как свидетельствует научный анализ археологических находок, обнаруженных при раскопках в 1947-1948 г.г., а затем в 1993-1995 г.г.) уже имел тончайшие иглы и нитки и с успехом мог использовать прием прошивания.

Благодаря раскопкам Пазырыкской группы курганов, писал еще в 1949 г. Исследователь этнографической татуировки Сергей Иванович Руденко, мы можем ознакомиться с татуировкой вождя. На теле вождя обнаружено татуировка, а на теле его жены – нет, это позволяет сделать вывод, что татуировка – знак избранных. К такому мнению приходит и И.К. Федорова, она сообщает: «В исключительных случаях татуировки удостаивался даже раб, которому удавалось получить свободу в результате сложившихся обстоятельств или личной доблести, но она была, скорее всего, незначительной, частичной и асимметричной, ибо могла отражать лишь его качества.

Татуировка на левой руке. Подобные кружки – одним длинным и другим короткими рядами – татуированы на спине, по обеим сторонам позвоночника до поясницы. И те, и другие нанесены, вероятно с медицинскими целями, как утоляющие местные боли того или иного происхождения. Такое назначение татуировки хорошо известно этнографам, изучающим сибирские народности, в частности – эскимосов.

Татуировка алтайского вождя, вероятнее всего, отмечало его знатное происхождение или его мужество, или то и другое вместе. На основании исследования накожной живописи Пазырыкской культуры, проведенного С.И.Руденко, можно сделать вывод, что у народа, проживающего на территории Горного Алтая 2400 лет назад, тату состоялась как разновидность художественного и культово-магического, сакрального творчества. Сюжеты брались из мифологии, с символико - аллегорическими персонажами реального и фантастического животного мира.

Если сравнить татуировку вождя Пазырыкской культуры с татуировками народов севера, то можно сразу найти разницу.

1. В татуировке народов севера мы не находили рисунок мифологических персонажей, животных;
2. Татуировка народов севера не различается регалиями, положениями.
3. Татуировка в основном имеет геометрический рисунок.

#### **Выход:**

1. До прибытия русских на севере жили племена якутов, эвенков, эвенов, чукчей, юкагиров и малых этнических групп.
2. Предполагается, что почти все северные народы, этнические группы имели татуировку.
3. Якуты жили рядом с ними, следовательно, можно говорить о взаимовлиянии на быт и культуру народов, в том числе и татуаж.
4. «Шитое» лицо – это татуировка с помощью иглы, угля, краски, шитья.
5. Наносимые рисунки рассказывали о принадлежности к племени, жизни и культуре, возрасте, роду занятий, семейном положении, наличии и количестве детей и в том числе как украшение.
6. В те времена, когда не было письменности, татуировка была широко распространена и служила формой самовыражения.
7. Есть предположение, что татуировка также применялась при лечении болезни.

#### **Использованная литература**

1. Арктика – мой дом. Полярная энциклопедия школьника. М. «Северные просторы» 1999. –С 184-222.

2. Васильев Н.И. история Якутии. Бичик изд-та. Якутск. 2004.- С 21.
3. Винокуров И.П. история кэрэ'иттэрэ. Изд-во бичик. Дьокуускай 2004. – С 25.
4. Емельянова Т.Н., Южанинова М.В. Народы Крайнего Севера и Дальнего Востока России в трудах исследователей. М. Северные просторы. 2002. – С 190.
5. Репин П.Н. Кэбээйи (Чачы). Изд-во Бичик Дьокуускай. - С. 234.
6. Ксенофонтов Г.В. Ураангай – сахалар. Очерки по древней истории якутов. Т.1-2. Нац., изд. РС(Я).
7. Серошевский В.Л. Якутские рассказы, повести и воспоминания. М. Якутск, 1997.
8. Линденгау Я.И Описание народов Сибири (первая половина 18 в)//Историко-этнографические материалы о народах Сибири и Северо-Востока. Магадан, 1983.
9. История Сибири. Т. 1 (Древняя Сибирь). Изд-во Наука. Ленинградское отд. Ленинград. 1968.
10. С.Боло. Тигиилээх сирэйдээх омуктар. Илин 2002 №2. –С.20.
11. Пахомов А.К. Саха сирин историятыттан кэпсээннэр. Бичик. Дьокуускай. 1993. – С. 8-21.
12. Явлинский П.П. Летопись города Якутска 1631 – 1800 г.г. Т. 1. Изд-во Якутский край. 2002.
13. Этнографические материалы северо-восточной географической экспедиции: 1785-1795 г.г. /Сост и пер, рукописи К.Мерка З.Д.Титова; под общей ред, д-ра ист наук и И.С.Вдовина, - Магадан; Кн изд-во. 1978. -176 с, ил (Дальневосточная историческая библиотека).

## **«РОЛЬ САНГАРСКОГО ПРИЧАЛА В РАЗВИТИИ ВОДНОГО И РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА»**

**Базарон Карина, ученица 7 класса МБОУ «Сангарская СОШ №1», Кобяйский район  
Павлюк Марина Викторовна, руководитель, учитель МБОУ «Сангарская СОШ №1», Кобяйский район**

**Аннотация.** Данное исследование является первой историко-краеведческой работой по изучению зарождения и развития Сангарского причала Кобяйского района. Тема, выбранная автором, актуальна в научном и практическом отношении. Работа имеет введение, восемь глав и заключение, список источников и литературы, фотографии и карта-схема. В первой главе автор дает понятия водного и речного транспорта, а также причала и пристани. Во второй главе совершает исторический экскурс во времена освоения территории Кобяйского улуса, а именно поселка Сангар, переходя к описанию событий с начала XX века, с целью показать значимость Сангарского причала в развитии водного и речного пароходства. Так же описана история образования поселка Сангар. Третью главу автор посвятил историческому созданию Сангарского рудника и причала поселка Сангар.

В четвертой главе описан вклад Сангарского причала в развитие Северного морского пути. В пятой главе автор затрагивает вопрос освоения озера Неджели, развитие рыболовства. Шестая и седьмая главы посвящены работе Сангарского причала в годы войны и послевоенное время. Восьмая глава рассказывает о знаменитых людях, работавших на Сангарском причале. Таким выдающимся человеком был Чупров А. Я., который посвятил всю свою жизнь развитию Сангарского причала.

**Цель:** Изучить историю создания Сангарского причала и его роль в развитии водного и речного пароходства.

**Задачи:**

- Изучать литературу с описание Сангарского речного причала.

- Учиться анализировать документы.
- Найти очевидцев или их родственников, которые работали на Сангарском причале.
- Проявлять интерес к истории своей малой Родины.

**Гипотеза:** Изучив историю Сангарского причала мы сможем ответить на вопрос: Какое значение имел Сангарский причал в развитии водного и речного пароходства Республики.

**Предмет исследования:** литературные, архивные данные, информация педагогов, данные сети «Интернет», газеты.

**Объект исследования** –Сангарский причал, его роль в развитии водного и речного пароходства

При выполнении работы мы применяли следующие **методы исследования**: анализ; наблюдение; сравнение; обобщение; изучение литературы.

**Практическая значимость:** данные нашей исследовательской работы можно использовать в краеведческом музее и на уроках истории, географии и т.д

## ГЛАВА 1. Введение.

Водный транспорт – вид транспорта, перевозящего грузы и (или) пассажиров по водным путям сообщения, как естественным (океаны, моря, реки, озера), так и искусственным (каналы, водохранилища). Основным транспортным средством является судно.

Речной транспорт (внутренний водный транспорт) — транспорт, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров судами по внутренним водным путям, как по естественным (реки, озёра). Главным преимуществом речного транспорта является низкая себестоимость перевозок; благодаря ей он продолжает занимать важное место в транспортной системе, несмотря на низкие скорости и сезонность.

Немаловажную роль в движении водного и речного транспорта играют пристани.

Причал - совокупность сооружений и устройств для стоянки и обслуживания судов, посадки и высадки пассажиров, грузовых операций и т.п. Различают причалы пассажирские, грузовые, судоремонтные, военные и др. В зависимости от назначения причала в его состав могут входить причальные сооружения, перегрузочные устройства и механизмы, подъездные железные и автомобильные дороги, склады, помещения для билетных касс, залов ожидания и т.п., а также швартовые и отбойные приспособления и устройства.

Поселок Сангар – это поистине земля первопроходцев в промышленном освоении Якутии. Многие из них приехали не как гости, а для того, чтобы обживать и образовывать Север, заставить служить его природные богатства народу, Родине.

Знание истории своих предков способствует выработке активной жизненной позиции и патриотизма.

С развитием Сангарского рудника шло и развитие Сангарского причала.

## ГЛАВА II. История образования поселка Сангар.

**1908 год.** Окружной инженер Олекминского горного округа написал докладную записку Иркутскому горному управлению о необходимости снаряжения специальной экспедиции для поисков и исследования месторождений каменного угля по реке Лене между г. Якутском и Булуном. Он свое предложение обосновал установлением срочных почтовых пароходных рейсов до устья реки Лены и проблемами «возникновения сообщения Лены с портами Великого океана» (Грюдвальд, 1927 г.) в будущем.

**1913 год.** М.В. Пихтин и И.И. Громов подали «заявку в Горный округ на разработку площади выхода угля в местности Санахай» (Сангар Хайа) в 75 верстах от устья Вилюя.

По поручению и на средства фирмы «Наследники А.И. Громовой» штейгер Лев Либерман с семью помощниками проводил геологические исследования и изучал обнажения

каменного угля по берегам реки Лены. В районе горы Сангар Хая он исследовал выходы на земную поверхность двух угольных пластов, назвал их «Семичетвертной» и «Аршинный». Штейгер также отметил следы сгорания угля в виде обожженных горных пород.

Целью Л. Либермана было изучение углей на возможность применения их как топливо для пароходов купцов и золотопромышленников Ленской тайги. Он подсчитал, что 80 пудами сангарского угля можно заменить 240 пудов (вес одной кубической сажени лиственничных дров) древесного топлива парохода и как первооткрыватель застолбил Сангарское месторождение угля.

Л. Либерман результаты своей углеизыскательной работы излагал в статье «Промышленные перспективы Якутской области», опубликованной в марте 1915 года в журнале «Южный инженер».

Первые практические испытания ленских, в т. ч. сангарских углей производились в топках пароходов и паровых котлов золотодобывающих приисков. Но, в связи с революционными событиями, золотопромышленники не смогли организовать разведку и промышленную добычу угольных богатств Якутии.

**1925 год.** По заданию угольной секции Геологического комитета ВСНХ РСФСР геолог Г.А. Иванов, курсируя на небольшой 12-сильной моторной лодке, обследовал места выходов на дневную поверхность пластов угля по реке Лене. В успешном выполнении задания и благополучных исходах плавания при штормовых ситуациях, решающую роль сыграл опыт старого лоцмана якута Н.В. Лукина.

**1927 год.** В протоколе совещания при Госплане ЯАССР от 20 апреля 1927 года было записано решение об отгрузке сангарского угля для проведения пробных испытаний. Сангарское месторождение угля изучали студенты Московской горной академии В.Н. Кузнецов и Л.Т. Сафонов. Они с четырьмя рабочими 13 июля 1927 года на лодках прибыли в район современного Сангара. До 21 июля обследовали, детализировали раннее описание береговых обнаружений, выполненное Г.А. Ивановым без отбора крупнообъемных проб угля и образцов вмещающих горных пород. В.Н. Кузнецов и Л.Т. Сафонов, дополняя материалы Г.А. Иванова, детально изучали береговые обнаружения, отбирали образцы горных пород и угля, которые были проанализированы Н.М. Караваевым и И.Б. Рапопортом.

Одновременно с этими работами горнопроходческая артель Мальцева при проходке первой добычной горной выработки - штолни №1, добыла первые 45 т угля для испытания и определения его качества на стационарных установках. Часть этого угля была испытана в котле парохода «Лена» и в топке локомобильного двигателя типа «В-20», принадлежавшего мастерской Якутского пароходства. А 14,7 т угля на пароходе «Лена» была доставлена в бухту Тикси для испытания в котле парохода «Колыма» Советоргфлота, совершившего первый исторический рейс Владивосток – бухта Тикси.

Этот пароход имел полезный тоннаж в 1000 т., но из-за отсутствия топлива в Якутии был вынужден взять из Владивостока на обратный путь 165 т. угля.

В то время по рекам Лена, Вилой, Алдан ходили пароходы Якутского пароходства: «Полярный», «Лена», «Диктатор», «Соболь», «Северный», «Сынок», «Витим», «Пропагандист», «Смелый», «Тихий» и баржа «Трудовая». За навигацию в их топках сжигалось 11689 пог. сажен дров. По расчетам авторов, это количество дров может заменить 3896 т. сангарского угля (максимальная стоимость одной тонны угля – 6 руб. 10 коп.) и получить солидную экономию денежных средств – 26953 руб. за одну навигацию за счет увеличения полезного тоннажа и скорости пароходов.

Таким образом, с этого времени началось планомерное изучение и добыча угольных богатств Сангар и их применение в качестве топлива в котлах, курсирующих по рекам Лена, Алдан, Вилой пароходов.

*Газета «Автономная Якутия» от 05.07.1928 года №153 (1724)*

### **Уголь.**

В 1927 г. обследовано месторождение Нижне-Ленского района. В результате обследования установлено, что из всех известных месторождений Сангарского, Жиганского,

Булунского и в бухте Такси—лучшим по качеству угля и его физическим свойствам является месторождение Сангарское, расположенное в 350 километрах от Якутска.

### ГЛАВА III. История создания Сангарского рудника и причала.

**1928 год.** В июне месяце на берег реки Лены под мыс Сого Хайа» высадилась геологическая партия, организованная ЯГТК. Партией, состоящей из 16 человек, руководил бывший работник Ленска из золотодобывающих приисков горный техник Евгений Иванович Некипелов, а десятником партии был Николай Яковлевич Шишгин. (Национальный архив РС(Я), ведомость выдачи заработной платы (Ф-526, оп. 1, эксп. 29)

В связи с добычей угля в поселке Сангар создается причал для отгрузки угля. В то время уголь грузили вручную. Кроме этого причал принимал и разгружал груз с продуктами питания, живностью для развития сельского хозяйства. В разгрузке принимали участие не только грузчики, но и работники других отраслей.

### *Газета «Социалистическая Якутия» №200 (1771) от 31.08.1928 года*

#### «Перспективы»

Огромные природные ресурсы, заключающиеся главным образом, в крупнейших горных богатствах могучих водных бассейнах рек Лены, Колымы, Индигирки, громадных лесных массивах, земельных фондах мало использованных, но пригодных для земледелия и могущих вместить большое число переселенцев, скотоводство, рыбные и пушные богатства края, - дают Якутии колоссальные возможности для дальнейшего промышленного развития.

В связи с крупнейшим переселением на Дальний Восток, предположительным в течение ближайшего десятилетия, а также и ростом соседних стран- Китая, Северной Маньчжурии и Японии, будет изменяться и экономика Якутии.

**ГЛАВА IV.** Вклад Сангарского рудника и причала в развитие Северного морского пути.

**1932 год.** «С освоением Северного морского пути и образованием ГУСМП резко увеличился спрос на Сангарский уголь. На этом сказалась относительно хорошая теплотворная способность угля и выгодное расположение месторождения на водном пути. В навигацию 1940 года Северным морским путем для Сангарского подхоза завезли 12 коров холмогоровской породы. По данным посовета на 1 ноября 1940 года в п. Сангар было 150 рабочих лошадей, более 150 свиней, 16 овец, 170 голов крупного рогатого скота. Началось развитие животноводческого хозяйства.»

В газете «Стахановец угля», издаваемой Сангарским политотделом ГУСМП, в те дни (начало войны) появился лозунг: «Сангарский рудник - тоже крепость, наш уголь – это бомба по врагу».

Начальник Главсевморпути Д.И. Папанин в дни войны обратился к сангарчанам, что «не может быть никакой речи о недовозе угля морскому флоту». На перевалке угля, кроме самих шахтеров, приняли участие работники аэропорта, столовой, поселкового совета и домохозяйки.

**1935 год.** Пароход «Кальвиц» вышел на помощь «Пятилетке» и «Щетинкину».

В 3-ей Ленской экспедиции участвуют пароходы «Щетинкин» и «Пятилетка». 3 октября для помощи пароходам «Щетинкин» и «Пятилетка» в продвижении грузов от Сангар Хая до Якутска вышел пароход «Кальвиц». По полученным сведениям, «Кальвиц» уже прибыл в Сангар Хая. («Стахановец угля» 09.10.1935 год)

Пароход «Щетинкин» и «Пятилетка» 15 октября в Соленой протоке, в 20 км ниже Сангар Хая, произвели выгрузку 600 тонн грузов для Сангарских угольных копий. 15 октября в 8 часов вечера они вышли до Алданского переката, ведя весь караван двойной тягой. («Стахановец угля» от 18.10.1935 года)

**1936 год.** Погрузка угля в Сангаре проведена по-стахановски.

Теплоход «Пятилетка», моторный катер «Чайка» с двумя баржами для каравана на погрузке угля. (газета «Стахановец угля» от 02.07.1936)

Газета «Социалистическая Якутия» № 102 от 10 мая 1936 год

### **Большая победа стахановцев Сангар**

«САНГАРЫ», 4 мая. (По радио). Благодаря развертыванию стахановского движения, помощи и руководства Обкома партии, Совнаркома ЯАССР, политотдела и теруправления ГУСМП апрельский план добычи угля в 3000 тонн выполнен на 100 процентов. План выполнен несмотря на резкий недобор угля (40—50 проц.) в первой декаде апреля, нехватка 40 процентов рабочей силы по сравнению с планом, а также вопреки плохой подготовке четвертой лавы, вызвавшей некоторое осложнение в посадке.

На дамбе, после инструментальной проверки находится 11500 тонн угля.

Особо отличились в достижении этой победы стахановцы-саночники: Атласов, Тимофеев, Протопопов, Кычкин, Кобяков, проходчики: Булычев, Средних, Ткаченко, бурильщики: Пестеров, Мухамиадзе, Юсупов, десятник Колесниченко. Последней смене, выдавшей на-гора последние тонны угля, стахановцы устроили у выхода штолни теплую встречу.

В мае Сангарские копи должны выдать 3500 тонн угля. Для достижения этой цели организуем соревнование смен, переходящее красное знамя лучшей смене. Отличники угледобычи премированы. Добиваемся перехода целых смен по всей шахте на стахановский метод работы.

Мы твердо уверены, что несмотря на позднее начало работ в мае (4 мая) Сангарские копи план выполняют.

Демин, Муравьев, Ткаченко, Трошин, Абрамович»

**1939 год Газета «Социалистическая Якутия» от 10.09.1939 года**

После многокилометрового Алданского переката глубина основного русла р. Лены резко возрастает, становится надежной. Капитан уходит к себе в каюту, предоставляя вести судно лоцману и вахтенному помощнику.

У Соленой протоки, глубокой и тихой, пригодной для хорошего затона и пристани главный фарватер реки поворачивает к коренному правому берегу. Пароход идет мимо высоких, круто обрывающихся у реки сопок, густо поросших сосной и лиственницей. Но суровость мохнатых сопок как-то внезапно исчезает. На склонах появляются лесные вырубки, белеют поленница дров. Значит недалеко люди, жилье.

Стремительное течение несет пароход навстречу кругому береговому выступу.

- Лево руля,- командует вахтенный помощник капитана.  
- Есть, лево руля, — отвечает рулевой, и пароход плавно огибает береговой выступ слева.

Сразу за выступом открывается вид на длинную у берега дамбу с высокими штабелями каменного угля.

Сангары...

Когда пароход подходит, вблизи дамбы видно, как по кругому спуску с зажженными лампочками проходит смена шахтеров к шахте. Здесь нет высоких надшахтных сооружений, глубоких стволов, подъемных машин. Пласт угля подходит к поверхности. Шахтеры входят прямо в устье штолни и идут в глубину горы.

А со стороны Сангарского залива открывается вид на сангарский рабочий поселок.

Совсем недавно стояли здесь строгие древние сосны и лиственницы. Плотно сгрудившись у берегов многоводной реки Лены. Они закрывали вход в тайгу, строго хранили ее богатства, ее покой. Малолюдно тогда было в этих предгорьях Верхоянского хребта. Вековечную тишину тайги нарушал только ветер. Напористый западный ветер постоянно врывался с широкой долины Лены, раскачивал столетние деревья, и тогда глухо начинала стонать растревоженная тайга.

Так было совсем недавно...

Но пришли в тайгу прозорливые геологи, исследовали берега реки Лены, обрывы в тайге и обнаружили в Сангарах наличие огромных залежей угля. Серьезное, детальное геологическое исследование Сангарского, как и Кангаласского угольных месторождений

было проведено в период с 1925 по 1927 г. Результатом этих исследований явилась напечатанная в 1928 году работа геолога Академии Наук СССР Г. А. Иванова.

Геолог Иванов в своей работе дал Сангарскому месторождению хорошую оценку и предсказал славную будущность. По его заключению Сангарский уголь, по своим свойствам, находится между бурыми и каменными углями, но ближе к каменным. Уголь плотный, ломается на куски плитообразной формы и имеет яркий смолистый блеск.

В угле мало вредных примесей. Низкая влажность, от 3 до 8 %, зольность от 10 до 13%, так же выгодно выделяют Сангарский уголь. Его калорийность равна 6.120. Все специалисты, занимавшиеся сангарским углем после Г.А. Иванова, также давали углю хорошую оценку.

Некоторые специалисты, даже в Якутии, имеют представление о Сангарах, как о маленьком шахтенке, с очень ограниченными возможностями. Эти товарищи, мягко выражаясь, просто плохо осведомлены. О Сангарах сейчас необходимо говорить, как о крупном угольном месторождении с большой перспективой.

Сангарское месторождение имеет несколько пластов, залегающих на небольшой глубине. Значительная часть пластов тощие и промышленного значения не имеют. К рабочим пластам пока относятся пласт «Ф» и пласт «С». Но запасы этих двух пластов значительны. Мощность пласта «Ф», который сейчас разрабатывается, достигает 1,8 метра, а исследованный запас свыше 800 тысяч тонн. Окончательно пласт еще не доразведен.

Пласт «С» наиболее мощный. Высота пласта достигает более чем 3,5 метра, но пласт «С» пока также недоразведен и не разрабатывается. Подсчитаны запасы в 400 тысяч тонн. Ясно, сто истинные запасы угля по пласту «С» в Сангарском месторождении далеко превышают эту цифру. По схематическим подсчетам инженера К.А. Доскина они должны равняться не менее как миллиону тонн.

На геологоразведку Сангарскому руднику на 1939 год было отпущено около 300 тысяч рублей и прислан специальный инженер-геолог. Полное правильное использование отпущеных средств поможет еще ярче выявить запасы угля в Сангарах.

Рудник имеет задание в этом год добыть 60 тысяч тонн угля. На 1940 год Сангарскому руднику проектируется задание уже в 100 тысяч тонн.

Это ставит перед сангарскими горняками задачу уже сейчас вести интенсивную подготовку к добыче угля в 1940 году.

Сангари имеют огромное значение, как в деле освоения Северного морского пути, так и для других районов Якутской республики.

#### **1940год. Газета «Стахановец угля» от 11.06.1940 года №50(268)**

Сбросив ледяные оковы, проснулась и оживилась, наконец, дремавшая долгую зиму подо льдами полноводная красавица Якутии—Лена.

Еще совсем недавно тихо и мертвно было на реке. Но вот началась навигация, и на проснувшейся реке забурлила, закипела жизнь. Зеленеющие берега огласились гудками пароходов, идущих в Сангары за углем. Сначала навигации в Сангарах уже было 5 пароходов. Первым открыл навигацию прибывший в Сангары 3 июня пароход «Кальвиц». Он привел под погрузку угля для Якутска 6 барж вместимостью по 200 тонн каждая. Вслед за ними 4 июня пришел теплоход «Пятилетка». Он привез 85 грузчиков. Пароход «Капитан Миловзоров» доставил в Сангары разные грузы для торговой конторы. Побывал у сангарских берегов пароход «Якутский обком». 7 июня вечером пришел пароход «Ленин».

Капитан парохода тов. Орлов, недавно получивший высокую правительственную награду — орден «Знак Почета».

Свой первый рейс команда парохода «Ленин» объявила стахановским. По плану пароход должен проходить в час 15 километров. Следовательно, весь путь от Якутска до Сангар надо пройти за 22 часа. Команда выполнила план на 110 процентов, прибыв в Сангары за 20 часов.

Пароход «Ленин» привез в Сангары 100 грузчиков и 6 тонн разных грузов для сангарской торговой конторы. Привезены также печатная машина, шрифты и краски для типографии.

8 июня «Ленин» отплыл в обратный рейс. Он повел из Сангар три баржи, загруженных 1700 тоннами угля. Обратный рейс команда также объявила стахановским.

Мария Ивина

Во время развития сангарской шахты развивался и сангарский причал. Работники причала добросовестно трудились на загрузке угля, работая круглосуточно. Кроме этого они активно участвовали в общественной жизни, повышали политическую грамотность.

*Газета «Стахановец угля» от 30.07.1940 года №81*

Участники шлюпочного перехода в Сангарах.

Шлюпочный переход комсомольцев-физкультурников якутских организаций Севморпути Якутск—Сангары окончен. Финишировали 26 июля в 18 часов 50 минут вечера по местному времени. Пройдено 339 км за 35 ходовых часов 53 минуты. Средняя скорость - 9,7 км в час. Команда шлюпочного перехода в пути не имела ни единого нарушения правил внутреннего распорядка, дисциплины, показала пример выносливости и выдержанности.

Участники шлюпочного перехода выполнили задачу, поставленную Якутским политотделом Севморпути. Финиш, назначенный на 27 июля 10 часов утра, выполнен. Мы имели в запасе 14 часов, из них 9 ходовых.

Каждый участник перехода горел желанием выполнить с честью поставленную задачу. Взятые социалистические обязательства командой успешно выполнены. Каждый участник отлично овладел рулем, греблей и ориентацией фарватера реки Лены. Этот шлюпочный переход есть небольшое начало военно-физкультурной работы. Нам необходимо всегда свой тыл держать в состояния мобилизационной готовности. Мы должны ежедневно быть готовыми ко всяkim случайностям и неожиданностям, чтобы в любую минуту быть готовыми умело защитить свою родину-мать.

В честь Дня Военно-Морского Флота Союза ССР участники шлюпочного перехода в Сангарах проводят массово-политическую работу: доклады и беседы о Военно-Морском Флоте, о международном положении о решениях XI Пленума ЦК ВЛКСМ.

Команда комсомольцев- физкультурников в поселке Сангар пробудет несколько дней.

Командор шлюпочного перехода—А. Тучин.

Политрук- К. Протопопов. Участники: Г. Шаманский, М. Шаврин, Н. Черемных, Е. Сизых.

Такой переход повторился только в 1982 году.

**ГЛАВА V.** Освоение озера Неджели и развитие рыболовства положительно сказалось и на развитии Сангарского причала, так как переработанная и свежезамороженная рыба отправлялась по речному и морскому пути в разные точки страны.

**1940 год.** В низовьях Лены и на озерах республики начался подледный лов рыбы.

В Кобяйском районе находится одно из самых больших озер республики – Неджели. Оно раскинуло свои воды на несколько десятков километров.

Началась зимняя путаница и в низовьях Лены. Особенno большую программу в текущем году имеет рыбзавод на Быковом мысе. По плану в 4 квартале он должен делать 5500 центнеров рыбы и выставить на подлинный лов 80 постоянных рабочих, фактически уже участвуют 120 человек.

**ГЛАВА VI.** Работа Сангарского причала в годы войны.

**1941 год.** «Стахановец угля» №69 1941 год

«Итоги погрузочных работ за первую декаду июня»

За первую декаду погрузочных работ в июне отгружено угля около 40 процентов месячного плана отгрузки. В 1941 году погрузочные работы проходят намного лучше, организованнее, чем они проходили в 1940 году. Среднесуточная погрузка угля в этом году значительно больше, чем это было в прошлом году. За 10 дней погрузки в этом году

отгружено на 3991 тонну больше, чем было отгружено в 1940 г. С первых дней погрузки план перевыполняется.

**1943 год.** «Из-за поворота реки показался пароход, тянувший на буксире караван барж. Утреннюю прохладу прорезал певучий звук пароходной сирены. Забирая поворот, пеня синие воды Лены, пароход медленно подходил, к еще окутанным дымкой тумана, угольным причалам, подводя тоннаж под погрузку.

Тишина на причалах сменилась шумом веселых голосов, выходящих на смену грузчиков, командами швартовки и другими распоряжениями подготовки к погрузке.»

**«Стахановец угля» от 19.12.1943 года**

С увеличением добычи угля увеличивался и объем отгрузки. Но, к сожалению, были случаи, когда план по отгрузке угля срывался из-за нарушения дисциплины и техники безопасности.

«Установленные на причалах грузовые транспортеры для подачи угля при погрузке барж, по своим конструктивным креплениям, требуют от капитанов судов осторожности при постановке тоннажа, при погрузке.

Отдельные капитаны и шкипера не считаются и не соблюдают этого положения, допуская халатность при подводке барж к причалам, производят ряд поломок и аварий, чем выводят на продолжительное время из эксплуатации причалы.

В течении этой навигации по халатности капитанов пароходов, нанесен ряд серьезных повреждений грузовым причалам, например, пароход «Шевелев», при подводке баржи к причалу, уронил в воду головку транспортера, тем самым вывел надолго из строя транспортерную установку.

Пароход «Клара Цеткин» при отводе баржи от причала, также вывел из строя транспортерную установку. И особенно крупное повреждение, благодаря своей халатности в работе, допустил капитан парохода «Пятилетка», произведя аварию причала, с выводом из строя сразу двух причалов в самый ответственный момент погрузки угля формировавшемуся каравану.»

**«Стахановец угля», от 23.07.1943 г.**

**1944 год.** Газета «Стахановец угля» от 20.07.1944 года

**«Закончена погрузка первого северного каравана»**

Вчера, в 10 часов 30 ми нут, была закончена работа по загрузке лихтера. Это был последний уголь, от груженный для первого северного каравана.

Погрузцех не справился с возложенным на него заданием по загрузке лихтера в 32 часа.

Рабочих рук не хватало, поэтому на работу в поселок Сангар приезжали молодые люди из других районов. Григорьева Настя, Попова Дария приехала из Таттинского района. Колмогорова Акулина Николаевна с Намского района. Награждена орденом «Знак Почета», медалью «За добросовестный труд в ВОв 1941-1945 г.г.». В 1952 году была делегатом 2 съезда женщин ЯАССР Каратаева Акулина Андреевна с Кырдыганского наслега Вилюйского района. Она за добросовестный труд была награждена орденом «Знак почета», значком «Почетный полярник», медалями «За трудовую доблесть», «За добросовестный труд в ВОв 1941-1945г.г.». Березкина Дарья Игнатьевна приехала из Нюрбинского района. А ее муж, Березкин Игнат Павлович, был направлен на трудовой фронт в Сангарский рудник из Мегино-Кангаласского района. Ноговицына Татьяна Дмитриевна прибыла из Нюрбинского района. Она родная бабушка Ноговицына Александра Александровича, депутата Ил Тумэн 2013-2018 гг. Таких примеров можно привести множество. Вся их жизнь была связана с шахтой «Сангарская», что стоит на берегу нашей реки Лены

**«Они работали примерно»**

Примерно работали грузчики якуты по отгрузке угля первому каравану Николаев Н. Н., Васильев А. П., Попов П. М., Григорьева Настя, Попова Дария Федотовна и Семенов А. С.

Они с первых дней работы на дамбе исключительно добросовестно относятся к порученному делу, не нарушают воинской дисциплины, проявляют максимум энергии в освоении для них новой работы.

За добросовестное отношение к труду Настя Григорьева получила дополнительное питание. В первую очередь её обеспечили спецодеждой и спецобувью.

Бригадир А. Васильев.

#### **«Нужен человек, знающий якутский язык»**

На перепалке почти все, рабочие из вновь прибывших якутов. Русского языка они не знают и это затрудняет обучать их работе по перевалке угля.

Первые дни, когда мы только что начали работать, к нам была прикреплена т. Колмогорова Акулина Николаевна (первая женщина-горнячка). Она разговаривала с рабочими на их родном языке, во многом оказывала помощь.

Так, например, молодая якутка Мария Иннокентьевна, после разговора о тов. Колмогоровой изъявила желание обучаться работе на скрепере. Желание её было удовлетворено, и сейчас она неплохо справляется со своими обязанностями.

Сам по себе напрашивается вывод, что с людьми нужно разговаривать, но знающего якутский язык среди нас, работающих на перевалке, нет.

Перевалка угля на дамбу сейчас ответственный участок работы, и я думаю, что руководство рудника пойдет навстречу и направит к нам работника, знающего якутский язык, и кроме этого добавит и откатчиков, которых у нас недостает.

Константин Усатов, нач. перевалки.

#### **В звене т. Савинова работают женщины**

В звене у якута Савинова, на погрузке угля, работают исключительно женщины. Еще недавно они не умели держать в руках лопату, толпились у рештаков в одной куче и приставали в ожидании, когда им подадут уголь из забоя.

Сейчас это уже совсем другие люди. Обслуживая забой они на равном расстоянии стоят парами около рештаков и быстрыми движениями подхватывают в две лопаты, направляя его к транспортеру.

Во время спуска угля в забое, каждая из женщин подбрасывает уголь на рештаки с боков, транспортерная лента у них уже не ходит впустую. И не случайно, что это звено больше всех подает угля в баржу.

Тов. Савинову в забое помогает комсомолка—депутат Нижне-Вилуйского нассовета Евдокимова А.Е.

Г. Созинов. Десятник.

#### **ГЛАВА VII. Сангарский причал в послевоенные годы.**

**1950 год.** «Экспедиция Московской ордена Красного Знамени киностудии научно-популярных фильмов (режиссер Н. Тихонов, директор картины Юрий Куприянов) сняла фильм «Лена – великая река». Более 3-х месяцев провели на р. Лене.

Из Якутска на борту теплохода «Первая пятилетка» вниз по реке Лене засняли Сангарско-угольный копи.» А. Зильберник, кинооператор, «Стахановец угла» 01.10.1950 г

**1953 год.** В газете «Социалистическая Якутия» автор статьи «Сангарские речники готовятся к навигации» от 20.02.1953 года рассказал о добросовестном труде речников Сангарской пристани. «Коллектив речников Сангарской пристани, руководимый И. Поповым, успешно готовится к навигации текущего года. Он принял на себя обязательство – закончить все отстойные работы к 1 мая, то есть на 15 дней раньше срока, добиться средней производительности труда каждого рабочего, составляющей 120% к нормам.

По-стахановски трудятся выморозчики судов Михаил Амосов, Александр Гусев, Иннокентий Кузаков, Анатолий Урмавшин и др. Январские задания они выполнили на 151 процент. Уже произведена окончательная выморозка бортовых колодцев и подворотов барж №№ 116 и 381, катера № 12. Катер установлен на сани и при помощи трактора будет перемещен к месту отстоя.

Т. Сущих

**1954 год.** «Социалистическая Якутия» от 03.09.1954 №209 (10.238)

Наш пароход уже второй день идет вниз по Лене. Перед глазами сменяются картины природы одна красивее другой. Ярко-синяя, подернутая легкой рябью вода к вечеру расцветает необыкновенными красками заката.

Неподвижно застыли горы в темно-зеленом убранстве лесов, причудливые нагромождения скал, отлогие песчаные берега, многочисленные ленские острова.

...За поворотом реки возникли строения с высокими ажурными башнями подъемных кранов, тесно прижавшиеся к причалу баржи. Еще издали слышно урчание моторов, дробный стук ссыпаемого в бункеры угля, мерное постукивание роликов транспортерной ленты. В облаках дыма и пара, пыхтя и посвистывая, захватывает металлической полутонной челюстью уголь подъемный кран «Марион» и, медленно поворачиваясь, высypает его в железный бункер над транспортером.

Здесь погрузочный цех Сангарского рудника, откуда уголь отгружается многочисленным потребителям.

Круглые стуки идет погрузка угля. Маневровый пароход «Джарджан» одну за другой отводит груженые баржи от причала и на их место ставит порожняк...

Хорошо подготовились в этом году к навигации на Сангарском руднике. Четко работают механизмы, а введение графика на погрузке дало возможность работникам цеха досрочно загружать стоящие под причалом суда. За июль и 20 дней августа в результате работы по часовому графику досрочно обработано 69 судов и сэкономлено 776 часов рабочего времени.

Отлично работают на погрузке угля бригада штivщиков М. Абдлаева, машинисты крана С. Полковник, А. Колодяжный, К. Сергеев. Дружный и спаянный коллектив погрузчика борется за дальнейшее ускорение темпов погрузки. Коллектив обязался досрочно завершить навигационный план и отгрузить сверх задания 18 тысяч тонн угля. «Давайте больше тоннажа, а мы сумеем выполнить свое обязательство» - заявляют горняки.

Автор Н. Павловская

**1960 год.** «Новая жизнь» от 3 июля 1960 года

«На берегу красавицы Лены», автор репортажа рабкор Н. Тарских, ударник коммунистического труда

Вот уже скоро месяц, как в цехе погрузки началась горячая стадная пора. Короткое северное лето, и за это время нужно весь уголь отгрузить потребителю.

На отгрузке угля работает небольшой, но дружный коллектив, руководимый коммунистом Алексеем Михайловичем Блужданом. В нынешнем году в цехе введено много нового. Шесть диспетчеров щитовых справляются со всей работой транспортеров, вместо 30 мотористок и 3 диспетчеров, которые работали раньше. Хорошая подготовка в зимнее время и качественный ремонт механизмов дал свои результаты. Работа, как видно, идет на славу.

«Социалистическая Якутия» от 09.07.1960 года

«Рекордная выработка»

В эти дни коллектив погрузучастка Сангарского шахтоуправления несет трудовую вахту. По нормам ежесменно нужно отгружать около 800 тонн топлива. К 13 июля решено отгрузить сверх плана 1500 тонн угля.

Недавно на погрузучастке достигнута рекордная выработка: в течение смены погружено 1623 тонны топлива.



На снимке: начальник погрузучастка А.Буждан дает наряд на работу штивщикам смены мастера тов. Болютского, которые добились рекордной погрузки

**1962 год.** Газета «Социалистическая Якутия» от 05.09.1962 года

#### Статья «Идет Сангарский уголь»

Широка и глубока матушка-Лена. Рассекая стальной грудью ее безбрежную гладь, к причалу медленно подходит белоснежный теплоход. Он также величественен и могуч, как и река, по которой плавает, именем которой назван. Растропонная команда совместно с береговыми рабочими быстро устанавливает теплоход в нужное место. Сигнал, и гремят якорные цепи. Молодой человек в форме речника сходит на причал, поднимается в диспетчерский пункт.

-Капитан теплохода «Лена» Векшин,- представляется он начальнику цеха отгрузки Альгесу Иосифовичу Норкус. – Пришли за вашим углем. Вот наряд на получение трех тысяч тонн для Янского пароходства.

- Добро, товарищ капитан, - говорит Норкус. – Мы, признаюсь, давно поджидаем ваш теплоход. А на счет загрузки не беспокойтесь, за нами дело не станет.

Начальник цеха снимает телефонную трубку и отдает распоряжение начинать загрузку «Лены». Спокойная голубая гладь величественной реки и горы черного, поблескивающего на солнце угля, десятки сложнейших, большегрузных механизмов и уверенно действующие около них люди – механики и слесари, щитовые и люковые, штивщики и электрики. Собственно, людей немного, их даже сразу не увидишь. Каждый на своем месте, при деле.

Отсюда, из диспетчерской, с высоты 25 метров, как на ладони, хорошо видна вся территория огромного цеха отгрузки. Прямо, внизу – центральный причал с тремя выносными ленточными транспортерами. Левее – южный причал с двумя транспортерами. Только за один час с этих двух причалов можно отгрузить 250-300 тонн угля. Направо – помещения ремонтной мастерской и инструменталки, душ, красный уголок.

И над всеми этими сооружениями, на крутом скалистом берегу громоздятся угольные отвалы. Десятки, сотни тысяч тонн угля сосредоточено здесь. И теперь задание – быстро и хорошо отгрузить это богатство. Топливо ждут в Якутске и Мирном, в Эге-Хая и Депутатском, в Тикси и Бодайбо. Около 300 тысяч тонн сангарского угля предстоит

отправить в навигацию текущего года промышленным предприятиям нашей республики и за ее пределы.

Смена, которой руководит Кисель, одна из передовых в цехе, систематически перевыполняет задания.

В нескольких шагах от диспетчерской – стеклянная кабина. Это – центральный пункт управления. Десятки рычажков и кнопок. Хозяйка здесь Клавдия Стельман. Вот она чуть дотрагивается пальцем до блестящей кнопки, и тот час где-то внизу, а затем и слева начинают действовать транспортеры. По ним сплошным потоком течет уголь в трюмы теплохода.

Под ее контролем восемь мощных транспортеров, управление которых автоматизировано и сосредоточено в одном месте. Год- два назад около каждого такого транспортера круглые сутки дежурили щитовые, подменяя друг друга. А сейчас с тем же делом легко управляются трое.

Беспрерывно подкатывают юркие самосвалы. Они доставляют с шахты уголь. Два бульдозера рыхлят слежавшийся уголь, направляют его к ненасытным люкам.

Благодаря новой высокопроизводительной технике и полной механизации основных технологических процессов значительно уменьшен обслуживающий персонал. Если в первый месяц навигации – июне - в цехе было 113 рабочих, то сейчас при том же объеме только 101. Года два-три назад на отгрузке угля в цехе по обыкновению находилось 150-160 человек. машины заменяют людей, машины облегчают их труд! Сокращается время загрузки судов. В июне загрузили 95 судов, срочно 53. В июле срочно 71.



### ГЛАВА VIII. Герои нашей жизни.

**1965 год.** Губин Владимир Сергеевич родился в 1939 году в городе Мурманске.

Трудовую деятельность начал в 1956 году. Работал хрометражистом корпусного цеха на судоверфи, затем техником, старшим техником и инженером-диспетчером. Проходил гос. практику по своей специальности на нашем санггарском причале.

В 1958 году поступил на экономический факультет Ленинградского института водного транспорта. В Якутске проходил производственную практику.

В 1963 году с отличием окончил институт и по направлению Министерства речного флота прибыл в Якутск, где был назначен старшим экономистом Якутского техучастка Ленского бассейнового управления.

Затем молодой специалист был назначен начальником планового отдела в аппарат управления. Очень энергичный, с активной жизненной позицией, он пользовался заслуженным уважением и авторитетом среди коллег. За непродолжительный период работы Владимир показал себя грамотным специалистом, умело применявшим свои знания на практике. Окружающие отмечали его доброжелательность, отзывчивость, честность и скромность. Это был человек, всегда готовый прийти на помощь. Он был комсомольцем, всегда активно принимал участие во всех мероприятиях, являлся пропагандистом семинара конкретной экономики.

8 октября 1964 года произошла трагедия. Володя Губин возвращался вечером вместе с супругой с работы. Жили они в двухэтажном доме около озера, на котором в тот

вечер катались «паровозиком» дети. Коварный лед проломился прямо под стайкой детишек и сразу четверо школьников оказались в воде.

Не задумываясь, Володя бросился в холодную воду и стал выталкивать ребят на лед. Перепуганные дети цеплялись за него и тянули вниз. Помощь пришла не сразу. Благодаря Владимиру все дети были спасены. Но сам он, обессиленный, выплыть не смог и утонул.

За проявленное мужество 5 января 1965 года Владимир Сергеевич Губин был посмертно награжден орденом «Знак Почета». В Якутске его именем названа улица, на которой он жил (раннее была улица Озерная), теплоход ЛБУПа, позднее административный округ стал называться «Губинский». (07.01.1965 г. «Стахановец угля»)

**1973 год.** “Готовятся к навигации” (газета от 22.05.1973 г. “Ленинец” № 59) Оживленно в эти дни на берегу Лены. Почти на всех плавательных судах ведутся ремонтные работы – речной флот готовится к предстоящей навигации.

Хорошо обстоит дело с ремонтом на теплоходе РРМ-3 “Муссон”. Капитаном на нем работает Марат Прокопьевич Алексеев.

Члены команды заканчивают некоторые недоделки и ждут не дождутся вскрытия Лены. А уж поплавать они поплавают: машина надежная, дизель новый, к тому же Марат Прокопьевич плавает по этой реке с детских лет, здесь ему каждый остров знаком.

Завершается текущий ремонт самоходной баржи “Изумруд” Сангарского продснаба; он ведется под руководством капитана Дмитрия Сергеевича Белова.

А вот рабочие Сангарского СМУ при помощи четырех тракторов ежедневно вывозят по 170-200 кубометров круглого леса с затопляемой зоны. Эту работу взяли под свой контроль народные контролеры. (автор С. Осетрова)

*“Ленинец” от 23 июня 1973 года*

Марат Прокопьевич Алексеев – коренной якут. Здесь он родился, полюбил раздолье якутской тайги. Но особенно дороги его сердцу гладь многочисленных лесных озер, полноводная красавица Лена, седой могучий Вилуй. Ведь еще в детстве он не раз вместе с родителями плавал по северным рекам. И все больше они тянули его к себе. Может поэтому и избрал работу по душе, тесно связанную с водными просторами, плавает на судах по Лене с семнадцати лет. Последние года Алексеев – капитан теплохода РРМ-3 “Муссон”.

Этой весной М. Алексеев и С. Приловский своими силами успешно произвели капитальный ремонт теплохода “Муссон”, осуществили на нем замену двигателя, обновили оборудование. 23.06.1973 г. “Ленинец” № 73 (2880)

Марат Прокопьевич Алексеев и его семья связаны с пристанью и рекой Леной



На снимке: (слева направо) механик С.Ф. Приловский и капитан теплохода «Муссон» М.П. Алексеев перед отправкой в дальний рейс.

## **1981 год. Беспокойная душа**

Александра Яковлевича Чупрова — начальника Сангарской пристани в один и тот же день можно увидеть в разных местах: то он перегоняет плавкран на новое место разгрузки барж, то непосредственно руководит самой разгрузкой, то срочно едет на приписные причалы в Хатырык-Хомо, Жиганск или Промышленный, чтобы лично выяснить: почему там застряли суда. Весь день, а порой и всю ночь, он, как заведенный, не дает покоя ни себе, ни людям, причастным в горячее время навигации к выгрузке народнохозяйственных грузов. Иному молодому человеку он может дать солидную фору по части работоспособности.

Есть люди ершисто-суетливые, чья энергия, будто песок через сито, тратится на видимую деловитость. А Чупров, если и ершист, то только по делу, которому отдает себя без остатка вот уже сорок лет. Да, он из отряда пенсионеров, но не тех, кто на печке отлеживается или на солнышке греет свои косточки.

Семь лет тому назад Александр Яковлевич мог бы уйти на заслуженный отдых, однако остался при деле.

— Ну, от безделья я с ума сойду, быстренько сквашусь. Буду работать до тех пор, пока бьется сердце, — сказал он без ложной патетики.

Задачи, которые выполняет небольшой коллектив пристани, важные. За короткое северное лето в наш район прибывают десятки тысяч тонн технологического оборудования, материалов, продовольствия. И принять, обработать суда как можно быстрее — тоже одна из задач речников. Одновременно с этим из нашего района потребителям республики отправляется сангарский уголь. Нынче ситуация усложнилась: из-за мелководья на реке Вилой уже 20 дней 40 судов не могут выйти на водные просторы Лены, а затем встать под загрузку углем. И Чупрова это беспокоит.

Вся его жизнь связана с Леной, Алданом, Витимом. В систему Ленского объединенного пароходства пришел после речного техникума и с тех пор (с восьмилетним перерывом, когда его выдвинули начальником пристани в г. Бодайбо) не покидал его. Он пять лет плавал первым помощником капитана буксира «Маршал Ворошилов» и знает, наверное, все речные закоулки.

С той, юношеской порой у него связано многое, о чем теперь вспоминается с улыбкой. Например, буксир «Маршал Ворошилов» работал на дровах, и таскал он на пеньковом тросе по 40 карбасов — деревянные посудины водоизмещением в 40 тонн, которые сделаны были без единого гвоздя, нагелями.

— Их хватало не надолго и то в одном направлении, только по течению, — вспоминает Александр Яковлевич. — Против течения не выдерживали, разваливались.

В 1947 году, когда уже второй год командовал Бодайбинской пристанью, нужно было заготовить для прожорливых суденышек 20 тысяч кубометров дров. А в хозяйстве было всего четыре лошади и 500 килограммов сена. Послевоенное время было голодное, действовали жесткие нормы на хлеб: 600 граммов на одного работника. Это в Иркутской области, а рядом, в Якутии, на таких же лесоразработках выдавали по 800 граммов.

— Люди, конечно, от нас уходили к соседям. Что делать? Как заинтересовать? И я решил самовольно повысить нормы, до уровня якутских. У меня получился перерасход где-то на 500 килограммов. Нагрянула комиссия и меня чуть было под суд не отдали, — снова вспоминает убеленный сединой Чупров.

Не сладкую жизнь прожил этот человек, но из критических ситуаций выходил с честью и чистой совестью. Не боялся рисковать, если дело касалось интересов людей, интересов государственного задания. Бывало, сутками не приходилось как следует спать. Там же, в Бодайбо, зажегся идеей строительства подсобного хозяйства. И добился своего, сделал. И потом, когда в 1957 году возглавил управление малых рек при Совете Министров ЯАССР и вывел это управление в передовые (там до него даже зарплату не могли выплатить за четыре месяца), и тогда он добился своего. И позже, где бы он ни работал, добивался, чтобы навигационный план выполнялся непременно.

У речников счет годам идет по-своему: «Отработал восемь навигаций в Бодайбо», — говорит Чупров. Это значит восемь лет. А у нас в Сангаре он проводит уже десятую навигацию. И тоже успешно.

У Александра Яковлевича вся семья принадлежит к одному «клану» — речникам. Четыре сына и дочь связали свою судьбу с Ленским речным пароходством.

Отец этим тоже гордится.

*Автор В. Лактионов*

Газета «Ленинец» от 04.07.1981 г.

### **1982 год. Навигация-82: задачи и заботы**

Прошло уже почти две недели, как началась навигация второго года одиннадцатой пятилетки. Для сангарцев навигация всегда очень ответственный и напряженный период. Пока стоит высокая весенняя вода, нужно успеть завезти горючее, смазочные материалы, продовольственные и промышленные товары на малые реки, потому что на Лунху потом, например, и на «Казанке» не пройдешь. И уже 29 мая к этой реке двинулись танкеры. Сейчас мы успели доставить на Лунху 80 процентов годовой потребности горюче-смазочных материалов. Речники считают, что это большой успех, и навигация-82 началась хорошо.

Однако, работы еще невпроворот, задачи перед флотом стоят ответственные. Сейчас, например, на Сангарской пристани в полной готовности держим два теплохода. В пути к районному центру две баржи, которые нужно доставить на Лунху. На них везут 950 тонн комбикорма для совхоза «Кобяйский» и 600 тонн продовольственных и промышленных товаров для райпотребсоюза. До 15 июня весь груз, предназначенный для доставки по малым рекам, должен быть на месте.

Для меня это уже 42-я навигация по счету, в том числе 22-я в Сангаре. Так что на Лунху снова сам пойду лоцманом. Ведь задача стоит огромная — успеть до малой воды вывести весь флот с малых рек. Навигация на Лене короткая, и очень важно использовать весь флот, с максимальной интенсивностью и нагрузкой. Расчеты наши показывают, что успеем справиться со своей задачей, особенно, если, как и в минувшие годы, также четко организуют работу по выгрузке руководители совхоза «Кобяйский» и райпотребсоюза. Опыт у них накоплен большой, и нужно его полностью использовать и нынче.

По графику идет завоз грузов и в районный центр. Сюда уже завезли горюче-смазочные материалы. Сейчас в порту Осетрово гружаются двухтысячтонники «Герой Наумов» и «Герой Лонгинов» с продовольственными товарами для Сангара. Особенно хочется подчеркнуть, что они идут с собственными кранами. С одной стороны, это позволит ускорить выгрузку, а с другой — накладывает дополнительную ответственность на наших местных руководителей предприятий и организаций, в чей адрес поступают грузы. Ведь нужно иметь в виду, что все грузы на реку Вилуй должны быть доставлены в течение 30 дней, так что сейчас там почти все краны пароходства.

Сюда, как уже говорилось, идут суда с собственными кранами. Но они не разрешат и не станут вести выгрузку, если строповщики не будут иметь специальной подготовки, закрепленной удостоверениями на право такой работы. Это необходимо иметь в виду руководителям предприятий и организаций. Время еще есть, и нужно использовать его для подготовки к оперативной и четкой выгрузке. Особенно это нужно учесть руководству ПМК-1101, объединения «Сельхозтехники», шахты. Опыт многих лет показывает, что здесь нередко выгрузка проходит крайне неорганизованно, особенно в ПМК-1101 и «Сельхозтехнике», допускается излишний простой флота.

Согласно специального постановления Совета Министров Якутской АССР, выгрузка во время навигации 1982 года должна вестись круглосуточно и на всех причалах без исключения, в любые дни и с обязательным выполнением судо-часовых норм. Это вполне достижимо. Нужно только, чтобы выгрузкой руководили и отвечали за нее непосредственно первые руководители предприятий и организаций, в чей адрес поступили грузы.

Навигация — это период кратковременный, экспедиционный, и здесь не то что день, каждая минута на счету. Потому очень важно в оставшиеся дни до подхода большой массы грузов в Сангар обеспечить стопроцентную безопасность подхода к причалам, предусмотреть порядок складирования грузов и быстрого освобождения от них причалов. Словом, сделать все, чтобы не допустить ни минуты простоя.

В нынешнюю навигацию шахта отлично справляется с отгрузкой угля. За первые три дня отгружено более 12 тысяч тонн угля по четыре тысячи тонн каждый день. Учитывая, что план на июнь по отгрузке угля для шахты составляет 70 тысяч тонн, можно быть уверенным, что задание это, при сохранении сегодняшних темпов, будет перекрыто. Тем более, что сейчас с Вилюя идет достаточное количество выгруженного там флота.

Работники пристани стараются, в свою очередь, своевременно предупреждать о подходе судов, обеспечивать быстрое и надежное оформление документов. Если бы на шахте организовали такую же четкую работу и на выгрузке товаров, как они это делают на погрузке угля, то многие заботы были бы сняты сразу же.

Успешное начало навигации нужно закрепить.

Автор А. ЧУПРОВ, начальник пристани

### **1998 год. Почетный речник России**

За долголетний и добросовестный труд в Ленском пароходстве и в связи с 80-летием А. Я. Чупров, начальник Сангарской пристани, награжден знаком «Почетный речник Российской Федерации». Для Александра Яковлевича это не возраст, поэтому он продолжает заниматься любимым делом речника. **«Дабаан», 02.09.1998 г.**

### **ГЛАВА IX. Заключение. Вывод.**

**Заключение.** В большой советской энциклопедии (издательство 3, 1978г.) зафиксировано, что в ЯАССР основной вид транспорта – водный. Протяженность его путей 17 тыс. км. судоходство по Северному морскому пути, Лене и её притокам. В те годы, включая годы Великой Отечественной Войны, по Северному Ледовитому океану плавали ледоколы, пароходы, в топках которых потребляли каменный уголь. В Восточной Сибири качественный каменный уголь добывали только в Сангаре. Союз предавал огромное значение работе Северного морского пути и снабжению Восточной Сибири народно-хозяйственными товарами. По этой необходимости было создано Главное управление Северного морского пути(ГУСМП). ГУСПМ в 1938 году взял в свое подчинение Сангарские каменноугольные копи вплоть до 1957 гг. (строительство железнодорожной ветки до порта Осетрово).

**Вывод.** Изучив материал, я пришла к выводу, что Сангарский причал имел большое значение в развитии водного и речного транспорта республики. Благодаря ему шла отгрузка угля для всего Дальнего Востока, продуктов питания для труднодоступных населенных пунктов района. Впервые стали применять именно сангарский уголь как топливо для судов, что дало большой «скакок» в развитии экономики республики. Сангарский причал был связующим звеном между судами водного и речного транспорта. Ведь не зря именем Сангар назван теплоход.

Газета «Ленинец» от 07.11.1965 год.

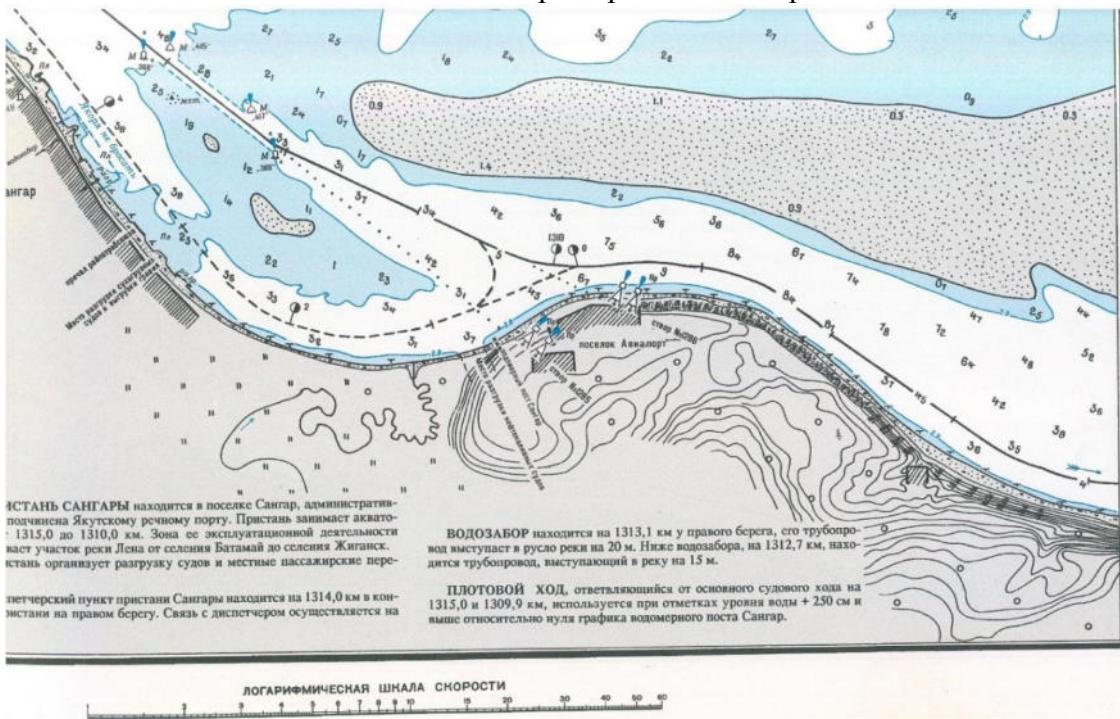
«Экипаж теплохода, носящий имя вашего поселка, сердечно поздравляет вас, также всех пионеров с праздником Великого Октября. Желаем вам и вашим детям отличных успехов в работе, учебе, доброго здоровья. Совершаем рейс на Кубу. В день праздника шлем теплый морской привет из Атлантического океана, района Азовских островов. Пишите нам по адресу: Архангельск, морфлот, теплоход «Сангарлес»

Капитан Шаронов, помощник капитана Гайдин

**Литература:** Национальный архив Республики Саха (Якутия);  
«История Сангар», авторы Гурьев К.Н., Слепцов В.Г., г. Якутск 2002 год  
Газета «Стахановец угля» с 1927 по 1950 гг,  
Газета «Социалистическая Якутия»;

Газета «Шахтер Севера», 21 марта 1956 года  
 Газета «Полярный большевик» 1942 год, июль, № 91; 1943 год  
 Газета «Ленинец»  
 Газета «Кобяйский вестник» 14.02.2020  
**Приложение.**

Карта причала Сангар



### СЕКЦИЯ 3. В ЖИЗНИ ВСЕГДА ЕСТЬ МЕСТО ПОДВИГУ

#### ОНИ КОВАЛИ ПОБЕДУ НА ВОЙНЕ И В ТЫЛУ

**Торговкин Филипп Алексеевич, студент 1 курса МТ – 19 – 9, ГБПОУ РС (Я) «ОТ», г. Олекминск**

**Иванова Наталья Иннокентьевна, руководитель, преподаватель ГБПОУ РС (Я) «ОТ» г. Олекминск**

*Многострадальная моя родина Россия,  
 сколько бед и страданий ты перенесла,  
 но не стала на колени и возродилась снова из пепелища...*

**Аннотация:** Война явилась для Якутии самым бедственным событием, и жители Якутии встали как один на защиту своего отечества и весь народ республики жил и трудился одним желанием, одним дыханием во имя победы. Невозможно представить, чего стоило пережить этот холод, голод и ежеминутный страх потери близких. Трудно было как на фронтах, так и в тылу.

22 июня 1941 г. Фашистская Германия, оккупировала почти всю Европу, вероломно напала на Советский Союз. Ею было введено в действие 190 отборных дивизий, около 4300 танков и штурмовых орудий, 4980 боевых самолетов, 47200 орудий и минометов.

На огромную территорию Советского Союза от Балтийского до Черного моря, враг вторгся в пределы нашей страны, разрушая, грабя мирные города, убивая и истязая граждан.

В этой войне приняли участие все 15 союзных республик СССР. Многострадальная Белоруссия, карательные группировки вермахта не щадили ни детей, ни стариков. Заставили мирных жителей Белоруссии рыть яму в местности Бабий Яр и всех застреливали, там были и раненые и закопали землей, по рассказам очевидцев, это земля колыхалась почти два дня. Немцы вешали людей, сжигали заживо, расстреливали. Издавались, как могли. Сколько горя и страданий, бед нанесли фашисты нашему народу. В истории есть такие события, которые бесследно исчезают из памяти народа, о них просто забывают. Но военное лихолетье 1941-1945 гг. не из ряда забываемых страниц истории.

Война явилась для Якутии самым бедственным событием, и жители Якутии встали как один на защиту своего отечества и весь народ республики жил и трудился одним желанием, одним дыханием во имя победы.

Невозможно представить, чего стоило пережить этот холод, голод и ежеминутный страх потери близких. Трудно было как на фронтах, так и в тылу.

Олекминским объединенным военкоматом, в который входили Олекминский, Токкинский и Ленский районы, за годы войны были призваны в армию 6067 человек. Домой вернулись 3940 человек. 2127 человек погибли на фронтах войны, пропали без вести. По рассказам ветеранов войны, многие охотники – промысловики в то время, не получив призывные повестки, отправились пешими на фронт и добрались до Усть –Кута и по железной дороге добрались до Москвы. Они говорили, началась война и нужно защитить свое Отечество от врагов.

Во время войны Олекминский район внес непосильную лепту и помочь воинам Красной армии для общей победы над врагом. С Олекминского района была оказана помощь в виде теплой одежды, продуктов питания и муки. Все до одного колоска зерна отправлялась на фронт. Во время войны многие Олекминчане умерли от голода, болезней.

Так же, Олекминский район внес вклад, которая неоценима, в перегоне с Америки «АЛСИБ» боевой техники - самолетов с. Саныяхтах принимал американские самолеты, и они заправляясь бензином летели дальше до Мурманска, Москвы. Саныяхтахские жители в ночное время подготавливали полосу, для высадки американских самолетов, они сжигали по полосе костры. Во время ВОВ возможно это было засекречено, но в наше время вклад которую внесли Саныяхтахские жители Олекминского района во время войны заслуживает уважение.

Мы сегодня с уважением и гордостью вспоминаем о великом снайпере Олекминского района о Иване Николаевиче Кульбертинове, который уничтожил 487 солдат и офицеров Вермахта. Он прославился как умный, ловкий, храбрый снайпер. Многие якутяне-снайперы стали для немцев грозными воинами, а Кульбертинова боялся даже сам Гитлер, так как наш снайпер истребил несколько сотен немецких снайперов, а сам оставался невредимым до конца войны, до дня Победы.

Вторая мировая война оставила глубокий след и раны нашим соотечественникам. Нет ни одной семьи, которые не участвовали бы в этой войне. Наши деды защищали наше Отечество ради свободы и независимость нашей Родины. Для нас, для молодого поколения остается примером мужества и отваги, любви и уважения к своей Родине. Пройдут века, но мы не будем забывать эту войну, которая унесла жизни 27 миллионам человек.

Великая честь и Слава воинам, защитившим нашу Родину. Мы сегодня живем под мирным небом, свободные и счастливые, благодаря нашим дедам, прадедам, бабушкам, пробабушкам отстоявшим эту Победу.

Мы, гордимся солдатами – нашими прадедами, которые 4 года не снимая с плеч шинели, лежавших в окопах под бомбейки и оборонявших наши города и села в лютые морозы, дожди и дошедших до Берлина. Они с честью выполнили свой долг перед Родиной.

Список использованной литературы:

1. История Якутии: Учебное пособие /Министерство науки и образ. РС(Якутия) /Авт. –сост. В.И. Пестерев и др.; /под ред. М.М. Хатылаева. – 2-е изд., доп.- М.: Омега – Л, 2016г. -229с., с илл.
2. Артемов В.В., Лубченков Ю.Н. «История Отечества с древнейших времен до наших дней» учебник (СПО) Академия 2015г. Рекомендовано ФГУ.
3. Артемов В.В., Лубченков Ю.Н «История Отечества с древнейших времен до наших дней» учебник (СПО) Академия 2017г. Рекомендовано ФГУ.
4. Сахаров А.Н., Буганов В. И. «История России с древнейших времен до конца XVIIв.» 2010г. 10 класс.
5. История России, 1945-2007 гг.: 11 класс: Учебник для учащихся общеобразовательных учреждений. /Под ред. Данилова А.А., Уткина А.И., Филиппова А.В. – М.: Просвещение, 2008. – 367 с.

## **ВКЛАД РЕЧНИКОВ ЯКУТИИ В ВЕЛИКУЮ ПОБЕДУ**

***Кузнецов Дмитрий, курсант взвода ЭМ-21 ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ»  
Ларионова М.В. – руководитель, зам.директора ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ»***

Город Якутск, как и вся Республика, зависит от реки. В настоящее время 80% народохозяйственных грузов завозится в Северные районы по реке Лене. Накануне Великой Отечественной войны эта цифра составляла 100%.

К началу войны в Якутске функционировали следующие основные речные предприятия:

- Северо-Якутское речное пароходство Главного управления Севморпути;
- Ленское управление речного пароходства (ЛУРП);
- Якутские судоремонтные мастерские
- Кадры для флота готовил Якутский речной техникум, созданный в 1932 году.

22 июня 1941 года фашистская Германия напала на СССР. Уже на следующий день экипажи всех теплоходов были по радио оповещены о начале войны. Гневу и возмущению людей не было предела.

С 7 июля 1941 года, согласно решению Наркомречфлота, все команды судов и путейских бригад были переведены на двухсменную вахту, тем же постановлением было разрешено допускать женщин к работе на тех должностях, где в мирное время могли работать только мужчины: грузчиками, кочегарами, матросами.

В начале июля, на пароходе «Ленин» на фронт была отправлена первая партия мобилизованных солдат. Всего, за первый год войны на фронт было отправлено около 17 тысяч солдат и добровольцев.

Активное участие речники приняли в создании фонда обороны страны, сборе теплой одежды и отчислении средств на постройку колонны танков.

Необходимо отметить, что инициатива о сборе средств на постройку танковой колонны принадлежит именно речникам. 22 ноября 1941 года управление Ленского речного пароходства выступило с обращением, которое было поддержано всей Республикой. Вскоре танковая колонна уже громила фашистов.

По всему бассейну собрано средств фонду обороны страны 176 184 рубля, облигациями 520 720 рублей, теплой одеждой – 2 850 вещей, из них: полуշубков 126, валенок 168, фуфаек с брюками 220 штук.

Патриотический подъем трудящихся ярко выражился в заявлениях добровольцев. Нет такого судна, предприятия или учреждения речного флота, откуда не были бы поданы подобные заявления. Коллективы речников работали по 10 часов без выходных, прогулы на работе были ликвидированы полностью. На предприятиях проводились воскресники, люди отчисляли часть заработка в фонд обороны.

Не было прекращено и судостроение на Лене в годы войны, и это не смотря на то, что многие предприятия речного флота выполняли фронтовые заказы. Якутские судоремонтные мастерские, например, поставляли для оборонной промышленности детали пистолетов-пулеметов ППШ, Качугская судоверфь изготавливала ранцевые огнеметы.

Ленскими речниками была выполнена ответственная задача по вывозу грузов ленд-лиза (военной помощи) из Тикси, согласно Договору между СССР и США от 11 июня 1942 года. С 1942 года и до конца войны на восточный район Севморпути легла главная тяжесть арктических перевозок. Через него проходило снабжение всего Северо-Востока продовольствием, горючим, промышленной продукцией, товарами широкого потребления. Никогда еще арктическое мореплавание не приобретало столь важного жизненного значения, как в военные годы. Первыми, с востока к берегам Якутии 29 грузовых судов привели ледоколы «Сталин» и «Микоян». После этого, были военные караваны, которые перегонялись с Тихого океана на Север, получая уголь в бухте Тикси.

Капитаны мощных судов, работающих до Тикси, хорошо знают, что с наступлением осенних ночей, с падением глубин, даже с современной судоходной обстановкой надо быть очень внимательным, держать эхолот и локатор всегда включенными. В годы войны обстановка содержалась примитивная, перекаты не углублялись, локаторы отечественного изготовления стояли лишь на нескольких боевых кораблях. Капитаны и лоцманы вели караваны судов на ощупь, в полной темноте, по мелководным перекатам. И при этом, права на аварию не было ни у кого, груз требовался фронту.

В мае 1943 года, как вспоминают ветераны пароходства, случилась настоящая беда. Еще до объявления навигационного положения, начался ледоход. Борта «спящих» теплоходов стиснуло льдинами и флот понесло вслед за льдом, коверкая и ломая. Затрещали борта деревянных барж, теплоход «Первая пятилетка» погрузился в воду, лыдина сделала в его борту пробоину длиной 38 метров. Теплоход «Верхоянск» был выброшен на остров с перегнутым корпусом. Затонул пароход «Свердлов», льдом, до самой палубы, срезало его надстройку. В тяжелейших условиях предстояло восстанавливать флот. Невероятно большой объем работ был выполнен всего лишь за 40 дней и вскоре суда вышли в рейсы, внося свой вклад в дело Победы.

Помимо продовольствия и обмундирования, на морских пароходах в Тикси доставлялось и горючее для авиамоста «Аляска – фронт». Шло оно из США в запаянных бочках, грузилось и разгружалось вручную. Учитывая печальный опыт, летом 1943 года был вбит первый колышек на месте будущей крупнейшей в Якутии базы флота в Жатае. Оборудование для цехов Жатайского затона было доставлено из США по программе военной помощи. К осени 1943 года в Жатае уже был оборудован механический цех с пятью станками, столярная мастерская, дизельная электростанция, зимой был введен в строй кузнецкий мост, организован сварочный участок.

С огромными усилиями, без централизованных поставок запчастей, с минимумом квалифицированных специалистов, полуголодные, без отпусков и выходных, готовили суда к предстоящим рейсам речники, уже понимая, что теперь Победа в войне – это лишь вопрос времени.

Навигация 1944 года была трудной. За время навигации было перевезено более 300 тысяч тонн груза, план по тонно-километрам выполнен на 109%. Особо важное значение имело то, что через Якутию из Аляски на фронт шли военные и транспортные самолеты типа «Бостон», «Айрокобра», «Дуглас», а также автомашины «Студебеккер» и другая техника. Этот перегон, во что бы то ни стало, должен был обеспечен горючим, смазкой, запчастями, перевозимыми нашими судами из Тикси. Кроме того, суда везли из Тикси и продовольствие: муку, сало, сахар, все, вплоть до картофеля, яблок, одежды, тканей и т.д. Трудности были очень большими и риск был великим. Приходилось отступать от всех правил, лишь бы только вывезти груз.

В 1945 году из Америки поступили в Якутию новые винтовые пароходы, прибытие которых вызвало огромный интерес у речников – это была солидная и современная по тем временам техника. Но вскоре восторг сменился разочарованием. При всей своей мощи, это были чрезвычайно тяжелые суда. За один рейс от Якутска до Витима эти пароходы могли «съесть» свыше 500 тонн угля (или 25 тонн в сутки). Уголь в котельную судна перебрасывался вручную с идущей рядом, под бортом баржи-угольщицы. Ни один тип парохода на Лене не дымил так густо. Забегая вперед можно сказать, что в начале 60-х годов эти суда были поставлены на отстой, а затем разбиты на куски их корпусов.

О капитанах, механиках, судостроителях, инженерах, слесарях и других работниках речного флота, проявивших настоящий трудовой героизм во время Великой Отечественной войны, можно много рассказывать, писать отдельные книги, снимать фильмы. Буквально несколько фамилий: **Афанасий Данилович Богатырев** – его именем были названы три речных судна, морской теплоход и улица в Якутске. Придя в 1901 году на пароход «Лена», пройдя все ступени речной науки, стал первым капитаном из якутов. **Николай Дементьевич Ляпунов** проработал на Лене 59 навигаций и передал свою профессию сыну. **Алексей Александрович Бородкин** – знатный капитан, имя которого начертано на борту современного ледокола, **Федор Феофанович Антонов** – грамотный специалист. Автор книги по вымормозке судов и др.

Немало боевых подвигов было совершено Ленскими речниками и на фронте – сотни участников войны награждены боевыми орденами и медалями, четверо удостоены высокого звания **Героя Советского Союза**. В числе первых можно назвать **Клавдия Карповича Красноярова**. В конце войны работники предприятий речного транспорта Якутии вносят на строительство танка 108 тыс. рублей и предлагают присвоить ему имя Героя Советского Союза, речника Красноярова, прикрывшего своим телом амбразуру вражеского дзота, повторив тем самым подвиг Александра Матросова.

Имена других трех якутских речников – Героев Советского Союза – это: **Алексей Дмитриевич Андреев**, награжден «Орденом Александра Невского»; **Степан Алексеевич Кузаков** – командир саперной роты, награжден высоким званием в 1945 году за геройзм, проявленный при взятии Вены; **Кондратий Иванович Наумов** – воевал в танковых войсках, умер в госпитале от ран через несколько дней после присвоения ему звания Героя Советского Союза.

Таким образом, можно сделать неопровергимый вывод о значительном вкладе якутских речников в Победу советского народа в Великой Отечественной войне.

#### **Список использованных источников:**

Павлов А.С. Якутское речное училище, АО «ЗолотоПринт», - г.Якутск, 1996г.  
Павлов А.С. Якутское речное училище // Ленский водник № 6 – 20, 2015г.  
История Ленского речного флота. Электронный ресурс  
<https://www.yakutskhistory.net/речной-флот/>

## **ЯКУТСКИЙ РЕЧНОЙ ТЕХНИКУМ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

*Кузнецов Андрей курсант взвода ЭМ-11 ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ»  
Ларионова М.В. руководитель, зам.директора по УР СПО ЯИВТ (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ».*

История развития Якутского речного техникума, основанного в 1932 году, имеет славные героические страницы в истории своего становления.

Статья посвящена наиболее сложному и ответственному периоду в истории не только учебного заведения, но и всей страны – истории Якутского речного техникума в годы Великой отечественной войны.

В предвоенные годы Якутский речной техникум был очень популярен среди молодежи, постоянно был в центре внимания республиканской прессы. Газеты, издаваемые в те годы в Якутии, очень часто печатали заметки и статьи о техникуме, условия приема, сообщения с учебного фронта. В техникум тогда принимались мужчины и женщины от 17 до 23 лет. Вступительные экзамены в объеме семилетней школы: обществознание, математика, физика, химия и русский язык. После зачисления, нуждающимся студентам предоставлялось платное общежитие и стипендия в размере от 55 до 105 рублей, в зависимости от качества успеваемости.

Перед Великой Отечественной войной флот Якутии насчитывал более 150 теплоходов, мощный путейский флот, кроме того, на Севере работало около 40 буксиров. Якутский речной техникум внес немалый вклад в пополнение пароходства кадрами. Так, по данным госархива, численность выпускников в 1936 году составила 27 человек, в 1937 году – 39 человек, в 1938 году – 41, в 1939 году – 23, в 1940 – 27 человек. В первый год войны было выпущено 22 человека.

После объявления войны, на митинге преподаватели и студенты гневно осудили вероломство фашистской Германии. Вот цитата из выступлений на том митинге: «Наша страна не раз переносила трудности войн. Отечественная война 1812 года привела русский народ к победе над поработителем Наполеоном. Гражданская война тоже закончилась победой... И сейчас, в момент развернувшейся новой Отечественной войны, наш народ уничтожит врага». Митинг закончился принятием резолюции, в которой говорилось, что каждый студент и преподаватель будет самоотверженно работать и учиться, изучать военное дело, тем самым укрепляя мощь и силу Красной Армии.

Преподавательский состав, ежемесячно, до полной Победы, отчислял двухдневный заработка в фонд обороны, участвовал в проводимых государственных займах, проводил сбор теплой одежды для фронтовиков, отчислял деньги на постройку эскадры военных катеров, на строительство танковой колонны «Советская Якутия», на строительство торпедных катеров, один из которых, впоследствии, носил название «Ленский речник» и потопил несколько вражеских судов.

В учебе скидок в военное время не было. В 1942 году было принято решение, что даже вновь зачисленные студенты должны были проходить производственную практику на судах, после того, как изучили техминимум в объеме 36 часов. Практиканты брали обязательства закончить практику с хорошими отметками и овладеть специальностью. Это была настоящая проверка на прочность. Работа в те годы существенно отличалась от нынешней – ежесуточные погрузки дров, вахты у котла в машине, у телеграфа и ручного штурвала, а кроме этого, занятия по общеобразовательным предметам, устройству судна, лоции, штурманскому делу. Из 40 выпускников 1942 года, 11 человек окончили техникум с красными дипломами.

По постановлению Совнаркома от 24 декабря 1942 года была введена военная подготовка. За провинности и нарушения студенты могли быть подвергнуты аресту.

Всего за годы войны техникум подготовил 57 специалистов. Бывший выпускник техникума, участник Великой Отечественной войны **Прокопий Филиппович Вишняков**, так вспоминает о годах учебы в техникуме: «Жили мы в двухэтажном общежитии, дров выделялось очень мало, топили экономно, а тонкие стены остывали моментально. Чернила застывали, тетрадей не было, приходилось записывать лекции на случайных обрывках. Помимо напряженной учебной программы, мы проходили «Курс молодого бойца». После занятий строем шли на заснеженную протоку, где увязая в глубоком снегу, изучали тактику ведения боя, учились «брать» пулеметные гнезда и высотки».

Не вернулись с полей боев многие выпускники и студенты техникума.

Гораздо позже, в мирное время, на плацу училища была установлена мемориальная стела в память погибшим преподавателям и студентам Якутского речного техникума, к которой ежегодно, в день Великой Победы курсанты возлагают цветы и гирлянды. Вечная память павшим героям!

### **Список использованных источников:**

- 1) Павлов А.С. Якутское речное училище, АО «ЗолотоПринт», - г.Якутск, 1996г.
- 2) Павлов А.С. Через годы в день сегодняшний // Якутское командное речное училище – 75 лет, издательство «Якутский край», г.Якутск, 2007г.
- 3) Ларионова М.В., Слепцова Р.И., Павлов Д.И., 85 лет Якутскому институту водного транспорта // составители Ларионова М.В., Слепцова Р.И., Павлов Д.И., «Смик-мастер» Полиграфия, Якутск, 2017г.

## **РЕКА ЛЕНА – МОЯ ЖИЗНЬ**

**Гладких Ярослав 7 класс, МБУ ДО «Центр технического творчества», город Якутск  
Ильин Валерий Егорович, руководитель, педагог дополнительного образования, МБУ ДО «Центр технического творчества», город Якутск**

Сегодня на речном флоте работает очень много достойных и преданных своему делу людей, они посвятили себя и всю свою жизнь работе на реке и речному транспорту. Я нашел такого человека и хочу представить мою работу «Река Лена- моя жизнь».

Галиян Александр Иванович родился 7 марта 1962 года в Донецкой области город Горловка. В этом же году, маленький Саша вместе с родителями переехали в город Новосибирск, где успешно в дальнейшем учился и там же окончил школу. В 1978 году родителей по производственной необходимости направили работать в город Якутск, в свою очередь Александр поступил в Якутское речное училище, где учился с 1978 года по 1982 год. Во время учебы каждое лето проходил производственную практику на различных судах в Жатайской ремонтно-эксплуатационной базе. Там был получен огромный опыт в навигации, судовождении, в ремонте, материальной части и эксплуатации речного транспорта. По окончании училища получил диплом по специальности: «Техник – судоводитель с правом эксплуатации судовых силовых установок», на отделении – Судовождение на внутренних водных путях. В том же Якутском речном училище, заочно учился и получил второй диплом по специальности: «Техник – судоводитель», на отделении – Морское судовождение.

В последствии учеба продолжилась на заочном отделении в Сибирском государственном университете водного транспорта с 2009 по 2015 год. Получил диплом по специальности: «Инженер по организации и управлению на транспорте», на отделении – Организация и управление на транспорте (по видам).

Сразу после окончания речного училища Александр Иванович был призван на срочную службу в ряды Советской армии 28 апреля 1982 года. Попал в школу сержантов при войсковой части в Читинской области город Борзя, учился на командира минометного расчета, получив звание младший сержант был отправлен в десантно-штурмовую бригаду. В новой воинской части был назначен командиром минометного отделения, а затем было присвоено очередное воинское звание сержант - заместитель командира взвода. За время прохождения срочной службы в рядах Советской армии, совершил 27 прыжков с парашютом



с самолета Ан-12 и вертолета Ми-6. Армия была хорошей жизненной школой, где закалился характер, получил отличную физическую подготовку, окрепла сила духа и сила воли, приобрел незаменимый боевой опыт - бойца и командира. Весной 1984 года был уволен в запас. Но армейская дружба не забывается никогда и часто сослуживцы встречаются большой компанией, ведь им всегда есть о чем поговорить и обсудить насущные проблемы.

После службы в армии снова вернулся на свое любимое место на флот. Поступил на работу на Жатайскую ремонтно-эксплуатационную базу и сразу ринулся в бой, в навигацию. Первым рабочим местом стал танкер ТО - «1543», после был переведен на другой танкер ТО - «1555», затем был буксир – теплоход «Вайгач». В известные 90-е настали трудные времена для речного флота, но свое речное дело Александр Иванович не бросил, продолжив свой не легкий труд на флоте. В 1995 году занялся индивидуальным предпринимательством в сфере перевозок. Открыл И.П., приобрел свой частный теплоход проекта 1606 и купил баржу на 200 тонн для перевозки грузов, и работа закипела с новой силой. В настоящее время А.И. продолжает трудиться на просторах нашей необъятной реки Лены и является действующим капитаном теплохода «Гардемарин». За время работы прошел многие реки нашей республики, в том числе выходил из устья реки Лены в море Лаптевых чтоб доставить груз в населенные пункты Арктики вдоль Северного морского пути с заходом на Колыму и Индигирку.

На слайде показана таблица 10 основных рек нашей Республики:

Река	Расход воды (м <sup>3</sup> /с)	Длина (км)	Площадь бассейна (км <sup>2</sup> )
Лена	16 350	4400	2 490 000
Алдан	5060	2273	729 000
Колыма	3800	2129	643 000
Витим	2000	1978	225 000
Олекма	1950	1436	210 000
Индигирка	1570	1726	360 000
Вилюй	1468	2650	454 000
Оленёк	1210	2292	219 000

Яна	925	872	238 000
Анабар	498	939	100 000

Учеба, приобретенные знания и опыт прошел не зря и для Александра Ивановича речное дело стало смыслом всей жизни.

Поскольку период навигации в наших северных условиях короткий с конца мая по октябрь месяц, работа на реке кипит всю навигацию практически без выходных дней и отдыха. Но как только лед сковывает реку, наступает затишье, межнавигационный неоплачиваемый отпуск. Есть время заняться выморозкой, ремонтом корабля и активным отдыхом. Александр Иванович является профессиональным спортсменом, а именно мастером спорта по гиревому спорту и волейболистом, систематически посещает бассейн, ведь речник должен уметь не только ходить на корабле, но и плавать сам как рыба в воде. И вот как раз в этот период есть время уделить внимание спорту и своему здоровью.

В конце могу сказать вам только одно: - таким человеком может гордиться не только наша Республика, но и вся Россия. Ведь на таких сильных и преданных своему делу людях держится наш Российский флот и вся страна.

### ШКОЛЬНЫЙ ТУР «ПАМЯТНИКИ ПОБЕДЫ» В ГОРОДЕ ЯКУТСКЕ

*Кубарь-Близнец Софья Кирилловна, Сидорова Лилиана Максимовна, Новгородова Анастасия Андреевна, ученицы 7-8 класса, МОБУ СОШ № 29, город Якутск  
Васильева С.Н. руководитель, учитель географии МОБУ СОШ № 29, город Якутск*

Приближается великая дата – 75-летний юбилей Победы советского народа над фашистскими захватчиками. Сейчас подрастающее поколение все меньше и меньше интересуется Великой Отечественной войной, для них это далекое прошлое, которое вспоминается лишь праздничными мероприятиями на 9 мая – День Победы. Но ведь вспоминать о войне можно чаще: в любом российском городе и селе есть памятники советского и настоящего времени, посвященные героям и историческим событиям Великой Отечественной войны. Если дети будут знать, кому посвящены эти памятники, то тогда они будут знать историю своей страны и интересоваться историей своей семьи.

Мы разработали маршруты экскурсий, где дети могут узнать о памятниках города Якутска, посвященных героям Великой Отечественной войны. Эти экскурсии проводятся в теплое время года на каникулах. Проходят они по пешим и автобусным маршрутам, на которых находятся не только памятники, но и небольшие музеи с документальной информацией о событиях военных лет. Экскурсионных маршрутов у нас получилось шесть. Продолжительность каждого маршрута от 1 ч до 2,5 ч. Самый длинный путь получился в маршруте № 2 от Речного порта до улицы Красноярова – 5,5 км, но большая его часть – автобусный переход, поэтому дети устать не должны. Самый короткий маршрут № 6, в районе Авиационного порта, меньше 1 км – пеший. Слушая экскурсовода, дети получают информацию о памятниках, о людях, в честь которых они установлены, об исторических событиях Великой Отечественной войны. Попутно дети лучше узнают город, начинают в нем ориентироваться, разбираться в автобусных маршрутах. Для них город уже не безлик, город они узнают по памятникам. Так же совместные экскурсии сплачивают коллектив.

**Маршрут № 1** начинается с посещения самых известных памятников на площади Победы. Там находится мемориал «Победа», включающий в себя стелу с всадником,

бетонную стену с бронзовыми барельефами якутян - 25-ти Героев Советского Союза и 5-ти кавалеров ордена Боевой Славы, бронзовыми плитами районов Якутии, внесших вклад в Победу. Около стены горит Вечный огонь, по центру площади проходит аллея 12 городов-героев СССР, по краю площади установлены большие пятиконечные звезды с названиями городов воинской славы, у входа на площадь - Триумфальная арка. Здесь же стоит памятник «Танк Т-34-85» - память о вкладе жителей республики в Фонд обороны страны. Рядом находится мемориальная композиция, символизирующая причал на реке Лене, откуда родные провожали на фронт солдат. Через дорогу, в 202 микрорайоне, находится самый молодой мемориал города «Солдат Туймаады», где на бетонных плитах выбиты фамилии более 20000 солдат, ушедших на фронт из города Якутска и ближайших улусов. Далее, на автобусе № 35 по улице Хабарова надо доехать до остановки «Баня», где на территории административного здания горнодобывающей компании АО «Алмазы Анабара» находится памятник И.В..Сталину, руководившему нашей страной, в том числе и в годы войны.

**Маршрут № 2** начинается с Якутского речного порта, где в сквере привокзальной площади установлен памятник ленским речникам не вернувшимся с войны. Имена 11-ти солдат вписаны в этот памятник. Речники участвовали в Сталинградской битве, Курской дуге, в битве за Кавказ, в прорыве блокады Ленинграда, в битве за Москву, в войне с Японией. Трое речников удостоены высочайшего воинского звания – Герой Советского Союза. Это Клавдий Краснояров, Степан Кузаков, Петр Тюрнев. Речники, оставшиеся в тылу, самоотверженно трудились на перевозках грузов по республике, по Северному морскому пути. Они доставляли в Якутск и большое количество авиабензина для обеспечения перегона самолетов по авиатрассе «Аляска-Сибирь». Речники в ноябре 1941 году, одни из первых, призвали собрать дополнительные средства в фонд строительства колонны танков «Социалистическая Якутия». Коллектив Управления Ленского речного пароходства внес трехдневный заработок, кроме ежемесячного отчисления однодневного заработка до полной победы над врагом как все труженицы республики и страны. В 1943 году рабочие и служащие Ленского речного пароходства отчислили на строительство танков 130341 руб., на строительство торпедных катеров им. Героя Советского Союза Ильи Кузина – 55571 руб. Судостроители Пеледуя призывали работать по-фронтовому, перевыполнять планы судостроения для Северного морского пути, собрали 182000 руб. на строительство эскадрильи боевых самолетов «Советский полярник». В 1944 году работники Ленского речного пароходства и Ленводздравотдела города Якутска внесли на вооружение Красной Армии 108500 руб. - на строительство танка им. Героя Советского Союза речника Клавдия Красноярова. Призывы поддержали все труженицы республики [2]. Далее маршрут идет по улице Героя Советского Союза Федора Попова, первого из якутов, удостоенных этого звания. В начале улицы, недалеко от речного порта, стоит административное здания городской ТЭЦ с небольшим музеем, рассказывающий об истории электростанции. В музее есть экспозиции - «Они сражались за Родину» и «ТЭЦ в годы войны». Отсюда на фронт ушли 86 работников. Остались в основном женщины – кочегарами, грузчиками. В 1975 году к 30-летию Великой Победы, на территории ТЭЦ установили обелиск с найденными в военных архивах именами 13 солдат – бывшими работниками ТЭЦ. Далее маршрут продолжается пешком по улице Б. Чижика до Института водного транспорта. Здесь находится единственный на северо-востоке страны Музей речного транспорта, где можно узнать о появлении и развитии речного транспорта в Якутии, о работе речников в военные годы. Одна из стен музея посвящена Герою Советского Союза Клавдию Карповичу Красноярову. Это бывший работник речного порта, в войну - стрелок 1181-го стрелкового полка 356-й стрелковой дивизии 61-й армии Центрального фронта, повторивший подвиг Матросова [1]. Познакомившись с его биографией, отправляемся на автобусе № 1, 4 или 14 в район Залога на остановку «Улица Красноярова», где находится памятник, посвященный ему.

**Маршрут № 3** начинается в Сайсарском округе, где расположен мемориальный комплекс «Журавли над Ильменем». Мемориал посвящен памяти 362 воинам-якутянам 19-я

лыжной бригады 27 армии Северо-западного фронта. 23 февраля 1943 года по приказу они должны были пересечь озеро Ильмень в Новгородской области с последующим направлением на освобождение Ленинграда. В пути бригада подверглась сильнейшим авиааналетам и минометно-пулеметному огню противника. Почти все погибли или пропали без вести. Недалеко, на улице Чайковского 30, находится памятник Герою Советского Союза Федору Кузьмичу Попову, автоматчику 3-й стрелковой роты 467-го стрелкового полка, отличившемуся при форсировании Днепра [1]. Памятник стоит на территории МОБУ СОШ №20, названной его именем, в самой школе есть небольшой музей. Далее, на автобусе № 35 надо доехать до сквера Матери у Сайсарского озера. Этот памятник – символ всех матерей, которые проводили своих сыновей на войну и ждали их всю жизнь. Недалеко, на территории студенческого городка СВФУ, стоит мемориальный комплекс, посвященный 383-м преподавателям и студентам якутского педагогического института, ушедшим на фронт.

**Маршрут № 4** проходит в Центральном округе. За областной больницей, на перекрестке улиц Асямова и Котенко находится мемориальный знак, посвященный первому в Якутии Герою Советского Союза Сергею Александровичу Асямову. Это командир корабля 746-го авиационного полка 3-й авиационной дивизии дальнего действия, участник бомбардировки Берлина в августе 1941, совершил 48 боевых вылетов, в 1942 году погибший в Великобритании при выполнении очередного боевого задания [1]. Через областную больницу пешком можно дойти до Крестьянского рынка, напротив которого на улице Пушкина, 26 установлен памятник вдовам. Он посвящен всем женщинам, потерявшим своих мужей на войне. Памятник находится у дома, построенного городом для вдов Великой Отечественной войны. Затем по маршруту идем в северную часть Парка культуры и отдыха, где установлен памятник Герою Советского Союза Николаю Саввичу Степанову, пулеметчику 1-го мотострелкового батальона 45-й механизированной бригады 5-го механизированного корпуса 6-й танковой армии 2-го Украинского фронта. Он один из первых в батальоне на самодельном плоту с пулеметом переправился через реку Южный Буг и огнем прикрывал переправу стрелковых подразделений [1]. После войны Николай Саввич работал в Вилюйском лесхозе объездчиком, техником-лесоводом, лесником.

Началом **маршрута № 5** считается Дом печати на улице Орджоникидзе 31, на стене которого размещена мемориальная доска с именами 139 журналистов, работников газет и радио, поэтов и писателей, ушедших на фронт из Якутии. Рядом со зданием НВК Саха находится небольшой мемориальный комплекс, посвященный Герою Советского Союза Николаю Алексеевичу Кондакову, командиру огневого взвода 1073-го армейского истребительно-противотанкового артиллерийского полка 5-й гвардейской армии 1-го Украинского фронта, обеспечившему захват и расширение плацдарма при форсировании реки Одри в Польше [1]. После войны Николай Алексеевич работал журналистом, переводчиком, главным редактором Якутского комитета по телевидению и радиовещанию. Затем надо дойти до Никольской церкви, на территории которой в 2015 году установили памятник труженикам тыла, всем кто не дожил до Великой Победы. В основе памятника - мельничные жернова, установленные один на другого. Они как символ поломанныхвойной судьб людей. Якутия за годы войны потеряла до 30 % и так немногочисленного населения.

В районе Авиапорта проходит **маршрут № 6**. В сквере Гагарина стоят два памятника, посвященные легендарной авиатрассе «Аляска-Сибирь». По этой трассе с 1942 по 1945 годы из США через Чукотку, Якутию и Красноярский край на фронт перегонялись самолеты союзников. За годы войны по трассе, протяженностью 6500 км, перегнали 7908 единиц боевой авиатехники, 14 тысяч тонн груза, почты. В Якутске был расширен аэродром, работал самый мощный на северо-востоке страны радиоцентр, расположены штабы перегоночной дивизии и Красноярской воздушной трассы, базировались авиаполки. Один из памятников - это макет американского самолета P-39 «Аэрокобра», самый массовый из всех самолетов, поставленных в Советский Союз по ленд-лизу. На постаменте выбиты имена 113 летчиков, погибших на этой трассе. Через дорогу, на улице Гагарина 8, в деревянном здании первого авиационного порта, находится Музей авиации Якутии, с очень интересными

стендами, макетами самолетов, экспозициями, рассказывающими о становлении авиации в Якутии. В здании международного авиационного порта «Якутск» им. Платона Ойунского разместился еще один музей авиации. Тема экспозиций – авиация Якутии в разные годы – от первых самолетов до сегодняшнего дня. Там также можно найти информацию о военной трассе «Аляска - Сибирь».

К нашей работе есть электронное приложение в формате Power Point, в котором показаны все шесть маршрутов с указанными на них памятниками и музеями. По гиперссылкам можно получить информацию о музее, о памятнике и о том, в честь кого памятник установлен. Также указано, в какие годы поставлен памятник и кто является его автором. На маршрутах можно раздавать подготовленные нами памятки – открытки с изображениями 20 памятников города Якутска, посвященных Великой Отечественной войне. По карте в памятке можно определить, где находится памятник, номера автобусов, на которых можно доехать до них. И главная информация – о герое или историческом событии, в честь которого памятник поставлен.

После завершения данной работы мы пришли к выводу, что историю своей страны обязан знать каждый. Изучать историю можно по памятникам, а экскурсии по памятникам необходимы для того, чтобы объяснить детям, как много сделано советским народом для Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов, как много наших земляков отдали свои жизни за нас. Данной работы - это помочь учителям, вожатым, родителям в воспитании у подрастающего поколения интереса к истории родной страны, любви к ней,уважительного отношения к героям, подарившим нам мир.

Литература:

1. Герои – якутяне [фотооткрытки]. – 30 отд.л.: фото; 15\*21 см.
2. Петров Д.Д. Вклад народов Якутии в дело Победы. Якутск, 1983.

## ЖИЗНЬ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НАУМА САМОЙЛОВИЧА ГОРОВАЦКОГО

*Кыдаев Дъулуур. ученик 6 класса, МБУ ДО «Центр технического творчества», МОБУ СОШ № 15 г. Якутск*

*Слепцова Елена Михайловна, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ*



Наум Самойлович Гороватцкий — безусловно, знаковая и значимая личность в истории ленского флота. Влюбившись в реку Лену и пароходы с детства, начав с самых низов, одними только ему известными путями он пришел к высоким должностям - вначале капитан, а затем директор Якутского пароходства. Участник установления Советской власти, свидетель полного разрыва хозяйства, непосредственный участник восстановления флота и очевидец его расцвета — он отдал 60 лет своей долгой жизни работе на Лене, до самой своей кончины сохранив твердую память и здравый ум.

Родился Н. С. Гороватцкий в пермской пересыльной тюрьме, на этапе, в семье ссыльного еврея, осужденного на 25 лет за уклонение от царской военной службы. В 1882 году его отец, мать и трое братьев прибыли в Витим, где и прошло детство Наума. Отец со старшим братом играли в оркестре на праздниках. Когда ему было семь лет, отец брал его играть на трензеле и барабане. В 1890 году заболел старший брат Моисей, лечить в Витиме было некому, врачей не было, поэтому отец повез его в Иркутск. Это было зимой, ехать пришлось на лошадях.

По дороге отец заболел и в селе Карам умер, там его и похоронили. Дальше брата в иркутскую больницу повез его зять. Летом Моисей поправился и приехал в качестве

рабочего домой в Витим. После смерти отца остались шестеро: три брата и три сестры: Софья, Моисей, Елизавета, Наум, Иосиф и Феня. При такой большой семье мать, день и ночь месила в квашенке хлеб на продажу, варила квас, стряпала из белой муки рыбные пироги, а Наум с Иосифом с ящичками на плече ходили по набережной Витима, продавая все это. Очень часто в летние дни Наум любил встречать пароходы, приходящие с Бодайбо и других мест, смотреть на выход пассажиров на пароход, отход пароходов, погрузку и выгрузку барж. Раз в неделю приходил пароход Глотовых «Витим», на который устроился буфетчиком его брат Моисей. С его помощью в навигацию 1895 года и он был устроен на этот пароход помощником официанта.



Горовацкий Н. С., рабочий затона в Киренске. 10 апреля 1901 г

После того, как Наум закончил работу помощником официанта на пароходе «Витим», его устроили учеником на вновь строящийся пароход «Работник», где он в машинном отделении убирал мусор, был подручным у слесарей. В июле 1900 года механик Кириллов, который в эту навигацию пошел на пароходе «Тайга», взял его к себе вторым помощником механика. Находясь в Киренске на Пасху, он случайно встретил пароходовладельца Миндалевича Михаила Соломоновича, который имел небольшой пароход «Смелый». Тот начал ему предлагать, чтобы он пошел к нему помощником механика, на что, не имея работы, он согласился. Потом Н.С. Горовацкий стал работать на «Смелом» капитаном и механиком.



Н.С. Горовацкий и его жена Рахиль Александровна. 18 июня 1904 г

4 июля у Наума Самойловича и у Рахиля Александровны была свадьба. В апреле 1905 года он отправил ее лошадьми в санях в Усть-Кут, где жил ее дядя с семьей, и там была акушерка. 10 июня жена родила дочь, которую назвали Елизаветой.

У Силина Н.С. Горовацкий проработал до 15 октября 1907 года. Вскоре началась сборка парохода, который раньше назывался «Иоанн Кронштадтский», а теперь был переименован в «Север». Здесь, в Жигалово, 26 февраля 1908 года его жена родила третью dochь. На этом пароходе он и пошел механиком. В 1912 году его новые хозяева - Миндалевич и Волков - окончательно разорились, занимая все время деньги под проценты, а рыбу продавая по сниженным ценам, для быстроты оборота. На следующую навигацию «Север», переименованный новым владельцем Кушнаревым в «Полярный», вышел в низовья реки. Так случилось, что на «Полярного» решили взять капитана с громовского парохода «Лена», Ершевского А.Ю. Это была для Н.С. Горовацкого возможность поработать на знаменитом пароходе, который ему был очень симпатичен. На его телеграмму через два дня пришел утвердительный ответ, и 14 мая 1914 года он сдал «Полярного» механику Кагушеву.



Пароход «Север».

1 августа 1914 года началась первая мировая война. Почти до конца этого года экономическая ситуация в России была достаточно стабильной, рубль крепким, а вот дальше начались определенные трудности для срочных пароходств: МПС затягивало с выплатами субсидий, началась инфляция со всеми вытекающими из нее сложностями. Трудностям объективного порядка мешал и кризис Ленской золотопромышленности, который последовал после печально известного расстрела 1912 года. Объемы перевозок на прииски резко снизились, уменьшился пассажиропоток и на линии Усть-Кут - Витим. Ко времени «переворота» при активном содействии политссыльных в Киренске был создан первый на Лене профсоюз - Союз общества взаимопомощи приказчиков, куда на первых порах вступали и речники. Председателем Союза был И.В. Куренников, работавший в фирме у купца Черных. В апреле 1917 года в Киренске, где зимовал основной флот, был организован Союз киренских рабочих, председателем которого избрали механика парохода «Витим» Василия Ивановича Кириллова, в Якутске отдел Союза возглавлял Н.С. Горовацкий, как капитан парохода «Лена».



Киренск. Ледоход 1915 г.

В 1923 году на реке Лене работали два пароходства: Якутское пароходство «ЯкПар» и пароходство бодайбинской золотопромышленности «Парлензото» (ВСНХ), которые занимались перевозкой грузов по рекам Лене, Витиму, Алдану, Виллю и Киренге.

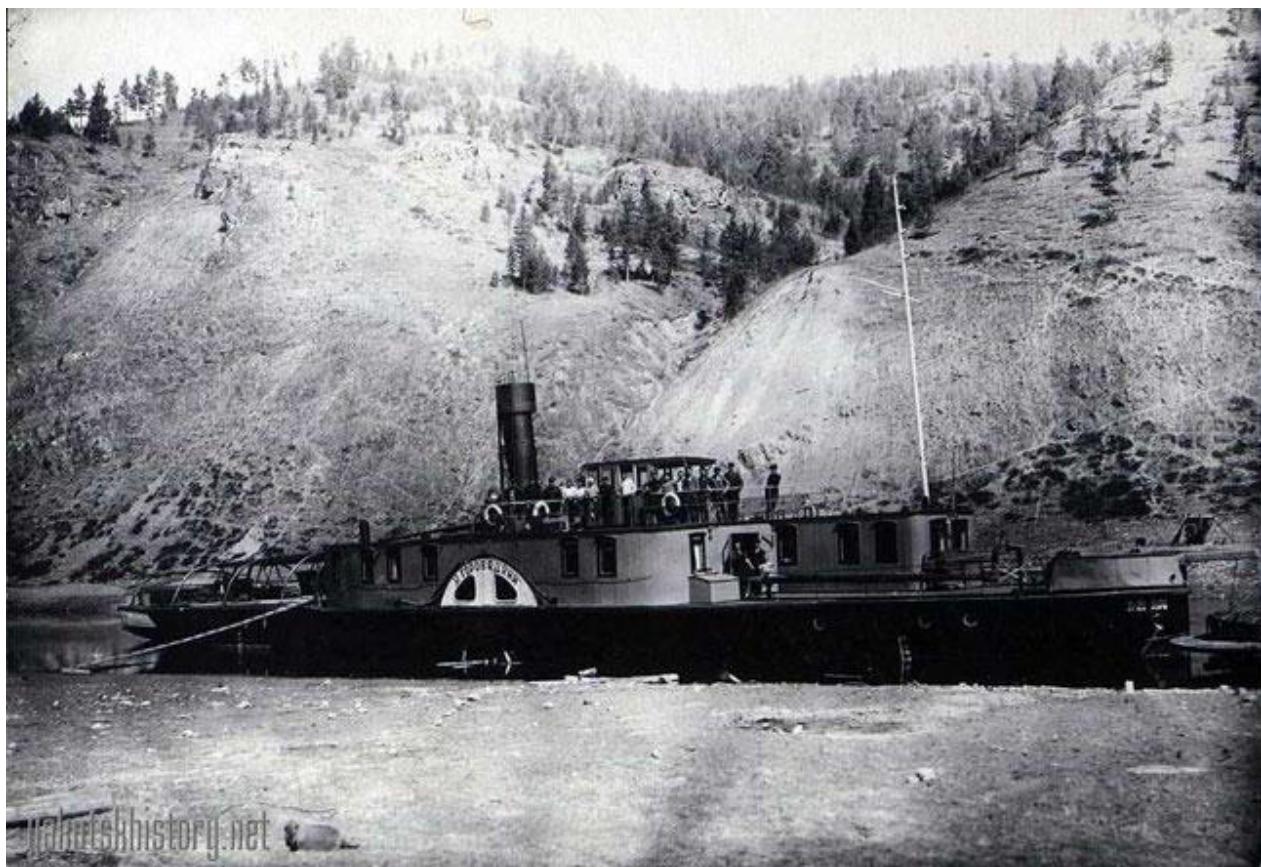


Пароход «Лена»

Он возглавил Якутское пароходство «ЯкПар» с мая 1923 года. Время было трудное. Оборотных средств пароходство не имело, а в то время деньги были неустойчивые, поэтому перевозки грузов осуществлялись по договорам, с оплатой товаропродуктами в процентном отношении. Зарплата командам судов и береговым работникам также на 80 процентов выплачивалась продуктами, а 20 процентов - деньгами.

В 1923 году Наум Самойлович был назначен правительством ЯАССР директором вновь созданного Якутского пароходства и до самого его слияния с госпароходством успешно им руководил. Будучи капитаном-наставником, Горовацкий всегда отправлялся на самые сложные участки, для спасения и отстоя флота. При его участии составлены первые лоции для судоводителей, им подготовлено большое количество специалистов-натоков реки в стенах Якутского речного техникума. При его жизни один из пароходов был назван «Н. Горовацкий» (что бывает очень нечасто), его труд отмечен высокими наградами, включая орден Ленина.





Буксир «Н. Горовацкий» на р. Лене у берега. 1949 г.

В декабре 1954 года в Якутске, в здании Министерства финансов Н.С. Горовацкому был вручен орден Ленина за работу в пароходстве. В марте 1955 года в газете «Водный транспорт» вышла статья обо Н.С. Горовацкому, под названием «Большая жизнь», которую подготовили по просьбе министра. С 1955 года, до ухода на пенсию в январе 1957 года, он ежегодно выезжал в Качуг - выводить танкеры, рефрижераторы, баржи. Так завершилась его трудовая деятельность.

Самостоятельно изучив устройство паровых машин, запоминая реку, через унижения, побои постигал он все премудрости речного труда, поднимаясь все выше и выше по служебной лестнице. Каждый журналист или писатель, приезжавший на Лену, обязательно сталкивался с Наумом Самойловичем - он много знал, много помнил, а самое главное - мог обо всем этом интересно и правдиво рассказать. О нем публиковалось много статей в газетах и журналах. К счастью, сохранилось большое количество его личных записей и записок, некоторые из которых представляют из себя настоящее исследование. До сих пор прекрасно читается его книга «Страницы минувшего» (Якутское книжное издательство, 1968 г.), и не утратило своего значения «Практическое пособие». В 1980 году, сразу же после открытия музея ленских речников, в Якутск по своим делам прилетела дочь Горовацкого, Фира Наумовна.

#### Использованная литература:

1. <https://www.yakutskhistory.net/>
2. Музей Якутский Институт Водного Транспорта
3. <https://search.rsl.ru/ru/record/01006090184>
4. «Страницы минувшего» (Якутское книжное издательство, 1968 г.)

## **СТЕПАН АЛЕКСЕЕВИЧ КУЗАКОВ – ПОТОМСТВЕННЫЙ ЛЕНСКИЙ РЕЧНИК**

*Старостина Далаана Аркадьевна, ученица 4 «г» класс, МБУ ДО ЦТТ г.Якутск  
Бочкарева Нария Александровна, руководитель, педагог дополнительного образования  
МБУ ДО ЦТТ г.Якутск*

### **Введение**

Степан Кузаков – командир сапёрного взвода 304-го гвардейского стрелкового полка (100-я гвардейская стрелковая Свирская Краснознамённая дивизия, 9-я гвардейского армии, 3-й Украинский фронт), гвардии старшина.

### **Цели и задачи**

Цель моей работы: расширение знаний о ветеранах Великой Отечественной войны.

Задачи: познакомиться с биографией Кузакова С.А., узнать на каких фронтах он сражался, выяснить за что он был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

### **Семья Степана Алексеевича**

Степан Алексеевич родился 14 сентября 1914 года в деревне Воронино Киренского района, Иркутской области в семье Речника. Его отец, Алексей Петрович, более сорока лет плавал по Лене, дослужившись до капитана. Братья Александр, Василий и Иван – также работали в Ленском объединенном пароходстве. И Степан готовился стать речником.

### **Подвиг героя Советского Союза.**

Потомственный Ленский речник С.А. Кузаков совершил свой подвиг за тысячи километров от родной реки – на Дунае.

6 апреля 1945 года передовые части 3-го Украинского фронта ворвались на окраину. Вены и начали вести напряженные бои в столице Австрии. Каждый квартал и отдельные дома брались штурмом. Особенно ожесточенные бои развернулись на рубеже Дунайского квартала, который отделял западную часть города от восточной. Форсировать канал было трудно: он достигал ширины сорок-пятьдесят метров и глубины до трех метров; его вертикаль берега были одеты в камень. По берегам высались многоэтажные здания, из которых хорошо простреливался весь канал и подходы к нему. Противник, отойдя на восточный берег, взорвал почти все мосты.

Подразделения 304-го гвардейского полка с приданной ему артиллерией, преодолевая упорное сопротивление врага в центре города, вышли в Дунайский канал. На этом рубеже гитлеровцы сосредоточили крупные силы и приостановили продвижение наших войск. К тому же естественной преградой на пути советских воинов был канал.

Один мост, оставшийся в целости, был заминирован фашистами. На его металлических фермах висели ящики с толком, от которых тянулись электрические провода на вражеский берег к подрывной машине. В любое время мост мог взлететь на воздух. Этот мост необходимо было спасти во что бы ни стало: по нему наши войска могли переправиться на восточный берег.

Враг не раз свинцовым ураганным огнем сметал ряды нашей пехоты, пытавшейся переправиться через мост. Гвардии старшина Степан Кузаков с группой саперов добровольно взялся разминировать мост. Кузаков отправился в разведку. Не успел он доползти до моста, как по нему открыли огонь. С трудом достигнув каменного парапета канала, он притаился. Решение постепенно созревало в его голове. Вплавь на противоположный берег перебраться нельзя, незаметно спуститься под мост и по металлическому каркасу перебраться на другой берег тоже нельзя – убьют. Оставался лишь один, самый рискованный путь – с группой саперов пробежать через мост под обстрелом врага...

Эту мысль Степан высказал саперам, когда вернулся на свой берег. Они выслушали и одобрили его план – ведь кто-нибудь из них все же прорвется и выполнит задание командования. В полдень саперы штурмовой группой во главе с Кузаковым по одиночке подползли к заминированному мосту. На подходе к нему находился усиленный проволочный

забор, за ним баррикады. Ночью в заборе был сделан проход, хотя проволока по-прежнему висела на кольях. Небольшой проход был пробит и в баррикаде, у самых перил. А сама баррикада разминирована.

Саперы лежали долго, наблюдая за противоположным берегом. Наконец Кузаков подал товарищам знак рукой: «Внимание!» И пополз по-пластунски к противоположному забору и дальше, прячась за баррикадой, на мост. Товарищи следовали за ним. Степан вытащил из-за спины отточенные саперные ножницы, вскочил и бросился к перилам. За ним побежали саперы штурмовой группы – Шевченко, Широков, Захаров и Михалевич. У Широкова тоже были ножницы, у остальных топоров. Гитлеровцы тут же открыли огонь.

Одновременно с рывком группы Кузакова на мост по огневым точкам врага с разных концов нашего берега ударили танки и самоходки. Саперы на какую-то долю секунды прижались к перилам, затем снова двинулись вперед. Фашисты все еще не решались подорвать мост. Он им был нужен не меньше, чем нам. Гитлеровцы не сомневались, что они перестреляют смеरчаков, прежде чем те успеют проскочить мост. Пулеметчикам удалось ранить Кузакова в ногу. Старшина упал, ножницы выпали у него из рук. Но он тут же вскочил, подхватил ножницы и, вместе с Широковым добравшись до электровзрывной сети перерезал провода. В это время Захаров, Шевченко и Михалевич перемахнули через перила, перерубили веревки, которыми ящики с толом и стокилограммовые фугасы были привязаны к фермам. Таким образом мост был спасен.

К мосту сразу устремились танки. Они легко разорвали проволочный забор и раскидали баррикады. За танками бежали десантники.

За этот подвиг Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июня 1945 года командиру саперного взвода 304-го гвардейского стрелкового полка 100-й гвардейской стрелковой дивизии коммунисту гвардии старшине С.А. Кузакову было присвоено звание Героя Советского Союза.

После семилетки учился в Киренской школе ФЗУ. После окончания ФЗУ получил специальность слесаря-моториста. Степану был присвоен пятый разряд. Он работал на Красноармейском судоремонтном заводе Ленского объединенного пароходства: в навигацию – мотористом катера, а зимой – слесарем в моторном цехе, ремонтировал двигатели внутреннего сгорания.

Когда началась война, воевал на Карельском фронте, стал коммунистом, был награжден медалью «За отвагу» и орденом Отечественной войны I степени. В начале 1945 года дивизия, в которой служил гвардии старшина С.А. Кузаков, была переброшена на 3-й Украинский фронт. Она освобождала Венгрию, одной из первых ворвалась в столицу Австрии. Здесь и совершил свой подвиг старшина.

### **Награды и премии**

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июня 1945 года за «проявленные при выполнении воинского долга мужество и героизм» гвардии старшина Степан Кузаков был удостоен высокого звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» за номером 8044

Был также награждён тремя орденами Отечественной войны 1-й степени и рядом медалей.

### **Список используемой литературы**

1. Ягодинский Е.А. Золотые Звезды речников. М., 1981, вып.4.
2. Сайт «Память народа»

## ВЛАДИМИР ГУБИН – ГЕРОЙ НАШЕГО ГОРОДА

*Азаров Айсен, ученик 4 класса, МБУ ДО «Центр технического творчества», МОБУ СОШ № 38, г.Якутск*

*Самсонова Варвара Егоровна, руководитель, педагог МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск*

В толковом словаре Д. Н. Ушакова «Подвиг» - это героический, самоотверженный поступок, важное по своему значению действие, совершающееся в трудных условиях. Подвиг каждый может совершить. Подвиг может быть маленький или большой, героический или простой. Например, ученик, который стесняется чего-то, вдруг выступает на собрании. Это тоже своего рода подвиг, подвиг перед самим собой. А бывает, что человек рискуя своей жизнью может спасти кому-то жизнь. И такие люди встречаются часто. И одним из таких людей является Владимир Сергеевич Губин, который спас ценой своей жизни 4 детей. И таких героев мы не должны забывать. Мы должны гордиться ими и брать с них пример.

Губин Владимир Сергеевич родился в 1939 году в г. Мурманске. Трудовую деятельность начал в 1956 году. Работал хрометражистом корпусного цеха на судоверфи, затем техником, старшим техником и инженером-диспетчером.

В 1958 году поступил на экономический факультет Ленинградского института инженеров водного транспорта. В 1961 году приехал в посёлок Сангар Кобяйского улуса на производственную практику вместе со своей будущей женой Соней и однокурсником Евгением Будаковым. Все трое работали дежурными диспетчерами на реке. Они очень полюбили Якутию.

В 1963 году с отличием окончил институт и по направлению Министерства речного флота прибыл в Якутск, где был назначен старшим экономистом Якутского технического участка Ленского бассейнового управления. Затем молодой специалист был назначен начальником планового отдела в аппарат управления. Очень энергичный, с активной жизненной позицией, он пользовался заслуженным уважением и авторитетом среди коллег. За непродолжительный период работы Владимир показал себя грамотным специалистом, умело применявшим свои знания на практике. Окружающие отмечали его доброжелательность, отзывчивость, честность и скромность. Это был человек, всегда готовый прийти на помощь. Он был комсомольцем, всегда активно принимал участие во всех мероприятиях, являлся пропагандистом семинара конкретной экономики.

8 октября 1964 года произошла трагедия. Володя Губин возвращался вечером вместе с супругой с работы. Жили они в двухэтажном доме около озера, на котором в тот вечер катились «паровозиком» дети. Коварный лёд проломился прямо под стайкой детишек и сразу четверо школьников оказались в воде.

Не задумываясь, Володя бросился в холодную воду и стал выталкивать ребят на лёд. Перепуганные дети цеплялись за него и тянули вниз. Помощь пришла не сразу. Благодаря Владимиру все дети были спасены. Но сам он, обессиленный, выплыть не смог и утонул.

За проявленное мужество в январе 1965 года Владимир Сергеевич Губин был посмертно награждён орденом «Знак Почёта».

Имена детей, которых спас Володя Губин: Галя Колесникова, Игорь Королев, Марфа и Октябринка Безменовы.

Имя Володи Губина было присвоено пионерской дружине школы №11 города Якутска, где обучались дети, которых он спас. Но, к сожалению, в 2011 году эта школа была



закрыта (ликвидирована). Поэтому не удалось найти информацию ни о дружине, ни о детях, которых он спас. Все после учёбы в школе разъехались по разным городам России.

В газете «Якутия» от 24 марта 1999 года вышла статья, написанная А.Лебедевым «Кто он, Володя Губин? Петербуржцы нашего земляка помнят. В отличие от якутян». В ней говорится, что из Санкт-Петербургского института инженеров водного транспорта пришло письмо с просьбой откликнуться тех детей, которых спас Губин.

В честь него назван теплоход Ленского бассейнового управления, улица и административный округ г. Якутска.

Вот что рассказала Готовцева Нина Егоровна, бывший директор Музея Якутского Института водного транспорта: «Мы с Володей Губином учились вместе. В 1961 году он приехал в посёлок Санггар Кобяйского улуса на практику вместе со своей будущей супругой



Соней и однокурсником Евгением Будаковым. Все трое работали дежурными диспетчерами на реке. Они очень полюбили Якутию. И после учёбы решили вернуться и работать здесь. В то время начальником Ленского речного пароходства был Иванов Павел Никандрович, Герой Социалистического труда. И мой супруг Готовцев Василий Гаврильевич по просьбе Владимира Сергеевича ходатайствовал о назначении Владимира Сергеевича в Якутск. В 1963 году они со своей будущей женой Соней приехали в Якутск. Здесь они сыграли комсомольскую свадьбу. Сначала Владимир Губин был назначен экономистом Якутского технического участка, но вскоре был переведён на должность начальника планового отдела Ленского бассейнового управления пути. Он был очень ярким, красивым, добрым, светлым человеком. Играли на гитаре и хорошо пели. После трагедии беременная жена уехала обратно. У них родилась девочка».

В прошлом году Нина Егоровна была в архиве Санкт-Петербурга. Но там документы не сохранились по истечении срока. В октябре 2019 года она отправила запрос о поиске жены и дочери Владимира Губина в программу «Жди меня». Пока ответ не пришёл.

В 1964 году улицу Озёрная переименовали на улицу имени Владимира Губина.

К 55-летию со дня героического поступка, совершенного Владимиром Губиным, на улице, названной в его честь, 8 октября 2019 года открыли бюст Володи Губина. Бюст установлен рядом с домом под номером 33. Проект по установке бюста Володи Губина реализован по программе поддержки местных инициатив РС (Я).



За свою короткую жизнь он подарил второе рождение четверым детям. Владимир Сергеевич посмертно награжден орденом «Знак Почёта», Почётной грамотой Президиума Верховного Совета Якутской АССР, занесён в Книгу Почёта Якутского обкома ВЛКСМ.

Хочу завершить словами заместителя генерального директора по управлению персоналом ПАО «ЛОРП» Владимира Мякишева: «Я очень горд, что Володя Губин один из тех, кем гордится большая армия Ленских речников. Хотел бы пожелать подрастающему поколению брать пример у таких героев, которые ценой своей жизни спасают жизни других. Поступок Володи Губина служит героическим поучительным примером и образцом для подражания для современного человека».

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Служеникина Е.Н., Управа имени героя. (беседа с заместителем главы по ЖКХ «Губинский» Е.Н. Служеникиной//Эхо столицы. -2011 -18 марта-С. 10-11.
2. Губин Владимир Сергеевич (1939-1964). (Дьокууский куорат уулуссатын историята)//Кыым.-2009.-От ыйын 9 күнэ-С. 11.
3. Афанасьева Е.С., Дьокууский куорат уулуссалара//Кыым.-2019.-Бэс ыйын 139 күнэ.-С. 39.
4. Памятник Володе Губину. (памяти специалиста Ленского бассейного водного управления, спасшего четверых детей, Якутск)//Туймаада.-2019.-10 октября (№479-С. 11.
5. Ищем родных Володи Губина. (место встречи: о Владимире Губине, чье имя носит улица Якутска)//Якутск вечерний.-2014.-24 января-С.59.
6. Новый памятник. (об открытии памятника речнику, ценой собственной жизнью спасшего четверых детей, Владимиру Губину, Якутск)//Эхо столицы.-2019.-11 октября-С.2.
7. В Якутске открыт бюст Володе Губину. (памяти специалиста Ленского бассейного водного управления, спасшего четверых детей)//Ленский водник.-2019.-12 октября (№34)-С.4.
8. Установим бюст речнику Володе Губину! (о благотворительном сборе средств)//Ленский водник.-2019.-27 июля-С.4.
9. Жил такой парень. (О В.С.Губине, чье имя носит улица Якутска)//Ленский водник.-1994.-18 ноября.-С.7.
10. Новикова Г., Комсомол- Дьокууский историятыгар. (Сэбиэскэй Сойуус саамай биллэр комсомолецтарын ааттарын сүгэр уулуссалар тустарынан)//Киин куорат.-2018.-Алтынны 25 күнэ-С.21.
11. Толковый словарь русского языка /Под редакцией Д. Н. Ушакова. М.:Гос Инт «Сов.энцикл.»; ОГИЗ; Гос.изд-во иностр. И нац. Слов., 1935- 1940. (4т.).

## РЕЧНИКИ – ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА КЛАВДИЙ КАРПОВИЧ КРАСНОЯРОВ

*Байдина Эвелина, ученица 6 класса МБОУ «Сангарская СОШ №1», Кобяйский район, пгт. Сангар*

*Бабичук Я. Ю., руководитель, заместитель директора по УВР класса МБОУ «Сангарская СОШ №1», Кобяйский район, пгт. Сангар*

9 мая 2020 года вся страна будет праздновать 75-летие Победы советского народа над фашистской Германией в Великой Отечественной войне. С каждым годом остается все меньше ветеранов Великой Отечественной войны – участников и свидетелей самой кровопролитной, самой разрушительной войны для нашей страны. С каждым годом все меньше знает подрастающее поколение о той Великой войне. Некоторые страны, такие как Украина, Эстония, Латвия, Литва искажают факты истории войны, ее значение, там официально сносят памятники нашим солдатам. Я считаю, это недопустимо.

**Цель** этой работы – поиск и сбор информации о солдате Великой Отечественной войны - Герое Советского Союза Клавдии Карповиче Красноярове.

**Задачи:**

1) найти информационный материал – справочную и художественную литературу на военную тему, документальные источники в школьной и поселковой библиотеках, в интернете;

2) полученный материал обработать, систематизировать и оформить;

3) использовать данный материал в школе на классных часах по патриотическому и гражданственному воспитанию школьников, на уроках мужества, школьных мероприятиях, посвященных Дню Победы и 23 февраля.

**Актуальность** работы заключается в том, что подрастающее поколение не должно забывать военную историю своей семьи, так как эта война коснулась всех без исключения.

Данная работа будет использована в дальнейшем на классных часах в разных классах. В школах проходят ежегодные смотры песни и строя в память о войне, учащиеся вместе с родителями выступают на мероприятиях, посвященных Дню Победы - 9 Мая. Дети должны знать о войне, о вкладе Якутии и якутян-речников в Победу в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.

**Биография**

**Клавдий Карпович Краснояров** - участник Великой Отечественной войны, стрелок 1181-го стрелкового полка 356-й стрелковой дивизии 61-й армии Центрального фронта, Герой Советского Союза (1944), красноармеец.

Родился 30 мая (12 июня) 1907 года в деревне Исаковка (ныне Горьковский район Омской области). По национальности русский.

Клавдий Краснояров вырос в большой крестьянской семье, очень любил отца и мать, своих четырех сестер, жену Евдокию Петровну, своих сыновей – Валентина, Геннадия и Анатолия. Был добрым, отзывчивым, заботливым, немногословным, трудолюбивым и всегда занятым человеком.



В 1931 году семья переезжает в город Якутск. Клавдий Краснояров до 1941 года работает рабочим, завхозом и кладовщиком в пригородном хозяйстве Якутторга, на перевалочной базе в селе Батамай Намского района.



В 1941 году становится завскладом Ленского ОРСА.

С 7 января 1942 года - заведующий конным парком Ленского ОРСА.

### Война

19 февраля 1943 года Клавдий Краснояров был призван в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. 25 апреля 1943 года попал на Брянский фронт в 356-ю стрелковую дивизию, 1181-й стрелковый полк в 4-ю роту в качестве рядового, стрелка.

Участвовал в освобождении от немецко-фашистских захватчиков советских городов Белгород и Орел.

5 августа 1943 года впервые прогремел салют в честь освободителей Орла и Белгорода: 12 залпов из 120 орудий.



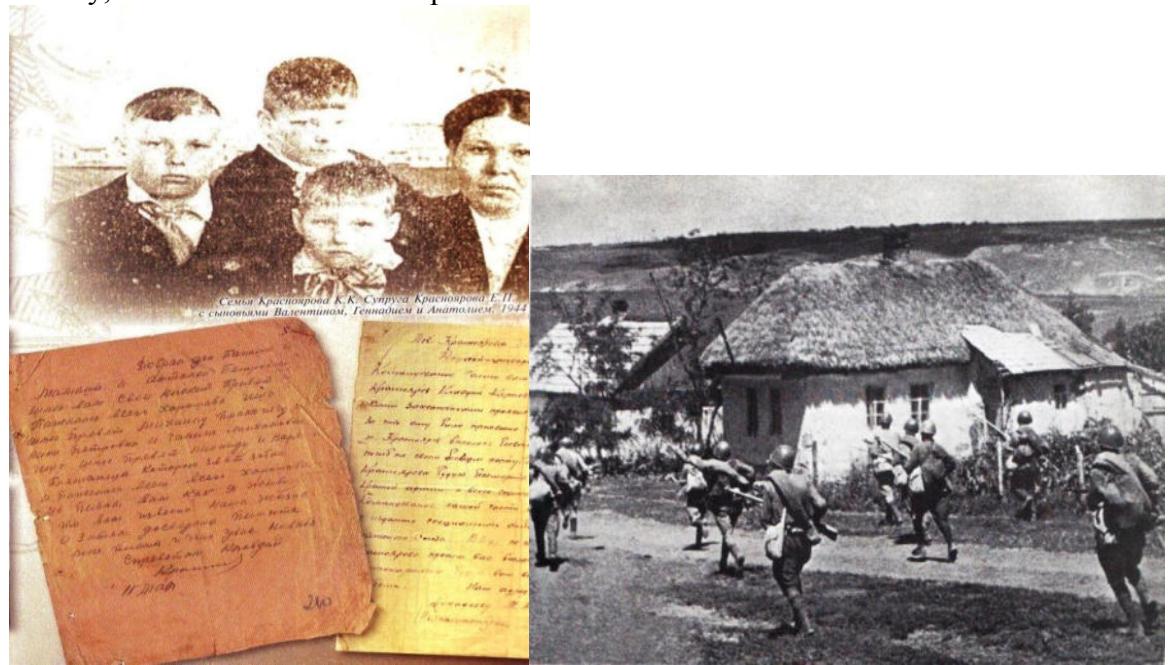
### Письма с фронта

«...Меня ранило в руку вражеской пулей, был в госпитале, но сейчас снова в строю. Хотя рука и болит, но ничего – можно бить немцев».

В письме от 1 мая 1943 года:

«Пишу с фронта. Первомай встретили в боевой обстановке. Дуся, как дела с посадкой огорода? Надо посадить картофель, и побольше. Писать чаще у меня нет времени, надо быстрее бить фашистов, чтобы скорее придти домой».

«... Как здоровье, как ребята. Я очень скучаю о них, часто думаю ... Скорей бы закончить войну, чтобы снова зажить хорошо...»



### Бросок в бессмертие

23 сентября 1943 года стрелок 1181 –го стрелкового полка рядовой Краснояров в бою за деревню Большая Листвень, ныне деревня Великий Листвен Городнянского района Черниговской области Украины, израсходовав все боеприпасы, телом закрыл амбразуру вражеского дзота...

**Из биографии Клавдия Карповича, предоставленной И. Сердюковым**

В ту же секунду он увидел, как к амбразуре дзота метнулся Краснояров, добежал и упал на неё своим телом. Пулемёт, захлебнувшись, умолк. На этот раз навсегда.

Командир и бойцы подбежали к рядовому Красноярову, нагнулись и... сняли каски.

— Клавдий Карпович... — произнес командир. — Так хотелось ему увидеть Днепр...

Чтят память о герое в селе Великий Листвен Черниговской области и в городе Якутске. Именем Красноярова К.К. там названы улицы. По великой сибирской реке Лене от столицы Якутии до берегов моря Лаптевых плавает теплоход, на бортах которого начертано имя Героя Советского Союза Клавдия Красноярова.

близко от огневой точки врага. Теперь гитлеровскому пулеметчику легко было перестрелять всех.

"Придется отходить, — подумал командир и поиск глазами Красноярова. — Где он?"

**Никто не забыт...**

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 января 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий командования по форсированию реки Днепр и проявленные при

этом  
отвагу  
и

---

## ВО ИМЯ ЖИЗНИ

Рядовому Красноярову было 36 лет, когда он пришел на фронт. До этого жил в Якутске, плавал матросом по реке Лене.

В роте стрелков Клавдий Карпович был по возрасту самым старшим. Молодые бойцы относились к нему с уважением, ценили его степенность и рассудительность.

Последний привал перед Днепром. Бойцы готовили переправочные средства, чистили оружие. Завтра предстоял штурм великой украинской реки.

— Хочется поскорее увидеть знаменитый Днепр, — поделился с бойцами Клавдий Карпович, — сравнить его с нашей Леной.

23 сентября на рассвете путь к Днепру преградил мощный опорный пункт фашистских войск в селе Великий Листвен. Разгорелся жестокий бой. Подступы к селу прикрывали сразу три дзота. Свинцовый град прижал бойцов к земле.

геройство присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда» красноармейцу Клавдию Карповичу Красноярову.



Пароходу Ленского речного пароходства «Коминтерн» было присвоено имя Клавдия Красноярова, а также улицу Алданскую в г. Якутске переименовали в улицу имени Красноярова.



Земляки Клавдия Красноярова - рабочие, служащие, инженерно-технические работники предприятий и организаций Ленского речного пароходства в 1944 году собрали 108500 рублей на строительство танка имени героя.

В Буордахском горном массиве хребта Черского есть перевал Красноярова на высоте 2480 м.



В газете от 3 марта 1944 года был напечатан указ Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза Клавдию Красноярову;

письмо командования жене Героя Советского Союза; постановления Совета Народных комиссаров Якутской АССР от 1 марта 1944 года; статья «Отважный патриот и воин».



### Памятник Клавдию Красноярову в г. Якутске



Мы гордимся тем, что наши деды и прадеды были активными участниками Великой Отечественной войны и внёсли достойный вклад в победу нашего народа. Мы

всегда будем свято чтить их подвиги, нашу Великую Победу и останемся верными потомками своему Отечеству. Люди, помните, что рядом с нами живут люди, которые выстрадали для нас победу и те, которые охраняют нас сейчас. Так будем же достойны чести находиться с ними рядом!

Закончить хочется словами А.Т.Твардовского:

*Прошла война, прошла страда,  
Но боль взыывает к людям!  
Давайте, люди, никогда  
Об этом не забудем!  
Затем - чтоб этого забыть  
Не смели поколения  
Затем - чтоб нам счастливо жить,  
А счастье - не в забвенье!*

#### **Список использованных источников:**

1. Герои Советского Союза: крат. биогр. слов. Т.1 – Москва, 1987;
2. Денисов И. Герой Советского Союза Клавдий Краснояров// Социалистическая Якутия 1944.- 9 апреля;
3. Навечно в памяти народной. Якутия в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Якутск : Бичик, 2010;
4. <https://wiki2.org/ru/>
5. <https://www.peoplelife.ru>
6. [https://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=6981](https://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=6981)

## **ЛУЧШИЙ КАПИТАН**

*Мамонтов Антон, ученик 3А класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 31, г.Якутск  
Бочкарева Нария Александровна, руководитель, педагог дополнительного образования  
МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск*

В поселке Жатай на аллее Ленских капитанов есть памятный камень Слабожанину Николаю Николаевичу, капитану речного флота, Герою Социалистического труда. И сегодня, разрешите представить мою тему под названием «Лучший капитан».

**Цель моей работы:** знакомство с земляком героем своей республики.

**Задачи:**

1. Познакомиться с биографией Слабожанина Н.Н
2. Оформление презентации.

**Семья.**

Слабожанин Н.Н. родился 14 ноября 1933 г в городе Свободный Амурской области. Отец Николай Александрович работал на вагоноремонтном заводе. Мать Татьяна Ивановна была домохозяйкой.

**Курсант Благовещенского речного училища.**

В 16 лет пошел учиться в Благовещенское речное училище по специальности техник-судоводитель. Производственную практику проходил на реках Амур и Зея. После окончания училища попал на военно-морскую практику на тихоокеанский флот. Получил звание младшего лейтенанта.

**Судоремонтный - судостроительный завод**

1955 году Н.Н. Слабожанин был направлен на работу в Ленский бассейн и прибыл на Жатайский судоремонтно-судостроительный завод. Кто мог тогда знать, что через заводскую проходную прошел молодой специалист, которому суждено было стать настоящим капитаном, штурманом дальнего плавания, покорителем арктических рек и

морей. Приехал он в Жатай семейным человеком с молодой женой Валентиной Гавриловной и маленькой дочкой Ларисой. Спустя годы в семье появился сын Игорь. Отныне вся его жизнь была связана с флотом Ленского объединенного речного пароходства.

### **Плодотворный период работы и награды.**

Трудиться Н.Н. Слабожанин начал в должности третьего штурмана теплохода «Первая пятилетка».

В 1958 году он становится вторым помощником капитана, спустя год первым помощником.

С 1959 года начались перевозки с реки Лена на Яну. Энергичного судоводителя, хорошо знающего реку Лена, назначили капитаном буксирного теплохода «Ольхон».

1961г. был назначен капитаном морского буксира «Кронштадт». Занимался буксировкой судов от Якутска до Витима. Он совершил десятки рейсов, перевозя 1000 тонн груза сверх плана.

В 1963 году за успешные выполнения навигационных заданий было присвоено звание «Лучший капитан морского речного флота». Под его руководством на теплоходе «Кронштадт» внедрялись планы научной организации труда, благодаря чему были перевыполнены навигационные планы, снижена и сэкономлено дизельное топливо.

В сентябре 1966 года за досрочное выполнение задания по перевозке грузов и достижение высоких показателей в работе Слабожанин был награжден орденом Ленина.

В 80-е годы Слабожанин возглавил один из первых мощных современных сухогрузов «60 лет ЯАССР». В 1986 году 6 февраля за трудовые успехи Н.Николаевичу было присвоено звание героя социалистического труда с вручением ордена Ленина и медали «Серп и Молот».

Н.Н.Слабожанин занимался общественной деятельностью, был депутатом Якутского горисполкома, членом Пленума Якутского обкома КПСС. Был награжден орденом октябрьской революции, медалью за трудовую доблесть, «за строительство БАМА», значком «Отличник социалистического соревнования».

### **Память.**

За свои 57 лет Н.Н.Слабожанин успел сделать так много хорошего и нужного, что его помнит и чтит вся трудовая Лена, помнят в поселках речников и Арктики за добрые дела, за наставничество, за талант. В 1991 году имя Н.Н.Слабожанина присвоено теплоходу Ленского речного пароходства.

Выражаем благодарность коллективу Жатайского музея и музею водного транспорта за переданную информацию о нашем герое, о Н.Н. Слабожанине.

## **СТРАНИЦЫ ЖИЗНИ КАПИТАНА АФАНАСИЯ БОГАТЫРЁВА**

**Ротарь Даниил Дмитриевич, ученик 4»А» класса, МБУ ДО ЦТТ, СОШ №26, г.Якутск  
Сергеева Аграфена Константиновна, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г.Якутск**

В связи с тем, что 2020 год в Республике Саха (Якутия) объявлен годом Патриотизма и, то, что конференция посвящена 75-летию Победы в Великой Отечественной войне, очень важно вспомнить о жизни и труде великого человека нашего края – об Афанасии Богатыреве, что и обуславливает актуальность выбор данной темы.

Богатырев Афанасий Данилович нам всем известен как первый якутский капитан парохода, участник освоения Арктики, участник Гражданской войны, разработчик первой карты реки Лена, а также уважаемый ветеран якутского водного транспорта.

Цель научного исследования – поиск и анализ информации о жизни капитана А.Д. Богатырева.

Рисунок 1 – Богатырев А.Д. [8]



Он был немного грамотный потому что закончил церковно-приходскую школу, но большего образования не получил из-за своей бедности в связи с тем, что образование везде было платным.

Первый брак Афанасия Даниловича (1902-1920гг.) был бездетным. По этой причине они и расстались. Жена его некоторое время работала в системе пароходства и умерла в 1935 году. Второй брак был зарегистрирован с Максимовой Еленой Сергеевной в 1933г., она умерла в 1967. Она была поварихой на пароходе и с ней он оставался до самой смерти. [6]

Рисунок 3– Супруга Богатырева А.Д. [7]



У Афанасия Даниловича было двое детей. Сын – Богатырев Павел Афанасьевич 29.07.22-10.04.46. Судьба его оказалась не счастливой. После окончания 7 класса он поступил Якутский речной техникум и осенью 1942 года на разгрузке баржи он положил в карман кусок мыла и два коробка спичек и после чего был пойман и 16.11.1942г. по приговору линейного суда он был осужден на статье 162 пункт «е» сроком на один год. После тюрьмы он работал матросом на теплоходе «Щетинкин» и в 1946 году погиб от рук хулиганов.

Дочь Богатырева – Мария Афанасьевна (23.07.26-19.02.02). Дочь получила высшее образование в Ленинградском

Информационной базой данной работы явилась научная и художественная литература, печатные периодические издания, архивные материалы Национального архива РС(Я) и ресурсы интернет.

На рисунке 2 представлена автобиография Богатырева А.Д. из которой известно, что он в семье бедняка Лебединского наслега Таттинского улуса. Но, к сожалению, о точной дате его рождения в архивных документах ничего не сказано. Умер Афанасий Данилович 11 сентября 1952 г.

Рисунок 2 - Автобиография А.Д. Богатырева[8]

#### Автобиография

Родился в 1882 году Таттинском районе, Лебединского наслега в местности "Карбалах". Моя родители тогда работали у богача и были крайние бедняки. И до 8 лет воспитывался у родителей и с 8 лет начал работать в качестве ~~столяра~~ <sup>столяра</sup> у богата Таттинского улуса 5 Махсогонского наслега; ~~столяра~~ <sup>столяра</sup>

Был Петром с 1897 по 1900г. у богача Николая ~~Лакинского~~ <sup>Лакинского</sup> 1897. по 1901г. у Шахадзята Ст. В 1901г. пошел на водный транспорт и частному судоходству ГРОМО-БУ матросом по 1910г. с 1910г. по 1920г. там же штурманом, с 1920г. по 1923г. у Громова капитаном на п/х "Лена".

Водягино – капитаном на пароходах.

Ижпароходство – капитаном с 1923г. п/х "Лена" помощником капитана Ильинского отряда с 15/1-25г. Командиром в бхотовом с 25/11-25г. по доставке грузов. Откомандирован в Иркутское пароходство из отряда судов с 5/7-24г. Ильинского отряда для приемки дров 30/7-25г. Ильинского отряда из Усть-Ангары для приемки дров 30/7-25г. Ильинского отряда из Усть-Ангары 14/1-25г. Ильинского затона. Назначен капитаном Тольяттинского отряда судов Ильинского затона 20/7-25г. Назначен капитаном на п/х "Лена" с 15/7-25г. Ильинского затона из Иркутского затона с 19/11-25г. Командир парохода "Лена" с 27/7-25г. Ильинского Иркутского отряда с 1/11-25г. капитаном п/х "Лена" с 1-го мая 1927г. Ильинского Иркутского отряда с 20/4-27г. капитаном п/х "Лена" с мая 1928г. Ильинского отряда судов.

Дальнепортфлот – капитан п/х "Лена" с 1/7-29г.. Бригадировщик затона с 5/11-29г. Командир п/х "Лена" с 10/7-30г.. В отпуске с 5/11-31-31-30г.. за 1929-1930г. с содержанием судовыми прислуг в 18,11 с 15/1-31г.. Ильинского затона из отряда судов из 25/11 по болезни. Назначен капитаном п/х "Лена" с 25/11-31г.. прием в 44/11 от 23/II по 1934г. С 1934г. как мес.зак. командиром дальнего для проводки судов Ленко-Колымской экспедиции в б.Тикон.

На ГУМШ – с 1935г. августа мес. стадии лодчиком. Капитаном в 1938г. как мес. п/х "Щетинкин" и до сего времени.

В 1932 году был командирован в Акутским Губернским управлением от Ильинского отряда для вербовки добровольцев в отряды в землю кулем. Ильинского отряда Акутского. В 1933 году был награжден медалью № 107581 с 50 патронами за успешную ликвидацию местного бандитства, согласовано ходатайством Командархом Красной Армии и Верховного Совета: 1) Вступить в партию и присоединиться к позициям коммунистов на предмет их сличия Солженицын, в 1938 году работал с отрядами комиссии Академии Наук по изучению народов и был премирован за выслугу бывшим. В 1935г. был избран членом совета в депутаты в акутском Городской Совет рабочих, красногвардейских и красноармейских депутатов. 1938 7/II награжден почетной грамотой Ильинского горсовета и 10 летней медалью АДСР.

В 1938г. с женой было подданство АДСР из трех ЦИК'ом с наградами звания Героя труда – звания.

В 1934 году 20/III избран членом Городского и членом Президиума Акутского ЦИК'а АДСР.

Член  
Кандидат Технических наук  
Г.Н.Б. в Ученых РКН  
(КК № 0191708)

институте водного транспорта. Сначала работала сначала экономистом Якутских судоремонтных мастерских Ленского речного пароходства, затем консультантом по транспорту и связи Совета министров ЯАССР, начальником планового управления Ленского бассейна. А.Д. Богатырев принимал активное участие в становлении советской власти на севере нашей страны. Интересный факт того, что корпус парохода обшивали листами железа, тесом, насыпали между стенками гравий, обкладывали большим количеством мешков, наполненных песком. На нем перевозились целые отряды красноармейцев в местность устья р. Алдан, в верховья Лены и тд. [10].

Известно, что уже с 8 лет Афанасий Богатырев вынужден был работать у местных богачей. В Национальном архиве РС(Я) хранится документ – удостоверение хамначчыты. (рис.4). Отметим, что этот документ означает быть занятым в качестве наемного работника. Материалы Интернет объясняют, что хамначчыты у якутов - это человек у которого нет своего хозяйства, наемный и бесправный работник.



Рисунок 4 - Удостоверение хамначчыты, выданное А.Д. Богатыреву Таттинским улусным исполнкомом в 1928 г.[8]

Согласно выписки из трудового списка Богатырева, которая представлена на рисунке 5 известно, что в 1901 г. в 19 лет Афанасий Богатырев трудился матросом в пароходстве купчихи 1-й гильдии Иркутска и Якутска А.И. Громовой. [6]

Важно отметить, что Афанасий Богатырев был не только матросом, но и грузчиком и маляром, разнорабочим. Громова старалась выжать все силы из своих рабочих. Особо тяжелой была работа по погрузке и разгрузке соли, которая направлялась для засолки рыбы в Булунский район.

Выписка из трудового списка тов. Богатырева Афанасия Ивановича	
с работы его на Транссиге.	
занятое	в должности матроса с 1901 по 1902 год.
	работавшего на пароходе "Лена" с 1901 по 1902 год.
	занятое
	в должности матроса с 1902 по 1903 год.
	занятое
	в должности матроса с 1903 по 1904 год.
	занятое
	в должности матроса с 1904 по 1905 год.
	занятое
	в должности матроса с 1905 по 1906 год.
	занятое
	в должности матроса с 1906 по 1907 год.
	занятое
	в должности матроса с 1907 по 1908 год.
	занятое
	в должности матроса с 1908 по 1909 год.
	занятое
	в должности матроса с 1909 по 1910 год.
	занятое
	в должности матроса с 1910 по 1911 год.
	занятое
	в должности матроса с 1911 по 1912 год.
	занятое
	в должности матроса с 1912 по 1913 год.
	занятое
	в должности матроса с 1913 по 1914 год.
	занятое
	в должности матроса с 1914 по 1915 год.
	занятое
	в должности матроса с 1915 по 1916 год.
	занятое
	в должности матроса с 1916 по 1917 год.
	занятое
	в должности матроса с 1917 по 1918 год.
	занятое
	в должности матроса с 1918 по 1919 год.
	занятое
	в должности матроса с 1919 по 1920 год.
	занятое
	в должности матроса с 1920 по 1921 год.
	занятое
	в должности матроса с 1921 по 1922 год.
	занятое
	в должности матроса с 1922 по 1923 год.
	занятое
	в должности матроса с 1923 по 1924 год.
	занятое
	в должности матроса с 1924 по 1925 год.
	занятое
	в должности матроса с 1925 по 1926 год.
	занятое
	в должности матроса с 1926 по 1927 год.
	занятое
	в должности матроса с 1927 по 1928 год.

Рисунок 5 - Выписка из трудового списка А.Д. Богатырева с 1901 по 1930 г. [8]

Изнурительно было то, что мешки были очень тяжелые, практически не подъемные и в том случае если соль просыпалась из мешка и попадала на одежду и страшнее - за шиворот, то тогда соль натирала тело до ран, которые кровоточили и это приносил нестерпимую боль. Про Афанасия говорили, что он парень двужильный. Оплата труда Богатырева была минимальной, единственное, что радовало будущего капитана так это, то, что была возможность питаться хозяйствами харчами.

С 1907г. он трудился штурвальным, с 1910г. лоцманом парохода «Лена» где он прослужил еще долгие годы. В 1934 году он закончил курсы судовождения в Ленинграде, получил диплом капитана речного флота и стал капитаном парохода «Лена». (рис.6 )



Рисунок 6 - Пароход «Лена»

В 1936 г. он был назначен капитаном на пароход «Партизан Щетинкин», который показан на следующем рисунке 7.

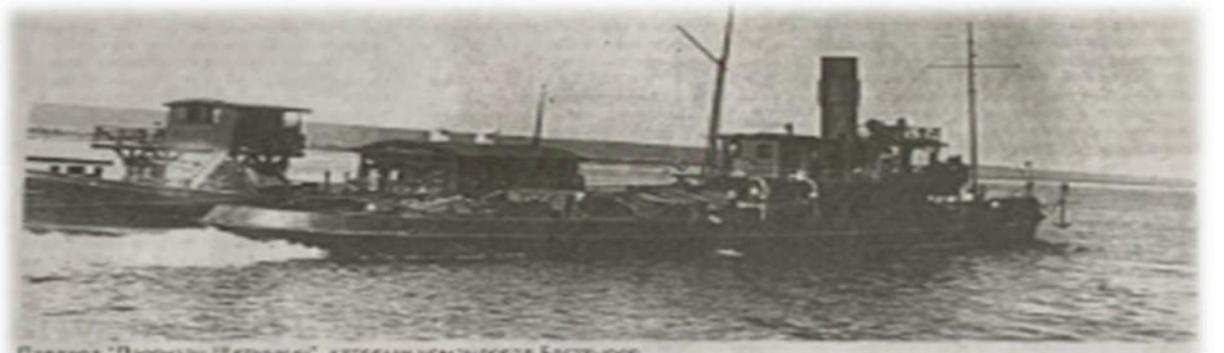


Рисунок 7 - Пароход «Партизан Щетинкин»

Представим вашему вниманию самые яркие и наиболее известные факты из его трудовой жизни.

Первое – это когда в 1926 и 1927 гг. Афанасий Данилович, будучи лоцманом на пароходе «Лена», принимал активное участие в ихтиологической экспедиции Академии наук. Он не только проводил пароход с ученым-рыбоведом по рыбным местам, он показывал ему, в каких местах обитают те или иные рыбы, рассказывал, как меняется ихтиофауна от верховьев Лены до устья. После двухлетних исследований профессор Борисов П.Г. дал исключительно теплый отзыв о совместной работе с Богатыревым. Это был не просто переводчик, он показал экспедиции рыболовные пески, рассказывал. Где и как ловить ту или иную рыбу. Без его помощи вряд ли удалось Борисову установить количество (36) видов рыб в реке Лена.[12]

Интересно то, что наш капитан проявил себя и в борьбе с бандитизмом в годы Гражданской войны был награжден винтовкой (№ 107581) и 50 патронами.

В г. Ленинград в 1934 году Афанасий Данилович успешно закончил курсы по судовождению и получил диплом капитана речного флота. В 1936 г. он был назначен капитаном на пароход «Партизан Щетинкин» (рис. 7)

Второй и очень важный, исторический факт из жизни Богатырева состоит в том, что еще до революции он начал составлять лоцманскую карту реки Лена, потому что в то время в то время на реке не было створных знаков и бакенов, не было лоцманских карт, капитаны и лоцманы вели суда по памяти. После тяжёлой работы он не отдыхал, находил в себе силы, чтобы писать, рисовать карту, а также и измерять глубины самодельным лотом.

В книге «Знатные люди советской Якутии» рассказывается, что Афанасий Данилович не умея подписывать имя и фамилию – научился лоцмановскому искусству. Смотрел и запоминал. Низовый плес Лены тянется на две тысячи километров и изобилует

островами, мелями, протоками. Чтобы запомнить этот фарватер нужна острая и цепкая память. [4] Из-за бедности Богатырёв был вынужден купить для записей дешёвую обёрточную бумагу в рулоне, в которую в лавках заворачивали покупки. Вот извилиной идет правый обрывистый берег. Разрушенные временем сопки сходятся, как две сестры близняшки. Из распадка вытекает ключ, ручей, речка. Остановка – винт работает вхолостую, пароход сел на мель. От овального острова, разрушенного сильным течением, вытекает песчанистый хвост мели. Он отражал на бумаге все – от Якутска до Тикси.[12]

Первая в истории лоцмановская карта была издана в Иркутске в 1929 году под названием «Наглядное пособие для сплавных лоцманов по реке Лена от селения Витим до Якутска». Печальным явились то, что издатели не сочли нужным указать имя и фамилию автора. [3]

С.В. Попов в книге «Морские имена Якутии» ссылается на Е.Н. Фрейберга, первого начальника полярной станции Тикси, который писал о молодом лоцмане так: «Разве можно было запомнить фарватер реки на протяжении около двух тысяч километров. Тем более, что множество островов и проток были схожи между собой, а по берегам не было заметных ориентиров. Пытливый и любознательный юноша разрешил эту задачу. Он завел себе катушку бумаги, карандаш и постепенно стал наносить на бумагу все острова, плесы и протоки, по которым проходил фарватер». [13]

Немалую помощь окказал А.Д. Богатырев в 1928 г. отряду В.А. Ляхова Якутской комиссии Академии наук, за что был премирован биноклем. Он благополучно провел шхуну «Полярная звезда» (бывшая американская шхуна «Полярный медведь») в Якутск и обратно в бухту Тикси это третий на наш взгляд выявленный значимый факт.

Известный капитан Александр Бочек позднее написал в своей книге «Всю жизнь с морем», что «Лена», руководимая А.Д. Богатыревым, «должна была доставить для метеостанции на острове Ближнем (Ляховские острова) дом в разобранном виде и двухгодичное снабжение, десять человек станции оказались в катастрофическом положении – пожар уничтожил жилой дом и почти все запасы».[2]

Рисунок 8 - Профессор В.Ю. Визе



Участник экспедиции на ледокольном пароходе профессор Визе В.Ю. (рис.8) вот так отзывался о Богатыреве; ««Командиром «Лены» был якут Богатырев, имя которого, как лучшего лоцмана и знатока Лены хорошо известно, на якутском севере. Богатыревым, плававшим на Лене свыше 30 лет, составлены две карты реки: одна – для участка от селения Витим до Якутска, другая – для нижнего течения до Оленекской протоки».

Четвертым пунктом ярких событий в жизни Богатырева безусловно является то, что наш капитан совместно с капитаном Марковым А.П. в 1933 году впервые провел по реке Лена теплоход «Первая пятилетка» с 15 баржами от Тикси до самого Якутска. Несмотря на то, что караванная проводка – дело очень выгодное и за один рейс можно доставить громадное количество груза, но управлять и вести такой караван очень сложно. Можно сказать, что это на грани человеческих возможностей. За такую проходку капитан должен стоять на мостице по 18 часов в сутки, отходя только в туалет. Питание и питье приносили ему прямо на капитанский мостики. Эта работа требует неимоверное напряжение, точнейшая координация движений, во время работы необходимо не только успевать отслеживать движение и состояние барж, а также следить за обстановкой вокруг всего каравана.

Известно, что судовладельцы до революции формировали караваны не более чем из пяти барж, ведь вероятно, что чем больше барж, тем вероятнее сесть на мель. Можно

сравнить эмоциональное напряжение капитана ведущего такой караван с состоянием летчика-испытателя на огромном самолете.

В-пятых укажем, что в годы Великой Отечественной войны А.Д. Богатырев трудился страшим лоцманом по проводке караванов из судов и барж, целью которых была доставка различных грузов через Северный морской путь. В данный период доставлялось много авиабензина для обеспечения перегона военных самолетов по трассе Аляска - Сибирь, показанной на рисунке 9.

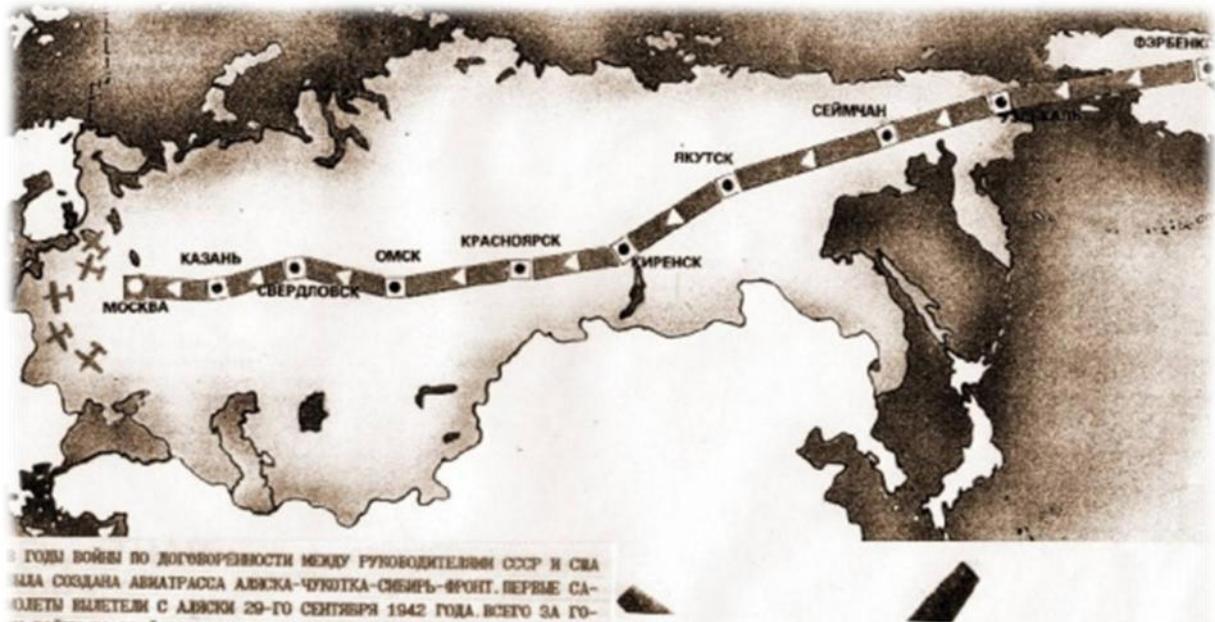


Рисунок 9 - Карта трассы по перегону самолетов Аляска-Сибирь «АЛСИБ»

С самого начала перегона американских самолетов с Аляски через Чукотку в Якутию необходимо было много авиационного масла и бензина. К сведению, мой прадед Пеньковский Юзеф Владиславович организовывал и сопровождал радиосвязь трассы Аляска-Сибирь. В Якутской АССР, да и, как и сейчас не было нефтеперегонного завода все необходимое для авиации завозили в Якутию по реке Лена с помощью 7 нефтеналивных барж, которых конечно же было не достаточно. Страшно то, что бензин провозился в бочках, которые были установлены везде и на палубах и в трюмах и это дело было опасное в связи с тем, что при любом касании мели, от удара стальных бочек друг об друга или о стальные тросы могла возникнуть иска и как следствие возникнуть пожар. А если учесть что большинство барж в то время были деревянными, то становится еще страшнее и опаснее ситуация.[6]

Также Богатырев помимо бензина перевозил и ленд-лизовские продукты: американскую и канадскую муку, какао, которое выпускалось в США отделением швейцарской компании «Nestle», американскую тушенку, комбикир, сахар, сгущённое молоко. Отметим, что сгущенное молоко предназначалось в качестве пайка для летчиков, а какое выдавалось только детям и тяжелобольному населению.

С июля 1941 г. ему пришлось переделывать все свои расчёты по вождению караванов, тогда возникла необходимость перейти речному флоту на устаревшие топливные системы, которые потребляют уголь и дрова. И это в связи с экономией мазута. Также необходимо было еще и проверять древесину на качество, потому что уголь из Сангар в отличие от угля из Кангаласс имели совершенно разное качество, дрова из разных деревьев давали разную тягу. Но, к сожалению, такой вид топлива был не энергоёмким в связи, с чем скорость движения на дровах и угле была ниже. И все это следовало учесть для разработки новых расчетов по вождению караванов. В связи, с чем караван теперь мог прорваться на максимальной скорости только при хорошей погоде благодаря тому, что Богатырев достаточное время уделял изучению метеопрогнозов. И это шесть. Конечно же, можно еще

долго перечислять значимые моменты в жизни нашего капитана, но мы ограничимся этими шестью фактами удивительной жизни капитана Богатырева.

Свой опыт, знания и умения Афанасий Данилович передавал молодым кадрам из числа якутов, среди них ставшие впоследствии известными: М.Ф. Спиридовон, А.С. Тарский, Христофоров, и др.

В процессе поиска информации о капитане Богатырева в Национальной библиотеке Республике Саха (Якутия) была обнаружена газета «Социалистическая Якутия» (рис. 10) от 17 августа 1955 года, в которой представлен материал об агитпароходе «Капитан Богатырев». [9]



Рисунок 10 - Вырезка из газеты «Социалистическая Якутия, 1955г.

Выявлено, что после смерти именем Капитана Богатырева был назван пароход, который выполнял роль плавучего Дома культуры.

Коллектив этого парохода для экипажа самоходного и несамоходного флота читал лекции, демонстрировал кинокартини, доставлял литературу, и организовывал радиопередачи. Пароходы пришвартовывались рядом, свободные от вахты члены экипажа заполняли этот плавучий дом культуры. Играли в шахматы, шашки домино, играли на музыкальных инструментах. Путь от Якутска до Осетрово и обратно пароход проделал за полтора месяца. За этот период, как говорит начальник парохода товарищ Колбасин, коллектив обслужил 140 самоходных несамоходных судов, организовал 15 лекций, 65 киносеансов, передал 26 сеансов радиогазеты, многим танкерам выдал передвижные библиотечки. Вот такой интересный факт, связанный с именем Капитана Богатырева.

Отмель в дельте Лены названа его именем в 1920 году. История этого такова, что в экспедиции известного полярного исследователя Ф.А. Матисена, Богатырев оставил настолько сильное впечатление о себе, что Матисен назвал обширную отмель в дельте р. Лена его именем: «Отмель решено было назвать Богатыревской по причине её величины и в честь нашего лоцмана Богатырева, смело управляющего пароходом на малых глубинах с большим хладнокровием и успехом». [14]



Знаете ли Вы, в честь кого названа улица Богатырева в г. Якутске?

Цель опроса - выяснить, знает ли население г. Якутска кем являлся Афанасий Данилович Богатырев в честь которого названа одна из улиц города Якутска

Его безупречная полувековая деятельность высоко оценена медалями, наградами и благодарностями. Он награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета» и иными знаками и медалями.

Важно отметить, что в память об этом человеке с удивительной судьбой именем Богатырева в 1962 году названа бывшая Пристанская улица в Якутске, отрезок, которой представлен на рисунке 11. [3]

Рисунок 11 – Улица Богатырева в г. Якутске

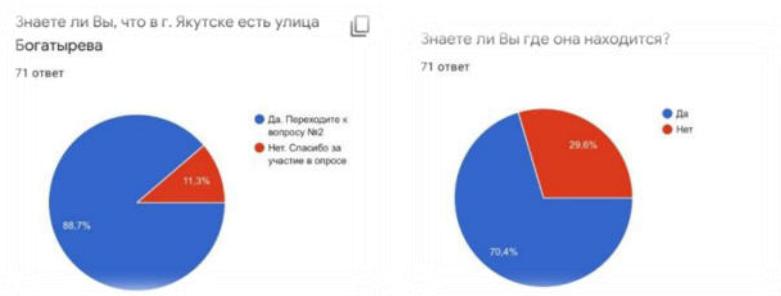
Рисунок 12 – Анкета, разработанная автором на тему  
В ходе подготовки данной научно-исследовательской работы был проведён не большой, но

интересный опрос. Нами разработана анкета, состоящая из 5 вопросов на тему «Знаете ли Вы, в честь кого названа улица Богатырева в г. Якутске?» (рис. 12).

Анкетирование проводилось в программе GOOGLE docs и в течение недели респонденты в возрасте от 10 до 75 лет в количестве 71 человек приняли участие в опросе.

«Знаете ли Вы в честь кого названа улица Богатырева?»

В ходе анализа полученных результатов выявлено, что 90% опрошенных знают, что существует такая улица в г. Якутске, но только 70 процентов знают о точном ее местонахождении.

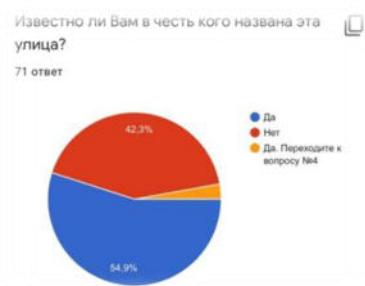


*Рисунок 13 – Результаты опроса, %*

Отметим, что только 55% респондентов ответили, что знают в честь кого она названа, однако верно осведомлены были только 39%. Отрадно то, что это максимально правильный ответ.

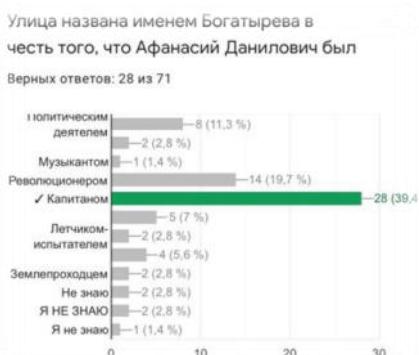
На втором месте из представленных ответов респонденты считают, что Афанасий Данилович был революционером – 20% и 11%, что политическим деятелем.

Хочется отметить, что действительно многие улицы нашего города названы в честь революционеров или политических деятелей. Удивительно то, что 5% ответили, что Богатырев мог являться и бандитом. Считаю, что эти респонденты являются не добросовестными участниками опроса, потому что именем бандитов улицы не называют. Важно, то, что большинство ответили правильно! А это почти 40% респондентов.



*Рисунок 14 – Результаты опроса, %*

Наш опрос являлся образовательным, потому что при проверке своего ответа у всех респондентов была возможность ознакомиться с историей капитана Богатырева.



*Рисунок 15 – Результаты опроса, %*

Также для особо любознательных мы прописали в конце анкеты, что можем оправить полную работу о страницах жизни великого капитана, и для этого им стоило только отправить запрос на мой номер телефона.

Здорово, что 6 респондентов написали, что хотели бы побольше ознакомиться с биографией капитана. Считаю, что очень важно знать историю своего края, знать о подвигах таких ярких личностей нашей Якутии как Афанасий Данилович Богатырев.

Именем нашего героя названы теплоходы – «Афанасий Богатырев» и «Капитан Богатырев» (рис.16).

*Рисунок 16 - Действующее судно «Капитан Богатырев»*



Отметим, что 15 мая 2018 года после текущего судоремонта в полной технической готовности сдан в эксплуатацию теплоход с гордым названием «Капитан Богатырев», построенный в 1981 году.

*Рисунок 17 - Портрет капитана А.Д.Богатырева 1943г.*



В Национальном художественном музее Республики Саха (Якутия) хранится портрет нашего капитана, написанный в 1943 году (рис. 17).

Об Афанасии Даниловиче Богатырева упоминают многие известные полярные исследователи Советского Союза. Можно смело заключить, что наш капитан был человеком «Мен селф-мейд», то есть человек, который сделал себя сам. Капитан Богатырев прошел свой блестящий яркий жизненный путь от батрака до великого капитана парохода Ленского речного пароходства. [6]

### **Библиография**

1. Антонов Е. 90 лет назад тунгусы и якуты обратились в Лигу наций с просьбой спасти их от коммунизма [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.sakhapress.ru/archives/194418>
2. Бочек А. Всю жизнь с морем. [Электронный ресурс] URL: [https://profillib.net/chtenie/62967\\_aleksandr-bochek-vsyu-zhizn-smorem-32.php](https://profillib.net/chtenie/62967_aleksandr-bochek-vsyu-zhizn-smorem-32.php)
3. Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря. – М.; Л., 1946. – С. 112.
4. Знатные люди Советской Якутии. 1938г.
5. Имена на улицах Якутска. Богатырев А.Д.: Биобиблиографический справочник / ред. Л.А. Босякова, З.П. Яковleva. – Вып. 1. – Якутск, 2002. – С. 50–52.
6. Казаев А.В. Научный и историко-документальный журнал «Якутский архив» А.Д. Богатырев – малоизвестные страницы биографии (1882–1952) 1 номер, 2018, с. 26-34
7. Материалы из Музея речников Ленского бассейна
8. Материалы из Национального архива Республики Саха Якутия
9. Материалы из Национальной библиотеки Республики Саха Якутия
10. Павлов А. общественный директор Музея истории Ленского флота. «Считать мобилизованным революцией...». Три страницы судьбы парохода «Лена». [Электронный ре- 33 1` 2018 сурс]. Режим доступа: <http://www.hobbyport.ru/ships/lena.html>
11. Павлов А. С. Капитан Богатырев, 1989. Якутск
12. Печатное издание «Ленский водник» страницы жизни капитана Богатырева, 2015г. (от 31.01.15, 24.01.15, 07.02.15, 14.02.15, 21.02.15, 28.02.15, 07.03.15, 12.12.15гг.)
13. Попов С.В. Морские имена Якутии. Очерки по топонимии морей Лаптевых и Восточно-Сибирского. – Якутск: Кн. изд-во, 1987–168 с. – С. 117.

## НАГРАДА, КАК ОЦЕНКА ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ КАЧЕСТВ

*Наумова Ирина Сергеевна, ученица 9 класса МБОУ ПСОШ №4 с УИОП, МР «Хангаласский улус» РС(Я), г.Покровск*

*Козлова Надежда Михайловна, руководитель, учитель технологии МБОУ ПСОШ №4 с УИОП, МР «Хангаласский улус» РС(Я), г.Покровск*

### **Введение**

Южная сторона Хангаласского улуса с незапамятных времен связана с именем Мальжагар – легендарного родоначальника целой группы наслегов в этой части улуса. Причем каждый, в свою очередь, носит свое древнее родовое имя до сих пор.

Отрадно, что история наслегов предстает через призму важных исторических событий, а также в лицах видных исторических деятелей – мальжагарцев.

Из века в век развивалась и обновлялась жизнь наслегов, оказавшихся на путях всех политических, экономических и культурных веяний разных эпох.

В истории Якутии есть немало видных деятелей, оставивших большой след и оказавших заметное влияние на ход событий. К числу таких исторических личностей относится староста V Мальжагарского наслега Шадрин Илья Максимович, на рубеже XVIII – XIX вв. фактически возглавлявший борьбу за самоуправление якутов.

**Цель:** Найти и систематизировать награды Ильи Максимовича Шадрина.

**Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:**

- Изучить историю наград в период 1700-1900 гг.
- На основе анализа источников составить перечень наград И. М. Шадрина
- Исследовать, какие человеческие качества и поступки удостаивались наград

**Объект исследования:** Награды И.М.Шадрина

**Гипотеза:** С помощью систематизации наград, показать значимость человеческих качеств старосты V Мальжагарского наслега Шадрина Ильи Максимовича в борьбе за самоуправление якутов на рубеже XVIII – XIX вв.

**Практическая направленность** работы состоит в возможности использования данного исследования на уроках при изучении истории родного края, на классном часе т.к. **актуальность** нашей работы заключается в воспитании патриотических чувств, знаний истории Отечества. В ходе исследования были использованы **методы** сбора и изучения наград Шадрина И.М., одного из видных деятелей Якутии.

### **1.История наград при Российской империи**

#### **1.1 Награды Российской Империи при Екатерине II и Павла I**

Поощрение как метод управляющего воздействия возник одновременно с зарождением государства. Применяемый наряду с принуждением и убеждением, этот метод государственного управления способен оказывать большое влияние на общественные отношения, в некоторой степени может устранять и компенсировать негативные тенденции в развитии социума и государства, стимулировать социально-правовую активность граждан и организаций.

Среди форм поощрения, установленных и признаваемых государством, наиболее почетное место отводится государственным наградам. В течение всего периода существования российской государственности ее непременным атрибутом являются государственные награды. Зародившись как княжеские и царские пожалования за верную службу и заслуги, российские государственные награды постепенно приобрели западноевропейские черты, сохранив отчасти и самобытный демократизм, присущий отечественным наградам XV–XVII веков.

При Екатерине II значительно увеличивается число персональных медалей, отмечающие конкретные заслуги подданных перед троном и Отечеством.

Во времена Киевской Руси существовала практика награждения золотыми и серебряными шейными гривнами – подобием римских торквес. Однако чаще всего князья, а позже цари одаривали своих поданных мехами, шубами, кафтанами, отрезами бархата, атласа, сукна, причем ценность меха и ткани обычно соответствовало социальному статусу награждаемого. Дарили также ковши и чарки из драгоценных металлов, оружие и доспехи. В начале XVIII в. на части жалуемых предметов появляются надписи, повествующие о том, кто, за что и когда получил награду.

Со второй половины XV в. известен обычай раздавать воинам от царского имени специальной награды – «золотые» - прообраз наградной медали. Орденами и медалями награждаются все духовные, военные, гражданские и придворные чины; чужестраных государей и владетельных князей фамилии; служащие дворяне, имеющие и не имеющие чинов, равно и не служащие бесчиновные, если они окажут отличные заслуги; частные лица из иностранных, когда, оказав на деле усердие и доброхотство к Государству Российскому, тем самым обратят на себя внимание и признательность главы ; купцы и лица других званий, когда особыми заслугами делаются достойными сей награды.

Сложное и противоречивое развитие наградной системы в императорской России, формально прерванное революционными событиями 1917 года и последовавшей за ними гражданской войной, заложило основу богатых наградных традиций России. Эти традиции как наследство были восприняты советской наградной системой, а с 1992 года – наградной системой РФ.

## **1.2 Медали эпохи Екатерины II (с 1762 по 1796 г.) и Павла I (с 1796 по 1801 г.)**

- За победу над пруссаками. 1759 г.
- За открытие новых земель. 1762-1779 гг.
- Для Воспитательного дома. 1763 г.
- В память пребывания казачьей депутации в С.-Петербурге в 1763 г.
- Медаль кадетских корпусов. 1764 г.
- Депутатам комиссии нового уложения. 1766 г.
- За прививание оспы. 1768 г.
- За победу при Кагуле. 1770 г.
- За морскую победу при Чесме. 1770 г.
- Персональная медаль Алексею Орлову. 1770 г.
- За оказанные в войске заслуги. 1771 г.
- Поборнику православия. 1769 г.
- Персональная медаль Григорию Орлову. 1771 г.
- Воспитанникам коммерческого училища. 1772 г.
- Казачьи медали За службу и храбрость За усердие к службе Атаману Запорожского войска Петру Калнишевскому за победы над турками. 1768-1769 г.
- Казачьему полковнику Мандру. 1772 г.
- Полковнику Донского войска Матвею Платову. 1774 г.
- В честь Кючук-Кайнарджийского мира. 1774 г.
- Персональная медаль Румянцеву-Задунайскому. 1774 г.
- Механику Академии наук. 1778 г.
- Начальнику Камчатки М.К.Бему. 1779 г.
- За освоение американских земель. 1784-1786 гг.
- Медали для экспедиции Беллингса - Сарычева. 1785-1793 гг.
- Медали для экспедиции Муловского. 1787 г.
- За победу при Кинбурне. 1787 г.
- За службу в коннице. 1788 г.

- За победу на Очаковских водах. 1788 г.
- Медали для греческих союзников. 1787-1791 гг.
- За победу при Роченсальме. 1789 г. За взятие шведской батареи. 1789 г.
- За поход на Анапу 1789-1790 гг.
- На заключение мира со Швецией. 1790 г.
- Награды за взятие Измаила. 1790 г.
- Персональная медаль А.В.Суворову-Рымникскому. 1790 г.
- Персональные медали для волонтеров. 1791-1795 гг.
- В память Ясского мира. 1791 г.
- Медали для чукчей. 1791-1794 гг.
- Казачьему сотнику Ивану Кобелеву. 1793 г.
- Городскому голове Дурыгину. 1792 г.
- Жителям пограничных поселений. 1793-1796 гг.
- Награды за взятие Праги. 1794 г.
- За наставничество. 1795 г.
- Аннинская медаль. 1796 г.
- За разведение тутовых деревьев. 1797 г.
- Медали на различные случаи. 1798-1801 гг.

## **2.Жизнь и деятельность Хангаласского князца Ильи Шадрина**

### **2.1 О родоначальнике Агдаакы**

Илья Максимович Шадрин родился в 1758 году в Мальжагарском наслеге – Агдаакы. К сожалению не известна дата и месяц рождения. Его отец, Максим Шадрин, получив в детстве воспитание и образование у русских, примерно в 1780-1782 гг. избран головой Хангаласского улуса.

С раннего детства Илья рос в атмосфере, где якутские родоначальники и почтенные сородичи обсуждали различные вопросы наслежной и улусной жизни, о будущем якутского народа и они, несомненно, повлияли на формирование самосознания якутского мальчика из устья реки Сиинаэ. Находясь, в отдаленном селении в 20 верстах от Якутска, проживая возле большой дороги Иркутско - Якутского тракта, был в курсе всех дел. Связь его с новостями и проблемами Якутского округа и происходящими событиями в Петербурге была беспрерывной. Так, влияние отца на юного Илью прослеживается до конца его жизни в его борьбе за политическую и экономическую самостоятельность и гражданские права якутского населения. За период службы Илья проявил организаторские способности, трудолюбие, был понимающим и чувствующим ответственность за свой народ. В своем письме императору Петру I он пишет: «...я от предков моих по нисходящей линии таковые отличии впечатлев, возглавляемая препоручении выполнял в точности ».

По указу Екатерины II в 1783 году 25-летний Илья Максимович становится князем в огромном наслеге. Прибыв домой, молодой и энергичный Илья для сбора ясака и закупки пушнины ездил вдоль и поперек по своему обширному наслегу. Выезжал также в отдаленные населенные пункты соседних округов.

Выезжал также в отдаленные населенные пункты соседних округов. В одном из них он встретил свою первую жену Евдокию из Оленского округа (Вилюйского). В 1795 году 37-летний Илья Шадрин женится второй раз на Александре, которая была младше его на 14 лет. С этой женой он прожил до конца своих лет. Она в свое время была грамотной, деловой женщиной. Об этом свидетельствует ведомость, составленная Александрой после смерти мужа о должниках Ильи Шадрина, где стоит ее собственная подпись и именная печать. В Российском государственном историческом архиве в Санкт-Петербурге нашли письмо Александры к императрице Елизавете Алексеевне, где она подписывается как княгиня.

С 1793-1796 гг. Илья Шадрин служил сельским заседателем II-Департамента Якутской верхней расправы. На эту должность, он был избран «...по доброму и незазорному его поведению»

В конце XVIII – начале XIX в. после успешной депутации Софранова, Алексея Аржакова в улусах оживилось общественное движение за расширение местного самоуправления и экономические права населения, среди активных участников которого видное место занимает Илья Шадрин. Илья Шадрин прожил 68 лет, из них 24 года провел в Иркутске и Санкт-Петербурге. Как один из образованных людей своего времени, Илья Шадрин принимал участие в разработке нормативных документов, направленных на регулирование инородческого самоуправления якутов. Так, принимал участие в разработке «Положение о сельском и иноверческом управлении», принятый Иркутским гражданским губернатором Трескиным в 1811 г. Илья Шадрин неоднократно выезжал в Санкт-Петербург (1786, 1797, 1812, 1818 гг.) и удостаивался аудиенции у Российских императоров Екатерины II, Павла I и Александра I. Благодаря этому, удалось добиться участия местного населения на взаимовыгодных условиях в поставках по Иркутскому и Охотскому почтовым трактам (1797 г., 1802 г., 1808 г.).

Заметна роль Ильи Шадрина в становлении православия в Якутии. Он вкладывал средства и ходатайствовал о строительстве церквей, в частности, инициировал строительство Синской Воскресенской церкви (1814–1822 гг.). Как прогрессивно мыслящий человек, Илья Шадрин уделял большое внимание приобщению местного населения к образованию, помогая способным молодым людям получить образование в престижных учебных заведениях Российской империи. По инициативе Ильи Шадрина в 1800 году был подписан Указ императора Павла I об открытии духовной школы в городе Якутске. В 1815 г. после прошения Ильи Шадрина об учреждении при Якутском монастыре школы с семинарией, выходит указ о соединении учебных заведений в Якутском Спасском монастыре.

Последние годы жизни Илья Максимович прожил в местности Хатын – Ары. Перед смертью он оставил свое духовное завещание, по которому было ясно, что он был верующим человеком. Так, 10 000 рублей оставил городским церквям, 4 000 – Воскресенской церкви. Некоторую сумму – Спасскому монастырю. Будучи состоятельным человеком и имея несколько тысяч голов скота и оленей, прекрасно понимал нужды людей и помогал деньгами, как купцам, так и простым людям. По материалам Национального архива Якутии есть сведения, что он раздариł целых 37 000 рублей, что по тем меркам являлось фантастически огромной суммой.

## **2.2 Награда, как оценка человеческих качеств**

В те времена, когда жил Илья Шадрин, в Якутии люди жили за счет рыболовства, скотоводства и охоты. Грамотных людей не было. Одевались летом и зимой в одежду из обработанной кожи. В таких тяжелых и трудных условиях жители мальжагарских наслегов обслуживали Иркутско-Якутский тракт, возили почту и перевозили редко разных людей: чиновников, солдат с ссылыми. Вскоре изучать Якутию стали приезжать научные экспедиции. По преданиям Илья Шадрин был переводчиком, потом как князь организовывал снабжение продуктами, одеждой людей и солдат этих экспедиций. За эту работу получил первую награду – серебряную медаль на голубой ленте. Он проявил себя как хороший организатор, смелый и решительный князец. Наслег занимал огромную территорию и родовиchi жили друг от друга на большом расстоянии. Это сколько надо было иметь силы убедить этих безграмотных жителей тайги пойти на работу проводниками, тем, более не зная русского языка. Земляки очень уважали и ценили своего молодого князца. Они ему верили, что в случае не предвиденных обстоятельств на дальней дороге до Охотска, он не бросит их семьи умирать от холода и голода.

Для защиты восточно-океанского побережья России приходилось постоянно увеличивать гарнизоны и укрепления Охотска и Камчатки. Так, в 1789 г. туда якуты транспортировали пятисотенный драгунский полк полковника Сомова и морскую команду Бухарина со всем вооружением и судовым снарядом. Вслед за ними туда были доставлены конный и рогатый скот, большая партия зерна и земледельческих орудий, так как властями

было решено, что войска на Камчатке, кроме обычной службы, будут заниматься и сельским хозяйством.

В Российском государственном историческом архиве обнаружены документы о награждении И.Шадрина золотой медалью на Аннинской ленте, которую получил за помощь горизонному полку Сомову. За помощь Камчатскому Гарнизонному батальону майора Фролова в 1802 году, Илья Шадрин получил на кафтан сукна кармазинового цвета пять с половиною аршин и золотого галуна 25 аршин, а также с братом Яковом Шадриным оба были пожалованы «серебряной саблей с надписью имени и с изложением «За усердие». Такими саблями, Екатерина II щедро поощряла первопроходцев освоения Восточной Сибири, Дальнего Востока, которое указывало на то, что обладатели таких наград относятся к дворянскому сословию. Хотелось бы подчеркнуть, что на протяжении веков полученная в награду сабля, всегда считалась в России символом чести, достоинства и воплощает в себе мощь и благородство. Кроме этих наград, Илья Шадрин, от рук царских особ получил и другие ценные подарки.

Илья Максимович был трудолюбивым и хозяйственным, такими же качествами обладал и старший брат Яков. Крупного рогатого скота и лошадей, оленей как рассказывают в преданиях, было несколько сотен. Илья Шадрин все свое богатство вложил в нужды народа, на просвещение якутских детей и строительство церкви, на содержание Иркутско-Якутского тракта. Об этом свидетельствуют архивные документы. Когда у него заканчивались деньги, ему бескорыстно помогал старший брат. Несмотря на частые поездки в Иркутск и Санкт-Петербург, которые требовали большие вложения, так как дорога длилась в один конец до двух месяцев. Повозка обычно состояла из нескольких саней, которые обслуживали работники, лошадей и людей необходимо было кормить в дороге, еду и сено везли с собой и это все за счет братьев Шадриных. Илья Максимович не жалел ни денег, средств во благо якутского народа, как доверенное лицо.

Илья Максимович был прекрасным собеседником, умел заинтересовать своими идеями о будущем Якутии не только императоров, но и членов их семьи. Весьма теплые отношения сохранились на протяжении десятки лет с супругой императора Павла 1, с Марией Федоровной, с одной из образованнейших женщин того времени. К приезду Шадрина в Петербург, 2 мая 1796 года она была назначена главной начальницей над воспитательными домами, благодаря ее покровительству и отчасти содействию, с царствования Александра 1 основано несколько женских учебных заведений. На всех приемах Шадрина с Павлом 1 и Александром 1 она лично изъявила желание принять участие для общения с якутским князцом. Нет сомнения, что благодаря ее содействию была открыта школа при Спасском монастыре для якутского юношества.

Умный и образованный Шадрин для царской семьи был желанным собеседником. Воспользовавшись особым случаем, где присутствовали дочь Павла 1, Мария, со своим супругом палатином Венгерским, Шадрин, как посланец своего народа, в “домашней обстановке”, осветил ситуацию сложившуюся в Якутском крае — все это нашло отражение в круге вопросов, поставленных перед русскими императорами. Как известно, Мария Павловна, пополняла свое образование с беседами с умными и выдающимися людьми, покровительствовала науке и искусству, вознаграждала поэтов и художников, беседа же с Шадриным, для любознательной дочки императора Марии, представляла большой интерес, не зря довольная с беседой с ним она подарила ему “золотые часы с цепочкой”, а ее муж табакерку, которая считалась среди царских наград особым подарком и подчеркивал знак большого уважения и признания. Якутский князец, был «...весьма щастлив...особлевым принятием...» царской семьи, получением наград и ценных подарков.

### 2.3 Награды Ильи Шадрина во славу Отечества:

- Серебряной медалью на голубой ленте (1788 г.),
- Золотой медалью на Аннинской ленте (1799 г.),
- Золотые часы с цепочкою (29 июня 1799 года)
- Именной Серебряной саблей «За усердие» (1802 г.)

- Получил на кафтан сукна кармазинового цвета пять с половиною аршин
- Золотого галуна 25 аршин
- Перстень с бриллиантом
- Серебряной табакеркой огранной работы с позолотой и чернением

Удостоена награды и жена Ильи Максимовича Шадрина Александра Алексеевна бриллиантовым пером (1813 г) от Великой княгини Елизаветы Алексеевны. И подарком от Екатерины Алексеевны «Дорогого платья» (1788 г).

### **Заключение**

Илья Шадрин был передовым человеком своего времени, который добивался важных политических решений для улучшения положения якутского населения, его просвещения и «...служил по долгу и присяге к пользе государственных интересов Российской империи».

Все награды уникальны и интересны. Изучая их происхождения, мы изучаем нашу историю. Учитывая то, какими трудами они доставались людям. Пусть проходят годы, тысячелетия, но наша историческая память не иссякнет. В наших сердцах навсегда останется светлая память, искренняя гордость за героическое поколение. Люди, ценности, мир - все изменяется со временем, но в каждом человеке должно жить чувство патриотизма и гордости за исконно историческую родину народа саха.

К изданию готова книга о жизни и деятельности Ильи Шадрина. В планах развития улуса - установление его бюста, восстановление Воскресенской церкви в с.Синск.

### **Использованная литература**

- 1.Ханалас: историко-краевед.атлас / Ин-т гуманитарных исслед.; м-во охраны природы; Благотвор. Фонд «Ус тиит»; сост. Г.Е. Шадрина – Якутск: Кудук, 2000. – 130 с. –(Священные и памятные места).
- 2.Борисов, А.А. Письма И.Шадрина / А. Борисов // Якутский архив. –2008. - С.70-81.
- 3.Шадрина, Г.Е. Илья Шадрин - один из просветителей якутского народа / Г. Шадрина // Якутский архив. – 2010. - №23. - С.90-94.
- 4.Сказание о земле Хангаласской / Администрация Хангалас. улуса, Упр. культуры и духов.развития, Хангалас. улус. краевед. музей им. Г.В. Ксенофонтова ; [сост. П. Н. Харитонов-Ойуку].- Якутск : Якутский край, 2011. - 64 с.С.16-17.
- 5.Шадрина, Г.Е. Илья Шадрин- один из первых просветителей народа саха / Г. Е. Шадрина // Хангалас. – 2011. - №13.22 февр.
- 6.Педагогическая слава Хангаласского улуса / [Хангалас. рай. упр. образования ;сост.:Мартынова Е. А., Ефимова Л. И., Скрябина К. К. ; предисл. Е. М. Мартынова]. - Якутск : Медиа-холдинг Якутия, 2014. - 217 с. С. 5.
- 7.Ксения Авера. Якутские князцы / К. Авера // Наше время. - 2015. - 10 июля.
- 8.Шадрина, Г. Е. Агдаакы : V Мальжагарский наслег / Г. Е.Шадрина, Ю. Е. Шадрина-Дьячкова ; [ред. совет.:к.э.н. Добрянцев А. А. (отв. ред.) и др.]. - Якутск :Адверти, 2016. - 447 с.С. 246.
- 9.Шадрина, Г.Е. Легендарный Илья Шадрин / Г. Шадрина// Республикаанская газета «Якутия» - 2016. – 5 февр.
- 10.Официальный сайт ИЛ Тумэн<http://iltumen.ru/content/respublika-otmetit-260-letie-so-dnya-rozhdeniya-ili-maksimovicha-shadrina>
- 11.Борисов, А.А. О мальжагарском князце Илье Шадрине / А. Борисов // Хангалас. - 2017. – Кулун тутар 21 к.
- 12.Добрянцев, А.А. Республика отметит 260 лет со дня рождения Ильи Максимовича Шадрина / А. Добрянцев // Ил Тумэн. - 2017. – Олунньу 10 к.
- 13.Дьячкова, Ю.Е. Илья Шадрин у истоков народного образования Якутии / Ю. Дьячкова // Ханыл . - 2017. - №11. – С. 36

14.Аммосова, Л.Д. Илья Шадрин и его роль в истории Якутии – Хангалас (Покровск). - 2018. – 13 марта.

## **СОРЕВНОВАНИЯ ПО ПУЛЕВОЙ СТРЕЛЬБЕ И УВЕКОВЕЧЕНИЕ ИМЕН СНАЙПЕРОВ – ЯКУТЯН**

**Балдин Никита Евгеньевич, студент 2 курса направления подготовки «Электроэнергетика и электротехника», Якутский институт водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта», г.Якутск**

**Сорошева Сарылана Викторовна, научный руководитель, к.п.н., доцент кафедры технических направлений подготовки, Якутский институт водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта», г.Якутск**

Якутия всегда славилась своими снайперами, особо отличившимися в годы Великой Отечественной войны. И неудивительно, что именно якутяне оказались одними из засинателей снайперского дела. С самого начала войны якутяне, основным занятием которых была охота, стали проявлять себя как меткие стрелки, способные поразить врага одним выстрелом. К сожалению, большинство данных о количестве уничтоженных врагов не являются точными, поскольку взяты из наградных листов на момент представления к награде. Согласно Положения о снайперах, в личный боевой счет не включались убитые во время наступления и атаки, контратаки, пулеметом или автоматом, в рукопашных схватках и во время взятия пленного. До конца войны боевой счет снайперов тоже мог измениться, но в силу ряда причин не был зафиксирован.

В снайперы отбирали метких, выносливых, обладающих терпением и выдержкой бойцов, которые проходили школу снайперской подготовки. Основным оружием служила снайперская винтовка Мосина и снайперский вариант самозарядной винтовки Токарева. Для отличившихся на фронте бойцов-снайперов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 мая 1942 года был учрежден нагрудный знак «Снайпер», которым удостоились около ста воинов-якутян. Снайперское движение зародилось в 1942 году в войсковых частях Западного, Калининского, Ленинградского фронтов, где было много якутян [1].

По данным Национального архива РС (Я) одним из засинателей снайперского дела в действующей армии был Ф.М. Охлопков, Герой Советского Союза из Томпонского района. На его снайперском счету 429 уничтоженных единиц врага. Снайпер родом с Олекминского района И.Н. Кульбертинов, о котором фашисты предупреждали надписями на табличках «Ахтунг, Кульберт!», на разных фронтах ВОВ уничтожил 252 офицеров и солдат противника. Снайпер, которым гордится Сунтарский улус, Е.К. Петров, остававшийся в строю даже после ампутации обеих ног, только из снайперской винтовки уничтожил 242 единицы противника. Герой Советского Союза, А.А. Миронов, уроженец Вилюйского района, имел на снайперском счету 129 вражеских солдат и офицеров. Помимо этого он подготовил 13 снайперов. Второй вилюйчанин – снайпер Д.А. Гуляев на боевом счету имел 116 уничтоженных солдат противника. Из числа молодых бойцов им подготовлено 22 снайпера. Ниже приведена составленная нами сводная таблица о количестве уничтоженных сил противника снайперами-якутянами:

**Табл. 1. Сведения о снайперах, призванных из Якутии [1]**

№	Район (улус) жительства (призыва)	ФИО	Снайперский счет	Примечание
1.	Томпонский	Охлопков Федор Матвеевич	429	Удостоен звания Герой Советского Союза в 1965 г.

				Зачинатель снайперского дела
2.	Олекминский	Кульбертинов Иван Николаевич	252	Уничтожил 489 фашистов по данным Г.П. Башарина Указом Президиума Верховного Совета в 1990 г. был удостоен звания Героя Советского Союза, но ввиду распада СССР звание признано нелегитимным Зачинатель снайперского дела
3.	Сунтарский	Петров Егор Константинович	242	Единственный снайпер, воевавший с ампутированными ногами
4.	Вилуйский	Миронов Алексей Афанасьевич	129	Герой Советского Союза с 1943 г. Подготовил 13 снайперов
5.	Вилуйский	Гуляев Дмитрий Алексеевич	122	Подготовил 22 снайпера
6.	Чурапчинский	Федоров Георгий Константинович	116	Подготовил 15 снайперов
7.	г. Якутск	Погодаев Иван Васильевич	80	
8.	Горный	Прохоров Николай Васильевич	77	
9.	Горный	Тарасов Василий Александрович	75	
10.	Вилуйский (Булунский)	Герасимов Тмофей Алексеевич	70	Призван Булунским РВК
11.	Ленский	Мыреев Егор Иванович	65	Один из первых снайперов, боевой счет открыт 24 июля 1941 г.
12.	Ленский (Олекминский)	Залузкий Михаил Ефремович	60	Призван Олекминским РВК
13.	Усть-Алданский (Намский)	Заровняев Роман Семенович	59	
14.	Мегинский (Мегино- Кангальский)	Кычкин Иннокентий Семенович	48	
15.	Верхневилуйский	Ахчагныров Софрон Николаевич	43	
16.	Сунтарский	Софронов Петр Николаевич	42	
17.	Иркутская область (Олекминский)	Чувашев Василий Николаевич	38	Призван Олекминским РВК
18.	Намский	Кутуков Роман Гаврильевич	31	
19.	Амгинский	Васильев Иннокентий Николаевич	30	По другим сведениям – 33 единиц противника
20.	Горный	Ковров Степан	30	

		Гурьевич		
21.	Верхневилюйский	Лисичкин В.В.	22	
22.	Амгинский	Будурусов Василий Дмитриевич	20	
23.	Чурапчинский	Догордуков Егор Дмитриевич		Сведений о боевом счете нет

Прошедший 12 марта 2020 г. прямой эфир телепередачи «Талбан» Национальной вещательной кампании «Саха», где речь шла о народном движении якутян – сборе подписей в поддержку присвоения звания Героя России Кульбертинову Ивану Николаевичу, показал, что молодежь в своем большинстве не знает о снайперах Якутии. И только одна, являющаяся воспитанницей ДЮСШ-5 и участвовавшая в соревнованиях памяти братьев Оллоновых и снайпера Петрова, смогла рассказать о них. Отсюда мы делаем вывод, что в памяти больше сохраняются моменты именно тех мероприятий, в которых человек сам принял участие. Таким образом, соревнования различных уровней, организуемые Федерацией пулевой и стендовой стрельбы РС (Я) (ФПСС), являются одной из эффективных форм увековечения памяти о снайперах Якутии.

В Якутии в настоящее время действуют следующие школы пулевой стрельбы: ДЮСШ-2, ДЮСШ-4, ДЮСШ-5, РСДЮШОР с. Бердигестях Горного улуса и отделение пулевой стрельбы Института физической культуры и спорта СВФУ. Помимо них ведут работу стрелковые тиры: при НПСОШ № 2, СОШ № 10 г. Якутска, КДЮСШ г. Нерюнгри и Чурапчинского ИФКиС. Деятельность координируется Федерацией пулевой и стендовой стрельбы РС (Я) под непосредственным руководством заместителем председателя Гурьева И.М., полковника запаса. Годовой календарный план ФПСС подразумевает проведение ежемесячно соревнований по пулевой стрельбе, часть из которых организуются совместно с общественностью муниципальных районов республики и посвящены памяти снайперов-якутян.

В 2020 году мне самому довелось принять участие в двух соревнованиях. Первые из них были организованы в марте по инициативе общественной организации «Землячество Олекминского района «Тумсуу» (Сплоченность) и были посвящены Ивану Николаевичу Кульбертинову. В соревнованиях районного масштаба приняли участие наши земляки-олекминчане в количестве 45 человек. В эти дни в Якутии идет народное движение по сбору подписей в поддержку присуждения звания Героя России Кульбертинову, и наш спортивно-стрелковый клуб его имени также принял участие в этой акции. Республика добилась присвоения звания Героя Советского Союза в 1990 году трем якутянам – Николаю Кондакову, Алексею Миронову и Николаю Степанову, а в 1996 году – звания Героя Российской Федерации Михаилу Стрекаловскому.

Соревнования памяти И.Н. Кульбертинова впервые проводились в 2017 году к столетию прославленного снайпера и имели республиканский статус. В 2020 году Федерация РС (Я) выступила с предложением к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне организовать соревнования российского уровня.

Вторые соревнования, в которых я тоже принимал участие, республиканского уровня, они были проведены РОО «Патриот» и родственниками снайпера Петрова Е.К. с Сунтарского улуса. В них приняло участие 182 стрелка из 18 команд со всей республики. В своем письме родным сержант Петров писал, что его представили к званию Героя Советского Союза, и сейчас земляки ищут в архивах Министерства обороны РФ подтверждающие документы.

При написании данной работы мы убедились, что даже на сайте Национального архива РС (Я) недостаточно информации о снайперах-якутянах, и возникает необходимость аккумуляции материалов. Для этого мы предлагаем к юбилею Великой Победы организовать заочную конференцию силами студентов и преподавательского коллектива Якутского

института водного транспорта. На сегодняшний день составлено положение об организации заочного конкурса «Журавли памяти» для учащихся общеобразовательных школ, и одним из направлений выбрано «Снайперы-якутяне».

**Список источников:**

1. Снайперы Якутии [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://archivesakha.ru/?page\\_id=5971](http://archivesakha.ru/?page_id=5971), свободный – Дата обращения: 12.03.2020
2. Храмов А.М. Якутия будущий поставщик стрелков-олимпийцев / А.М. Храмов [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://dnevniki.ykt.ru/MYpressClub/514014>, свободный. – Дата обращения: 12.03.2020

## **МГНОВЕНИЕ ЦЕНОЮ В ЖИЗНЬ**

*Петрушина Елена, ученица 11 класса, ГБОУ ВО «Высшая школа музыки РС (Я) (институт) имени В.А. Босикова»*

*Семёнова Олимпиада Ивановна, руководитель, заведующая ОВР, ГБОУ ВО «Высшая школа музыки РС (Я) (институт) имени В.А. Босикова»*

**1. Проблема.**

В жизни любого человека всегда найдётся место подвигу, подвигу большому или маленькому, но в любом случае значительному, для жизни того, кому ты помог. Подвиг, в моём понимании, это жертва, ради чужой жизни. Наша жизнь – это самое ценное, что нам незаслуженно дано. И она у нас одна, поэтому мы обязаны прожить её счастливо. А если же ты видишь, что другому трудно и тяжело, то ты должен помочь. Это и будет называться подвигом.

**2. Что такое подвиг?**

Подвиг - это поступок героического характера, который приносит благо для конкретного человека или общества в целом. Многие считают, что подвиг может совершить только герой. Но я с этим не согласна. Все наши герои - это изначально люди такие же, как и мы с вами. И им не понадобилось ни суперсил, ни сверхъестественных способностей, чтобы совершить подвиг.

Что мешает совершать подвиг?

Каждодневная рутина, дела, проблемы поглощают людей, поэтому никто не видит проблем и нужд окружающих, никто никому не помогает, все слишком поглощены своей жизнью, оправдывая себя чрезмерной занятостью. А чтобы совершить подвиг нужно уметь видеть потребности и желания окружающих. А для этого надо перестать зацикливаться на себе, для совершения подвига достаточно обратить внимание на других людей, всего лишь посмотреть вокруг

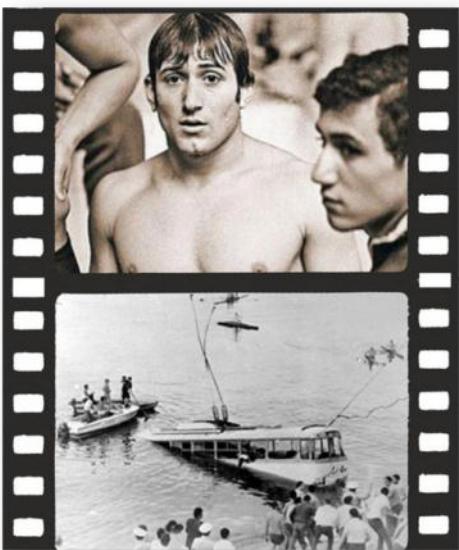
**3. Задача.**

Очень важно осознать, какое значение для окружающих имеют твои поступки, делаешь ты хорошо или плохо, как именно твои действия отзовутся в сердцах людей, принесут они пользу или вред?

Нужно выработать такую жизненную позицию, которая необходима окружающим, чтобы наши поступки приносили только пользу.

А место подвигам в жизни найдется всегда, только эти подвиги могут быть разного масштаба. Один спасает чью-то жизнь, а другой каждый день просто помогает тому, кто нуждается в помощи. Но это тоже подвиг.

**4. Хочу рассказать вам о человеке, который лично для меня стал ярким примером бескорыстного подвига.**



Однажды, 45 лет назад, один советский спортсмен навсегда оставил занятия спортом. Казалось бы, ничем не примечательная история, таких в спортивном мире - тысячи. Но это - лишь на первый взгляд. Потому что речь идет об 11-кратном рекордсмене мира, 17-кратном чемпионе мира, 13-кратном чемпионе Европы, 7-кратном чемпионе СССР. Спортсменов с таким "послужным списком" во всей истории спортивных состязаний можно перечесть по пальцам.

#### Забытый подвиг.

На пике своей формы, в зените славы и карьеры он вдруг уходит из большого спорта, чтобы через несколько лет открыть в Москве маленькую мастерскую по пошиву обуви. Этот человек в полном смысле этого слова закопал свой талант в землю, вернее — утопил его в ледяной и грязной воде Ереванского озера. Но упрекнуть его за это вряд ли повернется язык даже у самых горячих болельщиков.

В тот день, 16-го сентября 1976 года, в Ереване сорвался в воду троллейбус, проезжавший по дамбе. Девяносто два пассажира оказались заживо погребены на десятиметровой глубине. Все они были обречены на неминуемую гибель, если бы не одно обстоятельство именно в это время вдоль озера совершил тренировочную пробежку Шаварш Карапетян. Карапетян бросился в воду, разбил стекло троллейбуса и на глубине 10 метров, при нулевой видимости, спас 20 пассажиров. «Просто я был ближе всех...» — скажет он потом. Такой подвиг стоил ему тяжелейшей двусторонней пневмонии, осложненной общим заражением крови — в озеро сбрасывались городские канализационные стоки. Продолжать спортивную карьеру он уже не мог, травмы оказались на здоровье, и Шаварш Владимирович Карапетян вынужден был оставить большой спорт.

Впоследствии эксперты признают никто на свете просто физически не смог бы сделать того, что сделал тогда Шаварш. Более двадцати минут в ледяной воде. 20 спасенных жизней. На самом деле он вытащил из троллейбуса больше людей, но не всех удалось спасти. Когда Шаварш очередной раз выныривал на поверхность, столпившиеся на дамбе прохожие видели, что все его тело истерзано осколками разбитого окна.

Потом, на вопрос — что же было тогда самым страшным — Шаварш ответил «Я точно знал, что, несмотря на всю мою подготовку, меня хватит лишь на определенное количество погружений. Там на дне видимость была нулевая, поэтому я на ощупь хватал человека в охапку и плыл с ним наверх. Один раз я вынырнул и увидел, что в руках у меня... кожаная подушка от сиденья. Я смотрел на нее и понимал, что цена моей ошибке — чья-то жизнь. Эта подушка потом не раз снилась мне по ночам».

О героическом поступке Шаварша Карапетяна большая страна не сразу узнала — в те времена писать о катастрофах не любили. А когда история все-таки получила огласку, в Ереван с благодарностями пошли десятки тысяч писем от обычных советских граждан со

всех уголков Союза. На всех конвертах значилась нехитрая надпись: «Армения, Ереван, Карапетяну Шаваршу».

Но то, что ясно простым людям, чиновникам не всегда понятно. Великий человек и великий спортсмен Героем Советского Союза так и не стал, его отметили лишь орденом «Знак Почета». Зато советский астроном Николай Черных 8 августа 1978 года назвал в честь пловца-героя открытый им астероид. Многие из спасенных Шаваршем Карапетяном пассажиров к настоящему времени уже умерли от старости. А он все еще переживает из-за той кожаной подушки сиденья, которая кому-то стоила жизни. Сейчас спасенные Шаваршем люди живут в Америке, кто-то в Москве, кто-то в Санкт-Петербурге. Шаварш рассказывает, что кое с кем до сих пор поддерживает отношения, но не навязывается. При встрече люди стараются его отблагодарить, подарить какие-то подарки, а ему неудобно их принимать.

### **Вывод**

Чтобы совершать подвиги не нужно быть сверхчеловеком, не нужно спасать города и страны. Достаточно помочь одному, но здесь и сейчас и это уже будет подвиг.

И теперь каждый раз, выходя из дома и оглядываясь по сторонам, помните, в жизни всегда есть место подвигу!

## **ВКЛАД МОЕЙ СЕМЬИ В ПОБЕДУ**

*Григорьев Алексей Геннадьевич, студент 3 курса, Якутский институт водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ» (СПО)*

*Гуляева Тамара Ивановна, руководитель, Якутский институт водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ» (СПО)*

### **Введение**

9 мая 1945 года – особая веха в героической летописи нашей страны. В этот день закончилась самая жестокая, самая кровопролитная война XX столетия. Память о той Великой Победе объединяет всех – ведь нет в России семьи, которую не опалила бы война. В эти дни мы чествуем героев Великой Отечественной войны, всех тех, кто отстоял свободу и независимость нашей Родины.

Велика роль в этой Победе и тружеников тыла, которые, не жалея своих сил, титаническим трудом приближали День Победы. И мы, их дети и внуки, должны быть достойны этого подвига, каждый на своем месте творя и созидая добрые и светлые дела.

Война прошла по судьбе каждой семьи: в нашей стране, более 27 миллионов советских граждан отдали свои жизни, более 34 тысяч якутян погибли или пропали без вести на ратных полях.

### **Труд моей семьи в годы войны**

Не была исключением и наша семья. В годы Великой Отечественной войны из Якутии массовый призыв в ряды Красной Армии производился летом. Первый призыв был в начале войны, в июле-августе 1941 года. Среди них был призван первый муж моей прабабушки Саввиновой Варвары Васильевны – Саввинов Прокопий Степанович, (1912 г.р.). До 1945 года воевал на западе, затем переведен в Забайкалье, пропал без вести в сентябре 1945 года на войне против милитаристической Японии.

Прабабушка Саввинова Варвара Васильевна, (1919 г.р.), оставшись вдовой в 33 года, трудилась в колхозе «Красный рост» Ассыкайского наслега Верхневилюйского района, награждена медалью «За самоотверженный труд» в годы Великой Отечественной войны 1941-45 гг. (Постановление Президиума Верховного Совета Якутской АССР от 10.12.1946г.).

Варвара Васильевна, как и всё якутское колхозное крестьянство, трудилась под призывом «Все для фронта! Все для победы!», производили продовольствие для фронта. Обязательными были поставки зерна, мяса, масла, строго контролировалась заготовка пушнины. Было военное положение, были жесткие налоги и поборы от сельского населения.

К этому надо добавить удар стихии в годы войны: в течение трех лет сельскохозяйственные районы Якутии подверглись жесточайшей засухе. Голод и разруха, гибель людей на фронте и в тылу основательно подточили генофонд народов на долгие годы. Представители старшего поколения являются свидетелями трагедии тех лет: туберкулез и другие болезни буквально косили людей во всех районах Якутии.

Двоих сыновей Варвары Васильевны (1939 г.р. и 1940 г.р.) умерли от диспепсии. Несмотря на потерю детей одного за другим, прабабушка работала на колхозных полях и на ферме за себя и за воюющего на фронте мужа. Трудились вместе и дети, и женщины, и старики. Работать приходилось много, с раннего утра до позднего вечера, выходных не было. Все, что добывали, отправляли на фронт. Голодали люди, падал скот, т.к. стояли засушливые годы, скотине до лета не хватало сена. А когда наступала весна, скот волокли на пастбище. Коровы слабели так, что были не в состоянии подняться и их подвешивали, чтоб они могли стоять. Очень трудно жилось, но была жива надежда. Боец Саввинов П. С. был малограммовым, сам письма не писал, просил других писать за него. Последняя весточка пришла летом 1945 года: он стоял в охранении каких-то складов. Осеню пришло «черное письмо» - похоронка о том, что рядовой Саввинов П. С. пропал без вести. Оплакивали все – это была общая беда. Но моя бабушка Варвара Васильевна, была женщиной большого ума, с сильным характером, возможно, женщины в нашем роду унаследовали от нее стойкость и волю. Она держалась, крепилась, всегда сдерживала слезы до последнего. С течением времени Варвара Васильевна влюбилась в молодого человека, на восемь лет младше себя, в моего прадеда Григорьева Григория Никифоровича – Ныныкай. Я прадеда своего не знаю, потому что он умер в возрасте 32 лет от каверзного туберкулеза. Но в мыслях я его хорошо представляю: высокий, широкоплечий, с крупными чертами лица, черноволосый, с «орлиным» носом. Некоторые односельчане рассказывали, как он до коварной болезни, при росте 180 см. перепрыгивал веревку выше своего роста. До призыва в ряды Красной Армии летом 1945 года прадед был записан как Михаил (по церковной книге), но он был комсомольским секретарем и все его документы были на Григория Никифоровича Григорьева и он отказался публично от церковного имени Михаил. Был он бригадиром коневодческого звена, охотником, промысловиком, дома все делал своими руками вплоть до тогдашней нехиткой мебели. Все умел делать легко и быстро, умел увлекательно рассказывать и с участием слушать. Летом 1945 года был комиссован «негодным к строевой службе» из-за состояния здоровья. Указом Президиума Верховного совета Якутской ССР от 10.12.1946 г. награжден медалью «За самоотверженный труд в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов» от колхоза «Красный рост» Ассыкайского наслега Верхневилюйского района Якутской АССР. Вместе с Варварой Васильевной Григорий Никифорович родили 4-х детей.

Память о наших предках священна. Их время было временем изнурительной каждодневной трудовой заботы, как выжить, как и чем накормить себя и своих домочадцев. Одна из моих прапрабабушек по линии бабушки Егоровой Евдокии Ивановны была правнучкой Мархинского (Нюрбинского) улусного главы Кривогорницына Семена Семеновича: Кривогорницына Мария Васильевна в замужестве Никодимова М.В. Муж Никодимов Степан Иннокентьевич, (1893 г.р.), мой прадед один из первых вступил (1931 г.) в колхоз «Трактор» Нижне-Ассыкайского наслега Верхневилюйского улуса ЯАССР, был председателем сельского совета, после демобилизации в 1945 году председателем колхоза. В 1943 году был призван на трудовой фронт. На своих лошадях объезжали всю Якутию, добирались через Охотский перевал до Аяма. А затем дошли до бухты Тикси, там разгружали груз с пароходов, барж. Вернулся в 1945 году своим ходом. Выжить и доехать до своих родных живым и невредимым, да еще привезти продукты, табак, кое-какую одежду – было под силу людям выносливым, храбрым. С ним вместе на трудовом фронте прослужил Егоров Семен Иванович, (1918 г.р.). Он был старшим братом моего прадеда Егорова Ивана Ивановича, (1924 г.р.). Семен Иванович вернулся в том же 1943 году почти пешком. В то смутное тревожное время по тайге бродили и темные люди, убивали и грабили, многих

оставляли на таежных тропах погибать. Семен Иванович-Сыанаа летом 1943 года призван в действующую армию, служил и воевал с Японскими милитаристами в составе Забайкальского 385 стрелкового полка, демобилизовался в 1946 году. Женился на Петровой Пелагее Кимовне, родили и воспитали 9-х детей.

Мой прадед Егоров Иван Иванович, (1924 г.р.) на войну призывался дважды. В 1941 году возвращен из призывающего пункта г. Якутска из-за среднего пальца на левой ноге (сухожилие было сломано в юном возрасте и неправильно срослось). Родился прадед в семье крестьян-бедняков, что жили в местности Мэхээлэ алааана Ассыкайского наслега Верхневилюйского улуса. Отец его, мой пррапрадедушка, мужчина якутской национальности преклонного возраста женился на молодой вдове, дочери ссыльных переселенцев из Александровской губернии (в XIX было Запорожье). Ее первый муж, уроженец Мархинского (Нюрбинского) улуса, умер скоропостижно, не прожив с ней и года. Был пррападедушка среднего достатка, но держал «русскую жену в черном теле», опасаясь ее побега с каким-нибудь проходимцем. Родились у них трое детей: старший сын Семен (1918 г.р.) наш прадедушка Иван и младшая дочь Марфа (1927 г.р.). После смерти отца семейства, семья пррабушки Прасковья обеднела, существовала в крайней нищете. После вступления в колхоз «Трактор» жизнь в семье существенно не изменилась. У прадедушки Ивана даже не было костюма, не говоря уже об обуви: летом и до глубокой осени ходили босиком, а зимой они с братом и сестрой носили мамины обноски. Когда мой прадед собрался сосватать пррабушку Марию Степановну, он написал ей записку, в которой просил помочь с костюмом и обувью. Тогда пррабушка передала через своего отца его же запасные торбоза с костюмом.

После женитьбы пррабушка и прадедушка жили в местности Ат Кюелэ. В 1940 году у них родились двойняшки-девочки, из которых одна умерла во время родов, а вторая прожила всего год. Когда началась война, прадедушка работал в колхозе учетчиком трудодней, затем секретарем сельсовета. В 1942 году его призвали летом, в июле месяце, пррабушка провожала до парохода, на котором отправляли призванных в ряды Красной Армии. Все были молоды, жизнерадостны, верили в скорую победу над ненавистным врагом. Пели песни, танцевали осухай, никто не хотел ложиться спать, о плохом не думали. Так и уехал прадед, не сомкнувши глаз. Пррабушка ожидала ребенка. Тетя Аня, Анна Ивановна, родилась 7 декабря 1942 года, живет в городе Якутске, много лет работает главным бухгалтером строительной организации.

Весной 1943 года под Харьковым шли тяжелые бои. Дивизия, в которой воевал мой прадед, попала в окружение. Тогда-то прадед был ранен и попал к немцам в плен. Прошел все муки ада. Выдержал все мытарства, голод и избиение только благодаря тому, что был приучен к лишениям, был закаленным, мог стерпеть все невзгоды. Прадедушка, по словам пррабушки, вообще не рассказывал о плене, так как в те годы запрещалось распространяться на эту тему. Много лет его даже не считали участником Великой Отечественной войны, клеймили позором за то, что был в плену. А спасся он чудом и только потому, что был сильным духом, обладал недюжинной силой и здоровьем. Перед самым концом войны, из лагеря военнопленных, название которого прадедушка не помнит, отобрали 60 человек на работу к богатому немцу – бауэру. Оставшихся военнопленных сожгли. Война шла к концу, уже была слышна канонада. Пожилой бауэр, у которого военнопленные работали, понял, что война проиграна, поэтому, видимо, приказал отпустить военнопленных, среди которых был и наш прадедушка. Более половины из них умерли от переедания, так как в лагере они жили впроголодь, а тут в оставленных немцами населенных пунктах еды было хоть отбавляй. Это было в мае 1945 года. После соответствующей проверки прадед прослужил в армии до лета 1946 года. На войне он был автоматчиком и вторым номером в пулеметном расчете. Вернулся осенью 1946 года домой. В октябре 1947 года родилась моя бабушка. Мой прадед Иван Иванович заболел и умер в 1979 году в августе месяце в г. Вилюйске и там же похоронен. Если бы он был жив, ему исполнилось бы 96 лет. У него 22 внука, 8 правнуков и 5 прправнуков. Жаль, что он не дожил до наших дней.

## **Моя семья**

Старший сын Варвары Васильевны Григория Никифоровича – мой дедушка – Григорьев Григорий Григорьевич (1947 г.р.) закончил Верхневилюйскую вечернюю среднюю школу, отслужил срочную военную службу в 1969 г. и поступил в Олекминский сельскохозяйственный техникум, закончил по специальности «Электрификация сельского хозяйства» с присвоением квалификации «техника-электрика». В 1973 г. поступил на работу в Орджоникидзевскую районную организацию «Сельхозтехника» и женился на моей бабушке Егоровой Евдокии Ивановне. Григорий Григорьевич, ветеран труда Республики Саха (Якутия), 24 года проработал электриком, автоэлектриком в Орджоникидзевской райсельхозтехнике, после еще 19 лет в ПАТП Хангаласского улуса, а Евдокия Ивановна имеет 2 высших образования, ветеран педагогического труда, 35 лет проработала в одной Булгунняхтахской средней школе Хангаласского улуса, учителем якутского языка, заведующей библиотекой и пришкольным интернатом, директором школы. Награждена знаком «Отличник образования РС (Я)» (30 декабря 1997 г.), инициатор первых улусных Ефремовских литературных чтений, посвященные памяти драматурга С.П. Ефремова, изюминкой которых является конкурс театральных постановок учащимися района. Депутат Хангаласского Улусного Собрания I созыва (1995-2000), депутат Малъягарского I сельского Совета народных депутатов Орджоникидзевского района ЯАССР (1990-1995). Егорова Е. И. награждена двумя Медалями материнства I и II степеней. Имеет I спортивный разряд по лыжным гонкам, I спортивный разряд по русским шашкам.

Мои бабушка и дедушка родили и воспитали 6 детей, имеют 19 внуков, 1 правнука. Мой отец – второй сын в семье. Григорьев Геннадий Григорьевич (1977 г.р.), выпускник Булгунняхтахской средней школы (1994 г.в.) Закончил Якутский госуниверситет по специальности физическая культура в 2002 г., по окончании работал учителем физкультуры в школе, после работал начальником отряда ИТК-3. Майор в отставке.

Старший сын Григорьев Георгий Григорьевич (1974 г.р.), окончил Булгунняхтахскую среднюю школу. В 1994 г. поступил в Московское ПТУ-15. Работал в ЭПЛ «Туймада-Даймонд», обдирщиком алмазов. Фактически стоял у истоков обработки якутских алмазов в Якутии. В настоящее время живет в п. Моксоголлох, работает бульдозеристом в АО ПО «Якутцемент». Имеет 4 детей.

Григорьева Алена Григорьевна, (1980 г.р.) в 1998 г. окончила Булгунняхтахскую среднюю школу. Награждена «За особые успехи в учении» и золотой медалью, а Григорьева Александра Григорьевна, (1986 г.р.), окончила Булгунняхтахскую среднюю школу в 2004 г. с серебряной медалью, поступила во Владивостокский университет экономики и сервиса по специальности «Налоги и налогообложение». В настоящее время она главный специалист Хангаласского кооперативного участка СКПК Кредитный Союз «Алмазкредитсервис» г. Покровск. Имеет 4-х сыновей.

Алена Григорьевна и Алевтина Григорьевна закончили Красноярскую государственную академию цветных металлов и золота по специальности «Автоматизация техпроцессов и производства», имеют квалификацию инженер-автомеханик. Алена Григорьевна – главный специалист ОАО «Сахапроект», г. Якутск. Алевтина Григорьевна – инженер КИПиА рудника АЛРОСА «Айхал» Мирнинского района. Имеет 3-х детей.

## **Заключение**

В жизни у каждого есть место подвигу. Мои предки внесли огромный вклад в Победу над немецким фашизмом. И это их подвиг. Они – герои трудового фронта.

Проходит 75 лет, но День Победы остается самым величественным и дорогим праздником. Это праздник, который окрыляет и возвышает всех нас. Этот день наполняет наши сердца самыми сложными чувствами – и радостью, и скорбью, и состраданием, и благородством. Он взвывает к самым высоким нравственным поступкам. Даёт возможность еще раз поклониться тем, кто подарил нам свободу – свободу жить, трудиться, радоваться, творить и понимать друг друга. Нас объединяет священная память о героях, известных и

безызвестных, а также великая благодарность всем ветеранам войны и тыла, преклонение перед поколением победителей.

Праздник Победы – это самый родной, самый искренний и всенародный праздник в нашей стране. Для народов бывшего Советского Союза он навеки останется днем великого народного подвига. А для государств Европы и всей планеты – днем спасения Мира.

Быть наследником Великой Победы не только высокая честь, но и колоссальная ответственность за настоящее и будущее, за те дела и достижения, которые будут продолжать наши дети и внуки.

#### Список использованной литературы

1. Пестерев В. И. Страницы истории Якутии в документах, легендах, мифах. – Якутск, НКИ Бичик, 2000 г.;
2. Үоһээ Булуу Бэбэхээ. Бугун. Сарсын. – Дьюкуускай, Кудук, 2001 г.;
3. Сэрий Дуораана. Эхо войны. – Якутск, 1996 г.;
4. «Память» - книга-мемориал воинам-якутянам – участникам Великой Отечественной войны 1941-1945гг. Книга 3,4,5,6. –Якутск, Сахаполиграфиздат, 1998г.
5. Якутия: во имя великой Победы (1941-1945гг.) – Якутск, Сахаполиграфиздат, 2005г.
6. Вклад народов Якутии в дело Победы 1941-1945 г.г. (Документы и материалы); Академия наук СССР, Якутск, 1995.
7. Сайт [ratyat-naroda.com](http://ratyat-naroda.com)

### ЛЕГЕНДА СУДОХОДСТВА ЯКУТИИ – МИХАИЛ СПИРИДОНОВ

*Софронов Сарыал, ученик 4 «в» класса, МОБУ «Якутская городская национальная гимназия»*

*Павлов М.И. руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск*

*Потапова Р.Е. классный руководитель, МОБУ «Якутская городская национальная гимназия», г.Якутск*

#### Введение

Профессия речника - это выбор людей сильных волей и духом, которых объединяет тяжелый труд, целеустремленность и ответственность. Я расскажу Вам об одном из легендарнейших работников водного транспорта Якутии - Спиридонове Михаиле Федоровиче. За годы работы на речном транспорте Михаила Федорович отдал немало сил и энергии для процветания республики и развития речного флота Ленского бассейна.

#### Детство и юность

**Михаил Федорович Спиридонов** родился 31 декабря 1930 года в урочище Танаиринское Мукучинского наслега Кобяйского района Якутской АССР. Родители его были колхозниками. Из воспоминаний Михаила Федоровича о своем детстве: « Можно образно сказать, что наше поколение было детьми природы – учились ловить рыбу, собирать ягоду, учились ориентироваться, делать переправы на плотах. Про богатую природу даже рассказывать не буду – от черной икры, которая у нас на столе была постоянно, мы отказывались».

Рано оставшись сиротой и познав все тяготы жизни, он с детства научился быть самостоятельным и ответственным. «После маминой смерти отец нашел одинокую женщину, которая полноправно вошла в нашу семью, вела хозяйство, с ее сыном Колей мы быстро подружились, вместе ходили в школу. Поскольку школа была в 30 километрах от Мукучи, меня записали в интернат. С началом войны жить стало труднее. Умерла младшая сестра

Валентина, осталась из девочек Аня. Мы с братьями работали на заготовках сена, летом я жил у родственников, не в Мукучи. Зимой – в интернате, где нас детей, кормили и одевали. Спасали нас и озера – в одном из них водились крупные жирные окуньи, в другом – барабанатка, в третьем – караси... В военные годы меня, как и многих моих сверстников, мобилизовали на трудовой фронт. В это время отец из возчиков перешел в плотники, работал в затоне Графский берег.

Зимой 1944 года я решил идти к отцу на Графский Берег пешком, а это порядка 400 километров. Все знакомые и родственники были в ужасе, но я был непреклонен. Сам удивляюсь – рост у меня был в то время небольшой, русский язык знал плохо, но где подвезли, где покормили, где обогрели – добрался я до отца. Пошел в 7 класс школы на Графском Берегу, одновременно помогал бригаде, в которой работал отец. А с января 1945 года меня официально приняли в Намский строй участок разнорабочим. После окончания 7 класса с началом навигации я решил последовать совету отца и устроиться матросом на катер».

Михаил Федорович служил матросом на катере службы пути Северо-Якутского речного пароходства Главного управления Северного морского пути, с 1946 года — матрос парохода «Пётр Ширшов».

Огромная целеустремленность к своей мечте приводит его в стены Якутского речного техникума.

В 1950 г. женился на Поповой Анне. Они познакомились на вечере танцев в Якутском речном техникуме. Молодой семье перспективного речника Михаила Спиридовна в Жатае выделили квартиру. У них было трое детей: сын Вячеслав, дочери Виктория и Саргылана.

Позже он поступил в Благовещенское речное училище, по окончании которых шаг за шагом он проходит большой трудовой путь от матроса до капитана одного из самых крупных транспортных предприятий России – Ленского объединенного речного пароходства.

### **Трудовая деятельность**

Он являлся капитаном танкера «Нефтегорск», теплохода «Кавказ», в 1971 – 1981 гг. – капитан теплохода «Юпитер». Где бы ни работал Михаил Федорович, на буксире «Юпитер», танкерах «50 лет ЯАССР» или «Советская Якутия», команды его судов всегда входили в число лидеров пароходства, систематически перевыполнявших навигационные планы, пропагандистов передового опыта, неизменно становившихся победителями социалистического соревнования среди речников Якутии.

Энтузиазм и трудоспособность его команды во многом определялись не только организаторскими способностями капитана, но и тем, что М.Ф. Спиридов ценял и опирался на свой коллектив, лично общался с членами экипажа, умел их слушать, поддерживал молодежь, их инициативы.

Как опытный речник, он также считал своим святым долгом учить их незыблемым флотским традициям, ведь самое главное на реке – «один за всех и все за одного». Однажды капитану Спиридову на деле пришлось доказывать жизненную необходимость этих слов, когда в далеком 1976 году в устье реки Яны разразилась трагедия. Тогда ему пришлось спасать в ночное время, в условиях снегопада и сильнейшего шторма экипажи двух судов – танкера и сухогруза, терпевших бедствие вследствие внезапно налетевшего урагана. Только благодаря его личной отваге, мужеству и мастерству успели вовремя снять людей и предотвратить трагедию.

На речном транспорте Якутии он самоотверженно работал более 60 лет, из них более 35 лет в Ленском объединенном речном пароходстве.

С 1979 по 1998 год трудился начальником и заместителем начальника Государственной судоходной инспекции Ленского бассейна.

С 1998 года по 2005 год работал капитаном-механиком службы пути Федерального государственного учреждения «Ленское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства».

Является мудрым и уважаемым наставником. Вел активную работу с молодежью, новыми поколениями капитанов, передавая накопленные многолетним трудом свои профессиональные знания, опыт и навыки судоводителя. Он не понаслышке знал, что их труд определяет, по большому счету, качество и результативность работы всех речников в целом.

#### **Награды и звания:**

Государство и общество достойно оценили безупречную службу капитана. За выдающиеся заслуги в развитии речного флота и высокопроизводительный труд 4 мая 1971 года ему присвоено звание -

- «Герой Социалистического Труда» с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот».
- Заслуженный работник транспорта Российской Федерации.
- Заслуженный работник народного хозяйства Якутской АССР.
- Почётный гражданин Республики Саха (Якутия) (2007)
- Почётный гражданин Кобяйского улуса.

#### **Заключение**

Нелегкую капитанскую работу он успешно совмещал с общественной деятельностью. Дважды избирался депутатом Верховного Совета Якутской АССР.

Следует отметить, что в освоении новым флотом водных путей Ленского бассейна, трассы Северного морского пути, судоходная инспекция сыграла ведущую роль – именно в «годы Спириданова» пришли к нам «Сибирские», ледоколы, «Ленанефти» класса М-СП, «чебурашки» (проект 1743) освоили рейсы в Арктику, появились крупнотоннажные баржи и, соответственно, новые грузовые составы.

Зная нужды, требования, возможности плавсостава, идя на разумный риск, Михаил Федорович «давал зелёную улицу» многим рискованным начинаниям пароходства, которое по многим направлениям опережало общероссийских речников.

Только благодаря этому пароходство достигло в те годы пика перевозок – до 17 миллионов тонн!

В 2011 году Михаил Федорович был включен в состав членов Высшего Совета старейшин Республики Саха (Якутия).

22 октября 2013 года был создан Общественный Совет ОАО «ЛОРП» и Спириданов становится его активным членом, направляя работу Совета в нужное русло, нацеливая Ленское пароходство на модернизацию и судостроение, на обновление флота, на воспитание молодых кадров речников.

В заключение хочу сказать ,что вся жизнь Михаила Федоровича – это яркий пример служения выбранной профессии, пример труженика, патриота Якутии!

#### **Список использованной литературы:**

- **Михаил Федорович Спириданов.** / (автор-сост. А.С. Павлов) Якутск: «Ахсаан», 2015. -192 с. (Почетные граждане республики)
- <http://sakhaprofs.org/news/techniki-pochtili-pamyat-svoix-geroev-m-f-spiridonova-i-n-n-slabozhanina/>
- [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=18398.](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=18398)
- <https://www.sakhatimes.ru/pride/people/17/spiridonov-mikhail-fedorovich/>

## **КРАСНОЯРОВ КЛАВДИЙ КАРПОВИЧ**

**Путятина Катя, ученица 5 класса, МБУ ДО «Центр технического творчества», МОБУ СОШ №30, г.Якутск**

**Николаева Светлана Валерьевна, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск**

### **Введение:**

В годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов много советских людей проявило мужество и героизм в боях с фашистскими захватчиками. В преддверии празднования Дня Победы на войне 1941-1945 г.г. мы вновь и вновь возвращаемся к героическим событиям тех лет и вспоминаем бессмертные имена тех, кто в час сорванных испытаний встал как один на защиту своего Отечества. Множество написано книг и снято фильмов про подвиги на полях войны. Мы знаем множество фамилий прославленных летчиков, танкистов, моряков и других воинов нашей необъятной страны.

В войне победить врага, превосходящего численностью можно, но если в строю есть солдаты, отважные патриоты, любящую свою землю, одним словом – герои. Такая армия будет неуязвимой для врага. Но все равно, какая сила духа было проявлена теми, кто не колеблясь закрывали своими телами, вражеские пули и огни. «Ни шагу назад, там земля родная, ждёт и переживает мать слезами, там дети наши невинные». Эти мысли стали волей к победе и силой способной разбить врага. Бойцы переживали на войне и горе и раны и нечеловеческую усталость. И конечно же страх, которые они должны преодолеть и не дать рукам дрожать в бою.

Солдаты сражались показывали геройство, но в сердцах все равно была мечта найти возлюбленную или вернуться к ней. На войне влюблялись, но был страх что завтра уже не встретятся вновь. Многие давали себе клятвы, романы только после войны. Но многие нарушили эти слова, когда встречали друг друга. Когда в глазах загорались огни, а в душе просыпалась любовь. Она давала надежду, стремление жить дальше, и главное показывать настоящее геройство на войне.

Как и наши солдаты на войне, отважные партизаны, проявляли невиданный героизм. Они нарушали работу врага, затрудняли боевые действия, отвлекали на себя, часть силы противника. Во время войны они являлись составной частью боевой стратегии. Организовывались партизанские отряды в тылу врага. Подпольщики громили полицейские управлении, взрывали танки, самолёты, железнодорожные мосты и уничтожали склады врага. Этот героизм на войне никогда не забудется, а выживших награждали орденами и медалями.

### **Биография**

Родился 30 мая (12 июня) 1907 года в деревне Исаковка в крестьянской семье. По национальности русский. По окончании начальной школы работал в колхозе. С 1931 года жил в Якутске, работал в управлении рабочего снабжения Ленского объединения речного пароходства. В Красной Армии с февраля 1943 года, а с апреля этого же года на фронтах Великой Отечественной войны, где Краснояров воевал в составе Брянского и Центрального фронтов. 23 сентября 1943 года стрелок 1181-го стрелкового полка красноармеец К. К. Краснояров в бою за деревню Большая Листвень (ныне деревня Великий Листвен Городнянского района Черниговской области), израсходовав все боеприпасы, телом закрыл амбразуру вражеского дзота.

Похоронен Герой в селе Великий Листвен Городнянского района. Черниговской области. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 января 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий Командования по форсированию реки Днепр и проявленные при этом отвагу и геройство красноармейцу Клавдию Карповичу Красноярову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

## **Награды**

1. Медаль «Золотая Звезда» Героя Советского Союза (15.01.1944).
2. Орден Ленина (15.01.1944).

## **Память**

1. Именем Героя названы
2. улица в Якутске
3. теплоход на Лене

**Якутянин Клавдий Краснояров повторил подвиг Александра Матросова, закрыв своим телом амбразуру пулеметной огневой точки, чтобы обеспечить наступление своего подразделения.**

Израсходовав все боеприпасы, Клавдий Краснояров совершил бесстрашный подвиг – телом закрыл амбразуру вражеского дзота. На фронт ленского речника призвали в самый разгар войны, в сорок третьем. Клавдий Карпович воевал в частях Брянского и Центрального фронтов, участвовал в боях на Орловско-Курской дуге, форсировании Днепра. Краснояров Клавдий Карпович родился 12 июня 1907 г. в деревне Исаковка ныне Горьковского района Омской области в семье крестьянина. Окончил начальную школу. Работал в колхозе. С 1931 г. жил в Якутске, работал в управлении рабочего снабжения Ленского объединения речного пароходства. В Советской Армии - с февраля 1943 г. В боях Великой Отечественной войны - с апреля 1943 года. Стрелок 1181-го стрелкового полка (356-я стрелковая дивизия, 61-я армия, Центральный фронт) рядовой Краснояров 23 сентября 1943 в бою за деревню Большая Листвен (ныне дер. Великий Листвен, Городнянский р-н Черниговской обл.), израсходовав все боеприпасы, телом закрыл амбразуру вражеского дзота. Звание Героя Советского Союза присвоено 15 января 1944 г. посмертно.

Награжден орденом Ленина. Похоронен в с. Тупичев Городнянского района. Улица в Якутске и теплоход на Лене носят имя Героя. Стрелок 1181-го стрелкового полка 356-й стрелковой дивизии 61-й армии Центрального фронта в бою за деревню в Черниговской области вызвался подавить огневую точку противника.

В Республике Саха (Якутия) проходят мероприятия, завершающие Год ветеранов ВОВ, объявленный в честь 70-летия Великой Победы. 2 сентября, в день 70-летия окончания Второй мировой войны, в Якутске состоялось торжественное открытие обновленного памятника Герою Советского Союза Клавдию КРАСНОЯРОВУ, созданного известным якутским художником Максимом ПАВЛОВЫМ. На улице Красноярова, где установлен обелиск, был открыт одноименный сквер. Благоустроена вся территория сквера, площадка забетонирована, вскоре будут посажены деревья.

23 сентября 1943 года рядовой К. К. Краснояров, стрелок 1181-го стрелкового полка 61 армии Центрального фронта в бою за деревню Великий Листвен левобережной Украины, израсходовав все боеприпасы, телом закрыл амбразуру вражеского дзота. Непродолжительное время он был еще жив. Отважного красноармейца перенесли в дом Евдокии Ходико, где он вскоре скончался. Похоронен Герой в селе Великий Листвен Городнянского района Черниговской области. Евдокия Емельяновна всю жизнь ухаживала за могилой героя. После за могилой стали ухаживать ученики местной школы. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 января 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий Командования по форсированию реки Днепр и проявленные при этом отвагу и геройство красноармейцу Клавдию Карповичу Красноярову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «[Золотая Звезда](#)».

В мероприятии приняли участие представители Автодорожного округа, ОАО «[ДОРП](#)», приглашены ветераны ВОВ, школьники и молодежь, такое мероприятие очень важно для воспитания у подрастающего поколения любви к Родине.

Почтили память Героя-речника представители коллектива Ленского объединенного речного пароходства, где трудился К.К.Краснояров — начальник службы безопасности судовождения Валерий Григорьевич СМИРНОВ, начальник отдела промышленной

безопасности Евгений Юрьевич КЕЙСЕВИЧ, ведущий инженер отдела кадров Оксана Васильевна УДАРИНА.

— 2 сентября был подписан акт об окончании самой разрушительной, кровопролитной войны, — сказал на мероприятии В.Г.Смирнов. — Более шестидесяти двух тысяч якутян ушли на фронт. Среди них Герой Советского Союза Клавдий Краснояров, которому был посвящен теплоход типа «река-море» «Герой К. Краснояров». Мы не забудем его подвиг, — заключил Виктор Григорьевич.

По словам руководителя Управления Автодорожного округа Владислава САЗОНОВА, территорию вокруг памятника будет озеленена. Ветераны, пришедшие почтить память своего товарища, были рады, улыбались, вспышки фотоаппаратов, и внимание со стороны молодого поколения были им приятны. Коллектив Ленского объединённого речного пароходства желает ветеранам Великой Отечественной войны крепкого, как Якутский алмаз, здоровья, долгих и счастливых лет, и такой же жизненной силы, как у наших сибирских рек

В роте Клавдий Карпович был по возрасту самым старшим, молодые бойцы относились к нему с уважением, ценили его степенность и рассудительность.

Последний привал перед Днепром. Бойцы готовили переправочные средства, чистили оружие. Завтра предстоял штурм великой украинской реки.

-Хочется по скорее увидеть знаменитый Днепр, - поделился с бойцами Клавдий Карпович, - Сравнить его с нашей Леной.

23 СЕНТЯБРЯ на рассвете путь к Днепру преградил дорогу мощный опорный пункт фашистских войск в селе Великий Листвен. Разгорелся жестокий бой. Подступы к селу прикрыли сразу три дзота. Свинцовый град прижал бойцов к земле.

- Гранаты К БОЮ! - приказал командир роты, оказавшейся под обстрелом дзотов.- Кто заставил дзоты промолчать ?

С гранатами поползли трое. К центральному дзоту направился Краснояров.

Вот он ловко преодолел поляну, пересеченную неглубокими лощинками и канавами. Используя их приблизился к дзоту, и командир, и все бойцы увидели, как отважный матрос метнул гранату. Дзот окутался дымом, пулемет умолк. Умолкли и два других дзота, подорванные товарищами Красноярова. Командир тут же поднял роту в атаку. С криком Ура! Бойцы рванулись вперед.

И вдруг пулемет центрального дзота заработал снова. Бежавшие на него бойцы упали, скошенные пулями. Остальные вынуждены были залечь совсем близко от огневой точки врага. Теперь гитлеровскому пулеметчику легко было перестрелять всех.

«Придется отходить!- подумал командир и поиск глазами Красноярова – Где он?».

В ту же секунду он увидел, как к амбразуре дзота метнулся Краснояров, - добежал и упал на него своим телом . Пулемет, захлебнувшись, умолк. На этот раз навсегда.

### **Вечная память Клавдию Красноярову**

В рамках празднования 70-летия со дня окончания Второй мировой войны в Автодорожном округе состоялось торжественное открытие сквера и памятника Клавдию Красноярову – Герою Советского союза.

До призыва в Красную армию К. Краснояров жил в городе Якутске, работал в Ленском объединенном речном пароходстве. В действующую армию был призван в начале 1943 года.

23 сентября 1943 года стрелок 1181-го стрелкового полка красноармеец К. К. Краснояров в бою за деревню Большая Листвен (ныне деревня [Великий Листвен Городнянского района Черниговской области](#)), израсходовав все боеприпасы, телом закрыл амбразуру вражеского [дзота](#) и своим героическим поступком помог вырваться вперед боевым войскам и освободить полностью село. Указом Президиума [Верховного Совета СССР](#) от 15 января 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий Командования по [форсированию реки Днепр](#) и проявленные при этом отвагу и геройство красноармейцу Клавдию Карповичу Красноярову посмертно присвоено звание [Героя Советского Союза](#) с

вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда». Именем Клавдия Красноярова названы улицы г. Якутска и Черниговской области, а также теплоход на месте гибели героя в деревне Великий Листвен жители на свои средства поставили памятник и ухаживают за ним. Помнят о подвиге и якутяне. Следует отметить, что это третье рождение памятника Красноярову. Ранее памятник пришлось демонтировать в связи со строительством церкви, во второй раз – в связи со строительством жилого дома. Конечно, этот вопрос не мог остаться незавершенным. И в этом году 2 сентября всеобщими усилиями и огромным желанием памятник обрел новый облик и нашел свое место уже на пересечении улицы Красноярова и пр. Ленина.

Для всех жителей, сотрудников управления Автодорожного округа и, конечно же, для родственников Клавдия Карповича это поистине историческое событие!

Проект памятника был разработан и реализован управлением Автодорожного округа, скульптором Потаповым М.М. и специалистом Художественной мастерской Микулевичем Н.И.

В реконструкцию внесли свой вклад предприятия Автодорожного округа: ОАО «ДСК», СК «Черов и К», «Мехколонна 57», ООО УК «Ильинка», ООО «РИК» и Окружная администрация города Якутска, за что управление Автодорожного округа выражает огромную благодарность.

В открытии памятника приняли участие организации и общественность округа: МОБУ СОШ №3, Совет ветеранов, сотрудники ОАО «ЛОРП», ОМОНа, Измерительного пункта войсковой части 14129, артисты Театра эстрады и внучка Клавдия Красноярова.

Со знаменательным событием всех гостей поздравил начальник управления Автодорожного округа Владислав Созонов, начальник Департамента финансов Алена Неустроева, начальник войсковой части 14129 Олег Бирюков, а также председатель Совета ветеранов Людмила Богатырева, начальник службы безопасности ЛОРП Смирнов В.Г.

Открытие памятника завершилось минутой молчания, где все присутствующие почтили память Героя Советского союза – Клавдия Красноярова. Троекратный залп орудийозвестил об открытии монумента, после чего собравшиеся возложили венки и цветы к открывшемуся монументу.

#### Служба в Красной Армии

Краснояров К.К. участник Великой Отечественной войны, стрелок 1181-го стрелкового полка 356-й стрелковой дивизии 61-й армии Центрального фронта, Герой Советского Союза, красноармеец.

С первых дней войны Краснояров просился отправить его на передовую, но только в 1943 году просьба была удовлетворена. Брянский фронт, здесь впервые встретился с врагом, был тяжело ранен. После излечения опять в бою. Родным в эти дни писал: «Несмотря на боль в руке, немцев бить могу. У нас одна забота: скорее и больше уничтожить фашистов, не давать им пощады. Скоро мы с ними покончим». Его письма были полны уверенности в скорой победе, полны любви к Родине.

С боями шли наши войска на Запад. Казалось, ничем не отличался от своих боевых товарищей Клавдий Карпович. Был он дисциплинированным, исполнительным, точным. Но было в нем что-то такое, что подсказало командиру в самый ответственный момент боя доверить Красноярову выполнение важной боевой задачи. Стояли жаркие дни конца сентября 1943 года. Это были дни победоносного наступления наших войск на Северной Украине. Героически сражался за освобождение украинских городов и сел полк, в котором служил Краснояров. Повсюду смерть была рядом, но не боялся ее сибиряк.

Ранним утром 23 сентября с небольшим отрядом бойцов Клавдий Карпович подошел к деревне Большая Листвень, которая лежала в зеленой долине. Приказ был конкретным: выбить гитлеровцев из деревни. Первым вступить в бой и проникнуть в деревню было приказано отряду, в который входил Краснояров. Впереди Большой Листвени шумел молодой лес. Впереди, перед самой деревней, расстилалась обширная поляна. Здесь не было ни одного метра земли, который не простреливался бы гитлеровцами, засевшими в

Большой Листвени. У крайних, укрепленных домов держали под обстрелом поляну восемь фашистских пулеметов.

Четыре штурмовые группы солдат обошли краем леса поляну и подошли к деревне. Укрытием служила высокая трава. Неожиданно они бросились вперед на огонь вражеских пулеметов. Этот дерзкий бросок, стоивший жизни нескольким смельчакам, позволил быстро блокировать четыре правофланговых дома и ликвидировать губительный огонь, который вели фашисты по поляне. Когда бойцы поднялись и с криком «Ура!» побежали вперед, с левого фланга полоснул по ним ливень свинца из пятого, хорошо укрепленного дома. Снова залегли. Исход боя решали минуты.

«Разрешите мне заставить замолчать пулемет», — вызвался Краснояров.

Есть минуты, в которых выражена вся сила, весь благородный порыв сердца. Такие мгновенья равны долгой жизни. Но не думал об этом Клавдий Карпович. Впереди был враг, мешавший выполнению поставленной задачи. Его надо было заставить замолчать. Он быстро скрылся в лесу, обогнул его слева и очутился напротив дома, из которого немцы вели смертоносный огонь. Краем поляны он полз по густой траве и подобрался к укрепленному дому метров на семьдесят. Уже хорошо было видно, как из амбразуры вырывались струи губительного огня.

Когда очередная длинная очередь гулким эхом отдалась в лесу, Краснояров несколькими резкими прыжками продвинулся вперед. Потом снова пополз. Фашисты его не заметили, так как он полз с западной стороны, видели только свои и, затаив дыхание, следили за каждым движением. Вот он оказался почти рядом с домом. На мгновение замер. Его обдало дымом, что шел от амбразуры. Резко вскочив, он бросил противотанковую гранату в амбразуру укрепленного дома. Немецкий пулемет замолчал, по через несколько секунд снова застрочил. Рванувшись с места, Краснояров побежал и закрыл своим телом амбразуру, из которой вырывались огонь и дым. Бойцы рванулись вперед — Большая Листвень была освобождена.

Когда бой утих, боевые товарищи похоронили героя, пожертвовавшего жизнью ради победы над врагом, в освобожденном селе Большая Листвень. Это был простой русский солдат, любивший Родину и ради нее отдавший свою жизнь в тридцать шесть лет.

### **Заключение:**

Эта Победа была достигнута благодаря небывалому в истории войн героизму солдат и офицеров на фронтах, трудовому подвигу стариков, женщин и подростков в тылу, крепкой дружбе и братству народов, ставших грудью на защиту Отечества.

С первого дня войны приняла всенародный характер, подняла на священную битву все народы огромной страны. В то время в Якутии проживало 413,8 тысяч человек, в том числе 242,2 тысячи якутов (по переписи 1939 г.). Сразу со всех концов республики пошел поток заявлений о добровольном вступлении в ряды Красной Армии. За несколько дней в Якутске были сформированы первые эшелоны добровольцев. В конце июня и в июле были мобилизованы тысячи рабочих, крестьян, представителей интеллигенции, студентов.

### **Память герою Красноярову:**

Указом Президиума [Верховного Совета СССР](#) от 15 января 1944 года за образцовое выполнение боевых заданий Командования по [форсированию реки Днепр](#) и проявленные при этом отвагу и геройство красноармейцу Клавдию Карповичу Красноярову посмертно присвоено звание [Героя Советского Союза](#) с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

На месте гибели героя в деревне Великий Листвень жители на свои средства поставили памятник и ухаживают за ним.

## **НИКОЛАЙ ЕГОРОВИЧ ГЛОТОВ – ОСНОВАТЕЛЬ СРОЧНОГО ПОЧТОВО – ПАССАЖИРСКОГО ПАРОХОДСТВА НА РЕКЕ ЛЕНА**

*Захарова Виолетта, ученица 7 класса, МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск, Мастахская СОШ, с.Балагачча, Вилуйский улус РС(Я)*

*Семенова Сахалина Владимировна, руководитель педагог дополнительного образования МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск*

Николай Егорович Глотов был горнозаводским крестьянином, он служил подмастерьем на Нижегородском заводе, позже начал работать механиком.

С 1846 года стал работать чертежником на столярной фабрике, с 1852 года работал учителем черчения в заводской училище, а с 1861 года, с отменой крепостного права перевелся механиком на Абаканский завод Енисейской губернии.

Позже стал управляющим Николаевского железоделательного завода, принадлежавшего фирме "братья Бутины".

В 1898 году создал «Иркутское горнозаводское акционерное общество» для эксплуатации принадлежавших ему 20 участков с железной рудой на южном берегу озера Байкал и разработки месторождений полезных ископаемых.

В это время построили несколько пароходов для Ангарской компании Ясинского и Глотова и решил для себя начать собственное пароходство на реке Лена.

В 1890 году были доставлены в разобранном виде, пароходы «Пермяк», «Якут» и «Витим».

23 декабря 1888 году Н.Е. Глотов написал записку Иркутскому генерал-губернатору, с просьбой разрешить организовать и открыть судоходную компанию до Якутска, потом переписывался с губернскими администрациями, чтобы прийти к единому мнению по каждому пункту будущего Устава судоходной компании, одновременно пополняя Ленский флот новыми пароходами.

14 (27) февраля 1894 года было утверждено специальным протоколом общего собрания Государственного совета, создание срочной судоходной компании на реке Лена.

Договор об организации срочной судоходной компании на реке Лена при государственной поддержке был подписан и "высоко утвержден" Николаем II в 1894 году сроком на 12 лет.

Н.Е. Глотов сумел преодолеть все препятствия в организации регулярного пароходства с расписанием, с государственной субсидией, с пристанями, специальными пароходами на реке Лена.

Глотову было гораздо легче, чем конкурентам, у него уже были пароходы и береговая база.

В 1897 году глотовские пароходы перевозили на общую сумму 257 466 рублей, он владел 6 пароходами общей мощностью свыше 200 л.с..

В начале XX в. компания была расширена. В 1901 году был подписан договор на открытие и содержание срочной почтово-пассажирской пароходства по реке Витим, а в 1909 году открыл линии Якутск – Нелькан – Якутск и Якутск – Сунтар – Якутск.

Судоходная компания "Н.Н.К. Глотовы" в 1904 году имела 10 пароходов на сумму 463 000 рублей, железных барж на сумму 100 000 рублей, деревянных – на сумму 20 000 рублей. Киренске, в селе Подымахинском владел зимними пристанями, пристанями в Витиме, в селе Усть-Кутском, в селе Жигаловском на общую сумму 66 000 рублей, также имел товаров и материалов в судоходной компании на сумму 12 000 рублей.

В 1907 году Глотовские пароходы ходили по линии из Усть-Кута до Якутска, компания имела 11 пароходов. В расписании предусматривалось два рейса в неделю, 17 тарифных пунктов, а продолжительность рейсов по течению из Усть-Кута до Якутска составляла 11 дней, в противоположном направлении – 16 дней.

Компания "Н.Н.К. Глотовы" имела судоремонтные верфи и лесопилки в Киренском уезде, а также мельницы в Новониколаевске.

Николай Егорович занимал несколько общественных должностей по выборам городского общества, с 1894 года по 1905 года избирался гласным городской Иркутской Думы, был членом ревизионной комиссии банка Е. Медведникова, также церковным старостой при заводской Николаевской церкви.

В начале XX века неоднократно присутствовал на совещании Иркутского губернатора по вопросам о путях и строительстве новых, в том числе о соединении Сибирской железной дороги с рекой Лена.

Награжден золотой медалью на Аннинской ленте, серебряной медалью на Станиславской ленте.

С 1890 года он жил в Иркутске, где у него был каменный дом на Амурской улице и деревянный на Мыльниковской улице.

Н.Е. Глотов умер 18 декабря 1911 года в Иркутске. После его смерти сыновья успешно продолжали дело отца. После Октябрьской революции собственность компании "Н.Н.К. Глотовы" была национализирована советским правительством и стала основой государственного предприятия "Ленское речное пароходство".

В память основателя регулярной судоходной компании на реке Лена в Якутске был установлен бюст Николая Егоровича Глотова. Один из теплоходов назван в его честь.

### Литература

1. Арутюнов Г. По Большой сибирской реке // Земля Иркутская – 2002 - № 3 – С. 61-66.
2. Гаврилова Н.И. Глотов Николай Егорович // Историческая энциклопедия Сибири / Институт истории СО РАН. – Новосибирск: ИД «Историческое наследие Сибири», 2009. – Т.1 (А – И) - С. 392.
3. Глотов Николай Егорович // Городские головы, гласные и депутаты Иркутской думы 1872-2011 гг. Биографический справочник / авт.-сост. А.В. Петров, М.М. Плотникова; отв. ред. Л.М. Дамешек. – Иркутск: Оттиск, 2011. – С. 163-164.
4. Ковальская Т. Купцы, торговые люди и предприниматели // Земля Иркутская – 2002 - № 3 – С.76-77.
5. Сайт Якутска. История Ленского флота. Ссылка сайта - <https://www.yakutskhistory.net/речной-флот/>

## РЕЧНИКИ – ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

*Корнилова Алена Александровна, ученица 8 «б» класса, МБУ ДО «Центр технического творчества», МАОУ «Саха политехнический лицей», г.Якутск*

*Неустроева Альбина Мартовна, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск*

### Введение

Ранним утром в воскресенье, 22 июня 1941 года, нацистская Германия и ее союзники обрушили на советскую страну неожиданный военный удар мощной силы. Великая Отечественная война принесла много горя и бед нашей стране, но она же показала мужество и твёрдость характера объединения народов в Советском Союзе. Благодаря этим качествам наши предки и достигли того результата, что мы имеем сейчас. Нападение фашистов вызвало небывалый подъём патриотизма и силу духа общества. В этой войне наши предки показали всю свою мощь и стойкость духа, ведь на войне участвовали разные народы со всех концов Советского Союза. Именно благодаря этим качествам, мирный народ СССР,

одержали победу. Благодаря большим потерям и жертвам, мы сейчас можем спокойно дышать под светлым и чистым небом. Именно поэтому наша обязанность сохранить вечную память о павших и выживших бойцах Великой Отечественной войны. Эту мысль доканчивает крылатая фраза Ольги Берггольц: «Никто не забыт, ничто не забыто...».

Во время войны немаловажную роль сыграли работники морского и речного судоходства. Профессия работников морского и речного флота существует с давних пор. Работники речного транспорта, как и все советские люди, встали на защиту Родины, и каждый стремился внести свою долю ответственности за судьбу страны.

Через судоходные пути отправляли в горячие точки сражения солдат со всего советского союза: порт Киевский, Днепропетровский, Запорожский, Гомельский и т.д. В 1941 году начался пропуск судов через Угличский и Рыбинский шлюзы. Но путь не был безопасным: вражеские самолеты забрасывали бомбами суда и каналы в районах Москвы. Поэтому речниками Московского бассейна были эвакуированы сразу же жители, населявшие северо-западные области и районы Ленинграда. Перевоз людей был трудным в выполнении, но, благодаря умелому руководству Морского флота, множество жителей опасных военных зон были спасены. Их заслугам перечисляются не только эти поступки, но и другие.

Подвиг героев войны остается для новых поколений речников примером вечной любви к Родине, глубокого сознания своего гражданского долга, патриотического стремления быть в рядах активных борцов за торжество разных народов многонациональной России.

В этом году исполняется 75 лет победы в Великой Отечественной войне, что является грандиозным событием этого года, и сопровождается не менее грандиозным вниманием со стороны потомков победителей, сражавшихся за Родину. Мы хотим оставить след об одном из героев Великой Отечественной войны следующим поколениям, чтобы воспитать патриотизм в сердцах детей.

Исходя из актуальности и опираясь на совокупность всех ранее вышеперечисленных и упомянутых фактов, переходим к главной цели проекта.

**Цель:** Воспитание гражданственности и патриотизма, уважения к бессмертному воинскому подвигу советского народа в годы Великой Отечественной войны.

Для достижение поставленной цели мы должны выполнить следующие задачи:

1. Изучить биографию речника-героя во время Великой Отечественной войны
2. Поискать информацию в архивах
3. Передать суть проекта

#### **Биография Вилкова Николая Александровича (1918-1945)**

Вилков Николай Александрович — боцман плавбазы «Север» Петропавловской военно-морской базы Тихоокеанского флота, старшина 1-й статьи. Николай родился 9 декабря 1918 года в селе Ильинское Ивановская область. О его юном периоде мы можем узнать с помощью рассказов его сестры Ольги. Мать, Агриппина Яковлевна, жительница села Ильинское. Отец, Александр Дмитриевич, являлся жителем деревни Ватаги. Он был участником первой японской войны, встав на защиту Родины, тем самым передав доблесть своему сыну. В детстве Александра Дмитриевича бросила мать, он беспризорничал, поэтому не серьезно относился к семейной жизни. Когда у него появились дети, Александр вел разгульную жизнь, ушел, оставил детей на попечении матери. Поэтому Николай недолюбливал отца. В семье было трое детей: старший Николай, средняя Ольга и младший брат Аркадий. Жили в те годы, во время Гражданской войны и новой коммунистической политики, очень тяжело, особенно без отца. Детство у детей прошло голодно и бедно. Дети рано взрослели, помогая во всем своей матери, Николай был старшим в семье, поэтому он всегда помогал маме в домашних делах, на полевых картофельных участках и в воспитании сестры и брата. Во время летних каникул обязательно дети где-то работали, чтобы заработать деньги для семьи. А в свободное время ребята много читали. В детстве он интересовался мореплавателями и великими морскими открытиями, а благодаря своему дяде, он все знал о революции в России. В школе на уроках труда получил первые навыки по

столярному и слесарному делу. Дома он сам мастерил и ремонтировал: книжные полки, шкафы, табуретки, лыжи, байдарки. Зимой детей все равно тянуло к воде, самодельными лыжами дети катались на озере, а летом на лодках проносились по речке. С детства будущего речника тянуло к воде, будто это его предназначение в жизни.

**Образование.** Маленький Николай всегда учился хорошо: свободно усваивал всё на уроке, быстро выполнял домашние задания. В школе обожал такие предметы как математика, физика, а также история с литературой. Иногда Николай с другими ребятами просто наблюдал за пароходами, мечтая когда-нибудь работать на таком судне. Несмотря на успешную учебу, мальчик проучился всего 7 классов. После школы - год работал на фабрике «Приволжская коммуна» и попутно готовился к вступительным экзаменам в Горьковский речной техникум. В 1935 году Николай успешно сдал экзамены, был сначала зачислен на судокорпусное отделение, а затем и на судоводительское. В техникуме, так же как и в школе, не отставал от учебы. В 1937 году вступил в комсомол и активно включился в комсомольскую работу.

В характеристике от 1937 года, подписанной комсоргом группы Вилков, как до вступления в «Всесоюзный ленинский коммунистический союз молодёжи» и после вступления проявил себя как одного из самых дисциплинированных и хорошо успевающих студентов группы. В это время он активно участвовал в общественных и физкультурных работах, являлся физкультурным тренером группы, состоял в секции плавания и занимался на курсах инструкторов огнестрельного дела. В зимний период Вилков не забывал об увлечении катания на лыжах, неоднократно участвовал в соревнованиях, где показал высокие результаты.

Являясь спортсменом, он сдал нормы на значки «ГТО» и «Ворошиловский стрелок» во время студенчества. Он неоднократно завоевывал первые места на городских соревнованиях по стрельбе, плаванию и хождению на шлюпке. В 1938 году Вилков участвовал во Всесоюзных лыжных соревнованиях в Ленинграде, был награжден призом – лыжами из карельской березы, что составляло немалую гордость его и младших Оли и Аркадия. Из Ленинграда он привез им шоколад «Спорт» - невиданное лакомство.

**Военное морское дело:** С декабря 1939 года — в военно-морском флоте работал помощником капитана парохода «Максим Горький» Восточно-Сибирского речного пароходства. В этом же году, сразу после навигации, из Иркутска Николая вызывают на срочную службу в Тихоокеанский Военно-Морской флот. Как он писал в своих малочисленных письмах семье, служба ему очень понравилась. Во время учебы и судовой практики в техникуме он много изучал нижнюю и среднюю Волгу, что ему затем понадобилось в будущем. В летнее время капитан парохода «Роза Люксембург», ходивший по маршруту Горький – Рыбинск, разрешил сестре Ольге остаться с братом. Ольга потратила ради брата все лето и провела с ним на пароходе, помогая тому в судоходной работе.

После окончания 3-го курса Вилков проходил практику на теплоходе «Михаил Калинин» по маршруту Горький - Москва. В характеристике про практику студента, написанной секретарем комитета комсомола Гусевым, указывалось, что Николай Александрович, «за время своего пребывания на теплоходе не имел ни одного замечания, хорошо выполнял общественные поручения. Являлся ответственным редактором стенгазеты, занимался с матросами по техучёбе, производил коллективную читку газет, был образцом трудовой дисциплины».

Все судовые практики Николай проходил успешно и был отличником, так был премирован наручными часами и грамотой.

Получив диплом об окончании образования судоводителя речного и озёрного флота, Николая вместе с товарищами, по их просьбе, направили в Восточно-Сибирское пароходство, где развивался новый речной флот. Вилков был назначен на должность первого помощника капитана парохода «20 лет Международного юношеского дня», будущего передового судна бассейна в Иркутске. Товарищи Вилкова, Николай Целищев и Артемий

Щапов, вспоминали о нём как об очень подвижном и энергичном человеке, когда они вместе ходили по этому пароходу. «В Иркутск придём, - рассказывали, - собираемся, идем по саду Парижской коммуны, на танцплощадку. Николай с ними - он был парень красивый, видный, коренастый».

Затем будущего героя перевели на пароход «Максим Горький». В письмах домой он описывал красоту местности Ангары с такими чистыми водами, что были видны камни, лежавшие на дне. Николай обожал Флотскую профессию. К своему делу он относился со всей серьезностью и ответственностью. За это он выделялся, за что его ставили в пример другим. А когда на Ангару пришла ранняя зима, Иркутский городской военкомат призвал Вилкова на военную службу.

**В годы Великой Отечественной войны:** В начале русско-японской войны, старшина 1-й статьи Николай Вилков уже являясь коммунистом, записался добровольцем в десант на остров Шумшу не колеблясь. Николай считался опытным бойцом, в это время он уже имел три лычки на погонах плюсом к достижениям являлся факт его должности старшины первой статьи и заместителя командира взвода. Вовремя подготовки к бою, то себе под матросскую фланелевую рубаху с воротником, заправил военно-морской флаг. После боя он хотел в знак силы и пройденной цели, вонзить его на остров.

В ходе подготовки Курильской операции Н.А.Вилков был повышен до должности командира взвода в роту морской пехоты, командир которого старший лейтенант И.В.Кошечей, также Николая включили в состав передового отряда десанта. Главной целью отряда было сделать высадку на ближайший к Камчатке остров - Шумшу и закрепиться там, на плацдарме, до прихода остальных армейцев. 17 августа 1945 года советские боевые корабли с десантом вышли со своей базы и двинулись к берегам острова, самого северного в Курильской гряде. Десантов высадили сразу на следующий день. Самым первым высадили взвод Вилкова. Из-за отмеля корабли не смогли приблизится к берегу. Десантники бросались в воду под огнём противника и добирались до берега вброд. Моряки стремительно атаковали прибрежные сооружения и захватили плацдарм. Под прикрытием корабельной артиллерии в бой вступили главные силы десанта. Особенно был жестоким бой в 171-ом. Это была главной позицией противника. На скале враг соорудил железобетонный дот с двумя амбразурами. В общем было два отряда: первый с северо-запада, а второй, атаковал её с юго-востока. Храбрые десантники пошли на штурм. Несмотря на потери бойцов, они отважно шли вперед. Но вражеские пулеметы не сдавали хода. Николай, осознавая тяжелую ситуацию и проявив инициативу, пополз к доту. А за ним второй матросик — Петя Ильичев, 18-летний. Сначала Николай безуспешно пытался закидать дот гранатами, к сожалению, ему перебило руку. На мгновение все прекратилось, моряки пришли в себя. Но опять огонь, и наши моряки снова потеряли бдительность. После израсходования гранат, тогда к правой амбразуре пополз Вилков. По велению судьбы, граната не смогла достичь цели, что принесло затем героическое пожертвование. Он встал в полный рост и всем телом закрыл амбразуру. По его примеру, краснофлотец Петр Ильичев бросил в амбразуру дота связку гранат и закрыл его своим телом.

Только после этого дот прекратил свои действия. 14 сентября 1945 года было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза Николаю Александровичу Вилкову с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда».

### **Память о герое**

Собственным самопожертвованием и неотвязанным желанием встать на защиту своей Родины Николай Александрович стал примером мужества и отваги многочисленным последователям речного и морского дела. Именем Вилкова были названы пароходы Министерства речного флота. Примечательно то, что главным одного из этих пароходов был Герой Социалистического Труда К.А.Числов, друг и сослуживец Н.А.Вилкова. Имя Героя носят улицы в следующих городах: во Владивостоке, Иркутске, Советской Гавани и в городе Северо-Курильске, находящимся на соседнем с островом Шумшу, острове Парамушир. В тех же городах ему установлены памятники, сохранив вечную память, а в селе Ильинское и на

здании Горьковского речного училища установлены мемориальные доски.(см.Приложение №1)

В ноябре 1979 года Волгоградскому Клубу Юных Моряков с флотилией по постановлению бюро Волгоградского горкома «Всесоюзный ленинский коммунистический союз молодёжи» присвоено имя старшины первой статьи Н.А.Вилкова для дальнейшего военно-патриотического обучения подростков. Его имя так же известно в кругах патриотических и партизанских лагерей, так как его имя носит один из таких лагерей в Кинешемском районе.

В городе Наволоки в школе №1, где он учился, увековечили имя Н.А.Вилкова, установив мемориальную доску. Такая честь является заслуженным для Героя Советского Союза, блестящим примером и гордостью для учеников этой школы, где учился Николай Александрович. За большую часть половины столетия его имя не было потеряно, благодаря архивам, заметкам и памяти людей. Поэтому нам важно помнить и передавать важные поступки наших предков. Мы должны ценить нашу историю и сохранить яркое уважение к делам наших предков.

Список литературы:

1. <http://baik-info.ru/kopeika/2007/20/008001.html>
2. [http://www.zavgoradm37.ru/mus/publ/gordeeva-ii\\_n-a-vilkov.html](http://www.zavgoradm37.ru/mus/publ/gordeeva-ii_n-a-vilkov.html)
3. [https://pamyat-naroda.ru/heroes/memorial-chelovek\\_dopolnitelnoe\\_donesenie77721123/?backurl=%2Fheroes%2F%3Flast\\_name%3DВилков%26first\\_name%3ДНиколай%26middle\\_name%3ДАлександрович%26date\\_birthday%3D1918%26group%3Dall%26types%3Dpamyat\\_commander%3Anagrad\\_y\\_nagrad\\_docs%3Anagrad\\_y\\_uchet\\_kartoteka%3Anagrad\\_y\\_ubilein\\_kartoteka%3Apamyat\\_voenkomat%3Apotery\\_vpp%3Apamyat\\_zsp\\_parts%3Akld\\_upk%3Akld\\_vmf%3Apotery\\_doneseniya\\_o\\_poteryah%3Apotery\\_gospitali%3Apotery\\_utochenie\\_poter%3Apotery\\_spiski\\_zahoroneniy%3Apotery\\_voennoplen%3Apotery\\_iskluchenie\\_iz\\_spiskov%26page%3D1](https://pamyat-naroda.ru/heroes/memorial-chelovek_dopolnitelnoe_donesenie77721123/?backurl=%2Fheroes%2F%3Flast_name%3DВилков%26first_name%3ДНиколай%26middle_name%3ДАлександрович%26date_birthday%3D1918%26group%3Dall%26types%3Dpamyat_commander%3Anagrad_y_nagrad_docs%3Anagrad_y_uchet_kartoteka%3Anagrad_y_ubilein_kartoteka%3Apamyat_voenkomat%3Apotery_vpp%3Apamyat_zsp_parts%3Akld_upk%3Akld_vmf%3Apotery_doneseniya_o_poteryah%3Apotery_gospitali%3Apotery_utochenie_poter%3Apotery_spiski_zahoroneniy%3Apotery_voennoplen%3Apotery_iskluchenie_iz_spiskov%26page%3D1)
4. [http://irkipedia.ru/content/vilkov\\_nikolay\\_aleksandrovich](http://irkipedia.ru/content/vilkov_nikolay_aleksandrovich)
5. <http://www.wt.matrixplus.ru/statriver05.htm>
6. <https://flot.com/history/kron.htm#5>
7. <https://bibliomir83.blogspot.com/2019/10/2020-2020.html>
8. <http://www.memory-tour.ru/memorial/9143>

## ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА - КОНДРАТИЙ ИВАНОВИЧ НАУМОВ

*Иванов Лев, ученик 3 «а» класса, МБУ ДО «Центр технического творчества», МАОУ «Саха политехнический лицей», г.Якутск  
Неустроева Альбина Мартовна, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск*

Великая Отечественная война, длившаяся почти четыре года, для российского народа навсегда останется в памяти. Время идет, но не померкнут в человеческой памяти годы разрушительной войны, величие Победы над немецким фашизмом. Никому никогда не суметь переписать историю, присвоить Победу народа себе, переоценить её значение в мире. Миллионы мужчин и женщин нашей многонациональной Родины приняли смерть, ясно осознавая, что, как бы ни была дорога для них жизнь, судьба Родины несравненно дороже.

Великая Отечественная война явила бесконечное множество примеров храбрости и героизма советских солдат. Немало подвигов было совершено нашими солдатами во время Великой Отечественной войны. Молодые воины жертвовали собой ради долгожданной победы. Многие из них домой не вернулись и каждого можно считать героям. Ведь именно они вели Родину к великой победе ценой своих жизней. Сознание своего долга перед

Отчизной заглушало какое-либо чувство страха, и боль, и мысли о смерти. Сколько загубленных судеб... Вклад каждого солдата, доблестно сражавшегося на фронтах с фашизмом, бесценен. И каждый из них ежедневно совершаил подвиг, вступая в бой.

Но есть поступки, ставшие неотъемлемой частью истории Великой Отечественной войны. О них можно спорить, искать правду, опровергать. Но об этих подвигах надо знать и помнить безусловно всем без исключения. Потому как именно эти истории дают подрастающему поколению право гордиться своей страной и равняться на настоящих героев. Важно, чтобы мы из поколения в поколение передавали память о тех, кто до конца исполнил свой долг, проявив истинное благородство, несокрушимую волю и твёрдость характера, о том, какой ценой долгие 1418 дней ковалась Победа, ставшая для нас сегодня объединяющей национальной идеей.

В своём докладе хочу рассказать про того кто, не жалея своей жизни, отстаивал право нашей великой страны на существование, защищал её и совершал не единожды подвиг - Кондратия Ивановича Наумова – советского военного, Героя Советского Союза.

**Кондратий Иванович Наумов родился в с. Казачинское Иркутской губернии 4 октября 1918 года.** По окончании семи классов сельской школы, Кондратий Иванович окончил два курса в педагогическом училище Киренска. Затем он устроился в Военизированную охрану Народного комиссариата водного транспорта стрелком, охранял объекты Красноармейского судоремонтного завода Ленского речного пароходства. Вскоре стал помощником по политической части начальника военизированной охраны Киренского порта.



В сентябре месяце 1939 года Киренским районным военкоматом Кондратий Иванович Наумов был призван в ряды Рабоче-крестьянской Красной Армии и направлен в Сызранское танковое училище, которое окончил в сентябре 1941 года. В мае 1942 года лейтенант К. И. Наумов был направлен в г. Горький, где был назначен командиром взвода танкового батальона.

В боях с немецко-фашистскими захватчиками лейтенант К. И. Наумов воевал на танке «Матильда». «Матильды» имели мощное бронирование, увеличивая тем выживаемость танка и экипажа на поле боя - качественная броня не давала отслоения и осколков при попадании снаряда в танк.

В августе 1942 года танк Наумова стойко оборонял переправу через реку Жиздра, что близ посёлка Восты. Группа из четырёх «Матильд» в течение недели отражала до десяти атак танков и пехоты неприятеля, уничтожив при этом шесть тяжёлых немецких танков, пятнадцать средних танков, две автомашины с грузами, станковый пулемёт и до двух рот пехоты. За отличие в бою Кондратий Иванович был награждён медалью «За отвагу».

Бои, которые проходили на территории Сухиничского района во время Великой Отечественной войны, имели большое значение для продвижения нашей армии. Сухиничи – это железнодорожный узел, поэтому немцам стратегически так важно было его захватить. За Сухиничский район бои шли достаточно долго. Гитлер два раза в своих записках Сухиничи упоминал как «плохой город», потому что два раза он не смог взять его и потерял много своих солдат. Здесь в боях под Сухиничами проявились организаторские способности, лидерский дух Кондратия Ивановича, он стал командиром танковой роты, а вскоре, после присвоения звания старшего лейтенанта, был назначен заместителем командира батальона.

В январе 1943 года Кондратий Иванович в составе 1-й гвардейской армии участвовал в Острогожско-Россошанской операции. Замысел этой операции сводился к тому, чтобы тремя ударными группировками прорвать оборону противника, окружить и

уничтожить оборонявшуюся на Дону между Воронежем и Кантемировкой группировку. Острогожско-Россошанская операция стала огромным вкладом в развитие военного дела. Войска Воронежского фронта одновременно вели наступление в трех направлениях. Это был первый случай за время ведения Великой Отечественной войны, когда один фронт, имевший неблагоприятное соотношение сил, осуществил прорыв в трех направлениях. В условиях проведения этой операции впервые усиленный стрелковый корпус наступал в отдельном направлении, тем самым выполняя роль одной из ударных группировок, между двумя основными. В ходе Острогожско-Россошанской операции был приобретен ценнейший опыт наступления с плацдармов.

Затем Кондратий Иванович участвовал в Ворошиловградской наступательной операции под кодовым названием «Скачок». Перед войсками, участвующими в ней, ставилась задача освобождения Северного Донбасса. Однако сил у наступавших оказалось недостаточно. Немцы бросили для защиты Донбасса лучшие подразделения. У немцев было преимущество в танках, кроме этого наступающие соединения понесли серьёзные потери и оторвались от баз снабжения. На последнем этапе советские войска практически остались без авиационной поддержки. В боях корпус понёс тяжёлые потери и был выведен в тыл.

К лету 1943 года К. И. Наумов был произведён в капитаны, был назначен на должность заместителя командира танкового батальона. Летом того же года принимал участие в Курской стратегической оборонительной операции, по своему размаху и напряженности которая, первый этап Курской битвы, является одним из крупнейших сражений второй мировой войны, а затем в операции «Румянцев». В ходе боёв на Курской дуге капитан К. И. Наумов командовал группами танков бригады, которые бросались в бой на самых трудных участках фронта. Умело маневрируя и действуя тактически грамотно, капитан Наумов неоднократно преламывал ход боя и наносил противнику немалый урон. 14 июля 1943 года Кондратий Иванович принял командование батальоном. В период с 14 июля по 10 августа его батальон освободил десятки населённых пунктов, уничтожив при этом четыре немецких танка, семь самоходных артиллерийских установок, четырнадцать автомашин с военными грузами, одиннадцать артиллерийских орудий различного калибра, девятнадцать миномётов, два склада с боеприпасами и сотни солдат и офицеров противника. В результате стремительных маневров танкисты Наумова захватили в качестве трофеев пятнадцать бронетранспортёров и бронемашин, семнадцать мотоциклов, одиннадцать грузовых, три легковых и две штабных машины, а также отбили захваченный и переоборудованный немцами танк Т-70. Когда 27 августа в ходе начавшегося наступления в Левобережной Украине из строя вышел командир танковой роты, Кондратий Иванович, вернувшись в строй после ранения 18 августа 1943 года, взял командование ротой на себя. Лично ведя роту в бой, он своим примером вдохновлял храбрых бойцов на выполнение поставленных боевых задач.

Во время Сумско-Прилукской операции, в ходе которой войска Воронежского фронта вышли к Днепру и захватили плацдармы на его правом берегу, особенностью которой являлись широкий маневр силами и средствами с целью наращивания силы удара, а также применение передовых отрядов, Кондратий Иванович лично уничтожил два танка, одну САУ, три пушки, четыре миномёта и до семидесяти солдат и офицеров вермахта. За отличие в боях Кондратий Иванович был удостоен Ордена Отечественной войны II степени.

В рамках крупномасштабной наступательной операции «Багратион», в ходе которой была освобождена территория Белоруссии, восточной Польши, часть Прибалтики и практически полностью разгромлена германская группа армий «Центр», батальон гвардии капитана К. И. Наумова особо отличился в Бобруйской фронтовой наступательной операции. 24 июня 1944 года после мощной артиллерийской подготовки танки 15-й гвардейской танковой бригады с автоматчиками на броне преодолели по заранее уложенным гатям заболоченные участки, и развернувшись в боевые порядки, начали наступление на опорный пункт немецкой обороны. Враг оказывал ожесточённое сопротивление, но 25 июня 1944 года 5 танков 2-го батальона бригады, ведомые гвардии капитаном Наумовым, ворвались на

станцию Чёрные Броды, и, уничтожив одну самоходную пушку, два противотанковых орудия и до тридцати немецких солдат, вступили с вражеским бронепоездом в перестрелку. В ходе артиллерийской дуэли противнику удалось поджечь танк гвардии Д. Е. Комарова и тогда танкист опрокинул немецкий бронепоезд огненным тараном, решив таким образом исход боя.

На рассвете 27 июня 1944 года гвардии капитан К. И. Наумов, командуя группой танков, ворвался в населённый пункт Еловики в пригороде Бобруйска и освободил его от противника, уничтожив при этом семь солдат противника, склад с боеприпасами, один вражеский танк. Маневрируя под огнём врага, он вывел свои танки на высоту 170,2 и, открыв огонь по позициям немцев, расчистил бригаде путь на Бобруйск. Ранним утром батальон гвардии капитана К. И. Наумова первым ворвался на северо-западную окраину Бобруйска. Немцы сумели отсечь автоматчиков от танков, но Кондратий Иванович, покинув танк, заставил пехоту подняться. Действуя вместе, автоматчики и танкисты двинулись к центру города, уничтожая живую силу и технику противника. В центральных районах города им удалось настигнуть и расстрелять автоколонну отступающего противника, уничтожив при этом до тридцати машин. В боях за Бобруйск гвардии капитан К. И. Наумов лично уничтожил три САУ, три машины с пехотой, зенитную крупнокалиберную пушку и трёх фаустников. 1 июля 1944 года, уже в ходе Минской фронтовой наступательной операции, представляющей сейчас значительный интерес с точки зрения развития советского военного искусства, К. И. Наумов с двумя танками, обойдя противника с тыла, ворвался на станцию Талька и уничтожил две САУ и две самоходки захватил в качестве трофеев. В бою за станцию Кондратий Иванович был тяжело ранен, но продолжал командовать батальоном до конца боя.

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 августа 1944 года гвардии капитану Наумову Кондратию Ивановичу было заслуженно присвоено звание Героя Советского Союза.

Наступление Красной Армии продолжалось, Кондратий Иванович ничто не могло надолго удержать на больничной койке. Ещё не оправившись от ранения, полученной в Минской фронтовой наступательной операции, он вернулся в свою часть. Завершив разгром немецкой группировки к концу августа 1944 года, советские войска вышли к государственной границе. В начале сентября они вступили на территорию Польши. 5 сентября 1944 года 1-й гвардейский танковый корпус генерал-майора М. Ф. Панова форсировал реку Нарев в районе города Пултуска. Начались жестокие бои за Пултусский плацдарм, участники боёв на плацдарме вспоминали, что это были самые тяжелые для них бои за всё время войны. В ходе боев танк гвардии капитана К. И. Наумова был подбит. Тяжело раненого комбата срочно эвакуировали в госпиталь в Речице, но спасти его не удалось... 12 сентября 1944 года сын своей земли, отстоявший свободу и независимость нашей Родины, Кондратий Иванович от полученных ранений скончался. Похоронили Героя Советского союза в братской могиле прямо во дворе больницы. Впоследствии останки воинов были перенесены на Андреевское кладбище.

Герои Отечественной войны вечно живут в нашей памяти, в наших сердцах, независимо от того, находятся ли они сегодня в строю или нет. Они всегда с нами и всегда будут живым примером, призывом к действию и благородной борьбе за жизнь человека.

Прошло уже 75 лет, а подвиги наших бойцов все ещё живы в памяти людей. Пока жива память о них и их подвигах, живы и они.

Именем Героя Советского Союза К. И. Наумова названы улицы в городах Бобруйск и Речица Республики Беларусь, а также сухогрузный теплоход Ленского объединенного речного пароходства. Стелла с барельефом Кондратия Ивановича Наумова установлена на Аллее Героев в городе Речица. Вечная память Кондратию Ивановичу Наумову!

**ВСЯ ЖИЗНЬ – С ФЛОТОМ**  
**КОНСТАНТИН НИКОЛАЕВИЧ АФАНАСЬЕВ**

*Константин Кучуков, ученик 1 класса, МБОУ ДОО ЦВР «РОСТОК» ГО «Жатай»  
Лисовская Оксана Вячеславовна, руководитель, педагог дополнительного образования,  
МБОУ ДОО ЦВР «РОСТОК» ГО «Жатай»*

Я хочу рассказать о человеке, которым гордится вся наша семья. Это мой прадедушка, его зовут Афанасьев Константин Николаевич. Мы с ним часто гуляем, играем и смеемся. Недавно я узнал, что дедушка был крутым капитаном. У него невероятная жизнь, наполнена яркими событиями и приключениями. Я хочу быть таким же как он!



Его трудовая биография неразрывно связана с флотом Ленского речного пароходства. Только капитаном он отработал 40 лет. Его всегда отличали преданность флоту, высокий уровень судоводительской ответственности и человеческой культуры, порядочности и выполнение долга.



*Константин Николаевич в рубке*

### *Родом из детства*

Константин Николаевич Афанасьев родился 25 февраля 1936 году, родом из Хангаласского района. Село Октемцы место, в котором прошло его трудное детство. В семье он был единственным мужчиной, уже в четвертом классе сам колол дрова, жили бедно, работать начал рано.

Константин Николаевич вспоминает: «Хорошо помню День Победы. Я тогда в 1-м классе учился. Всех учеников собрали на линейке в школе и объявили, что в связи с Победой советского народа над фашистскими захватчиками, уроки отменяются. Мы так радовались Победе и отмене занятий!»



Еще в детстве он выбрал профессию и ни когда не отступал от своей мечты. Насмотревшись в газетах фотографии генералов, попросил маму сшить ему форму, а потом довольный гулял перед товарищами в красивом кителем и фуражке. Но решающим моментом в выборе профессии стала его встреча с настоящим капитаном теплохода. Когда он вместе с мамой на судне переправлялся через Лену. Они ездили на лето в гости к сестре, которая после окончания педагогического училища была направлена в село Исит на работу. Тогда сильное впечатление произвело на мальчика капитан. После чего Константин окончательно решил, что будет работать на флоте.

Вот позади 7 классов учебы в школе. Можно уже поступать в Речное училище. Вот- вот мечта станет реальностью. Но сестра педагог по образованию, сказала свое веское слово: «Будешь заканчивать 10 классов!» Пришлось Константину учиться дальше в школе. На следующее лето, после окончания 8-го класса, никому не сказав, он уехал в Якутск, поступать в Речное училище. После успешной сдачи вступительных экзаменов, ему дали справку, что он зачислен на первый курс Якутского Речного училища по специальности «штурман-судоводитель», и приступить к занятиям 1 сентября 1954 года. Довольный Константин показал справку домочадцам, они уже не возражали учебе.



*1 курс, ЯРУ, 1958 г.*

### **Прошел флотскую закалку**

Изучая профессию судоводителя, по-настоящему увлекся предметами, которые преподавали в Якутском речном училище. Во время учебы серьезное внимание уделялось прохождению плавательской практике. Константин Николаевич говорит: «Мне и другим

курсантам повезло с хорошими преподавателями, а на плавательской практике учился речному делу у настоящих профессионалов своего дела!»

После окончания учебы в 1958 году Константин Николаевич начал работать в должности 3-го помощника на теплоходе «Поллукс» Жатайского завода. За этот короткий срок успел проявить себя с лучшей стороны, и в следующую навигацию его назначают 2-ым штурманом теплохода «Конда». Затем в должности 2-го штурмана и 1-го штурмана работает три навигации на теплоходе «Юпитер». И в 1964 году мечта Константина Николаевича сбылась: его назначают капитаном теплохода «Диксон» с мощностью двигателя 800 л. с. Именно «Диксон» стал для Константина Николаевича вторым домом на целых 12 навигаций.

«Самое сложное для меня в работе, наверное, было вести судно ночью, - делится капитан. – А вот когда над рекой висит туман, и берегов вообще не видно, то степень ответственности за жизнь людей, за судно, за груз возрастает в разы. Это сейчас в сложных метеоусловиях не разрешается идти».

В последующие годы Константин Николаевич успешно работает капитаном судов «Таймыр», ОТ-2013, «А.Губкин», «Советская Якутия», «Камчатка».

Его опыт и знания реки от Осетрова до Тикси всегда ценились высоко. Уважение людей он заслужил дисциплиной и выдержанкой, требовательностью и скромностью. Работа на флоте и судоремонте занимала почти все время. За навигацию он приезжал домой два-три раза, да и то кратковременно. Нужно было завести много груза, план давался высокий, поэтому речники дорожили каждым часом навигации.

С 1986 года Константин Николаевич работает капитаном-наставником в Государственной речной судоходной инспекции Ленского бассейна. Свои глубокие профессиональные знание, опять, навыки передает молодежи.

Только в 73 года Константин Николаевич вышел на заслуженный отдых. Его стаж работы на капитанском мостике составляет 40 лет – на Жатайском заводе. Сейчас в свои 84 года Константин Николаевич сильно дома не сидит, каждый день ходит на дачу.



20 апреля 1958 г. г. Якутск



Константин Николаевич с коллегами.

### ***Семья – надежный тыл***

Простой деревенский парень с упорным и крепким характером сумел построить свою жизнь так, как хотел сам. Он занимался интересной работой и с радостью возвращался в дом, где его ждали любимые жена и дети.

Свою вторую половинку Константин Николаевич встретил еще будучи курсантом Речного училища. Молодые ребята часто бегали на танцы и Медицинское училище, где было много девушки. Так и познакомился Константин со своей Любовь. В 1963 году они поженились и переехали в поселок Жатай. Любовь Тимофеевна долгое время работала в Жатайской поликлинике, с 2005 года она вышла на пенсию.

Константин Николаевич и Любовь Тимофеевна вместе 53 года, у них двое детей, пять внуков и два правнука. Сегодня семья Афанасьевых большая и дружная, внуки и правнуки обязательно приходят в гости к дедушке и бабушке, чтобы поделиться своими успехами и переживаниями.

### ***Мне повезло в жизни***

«Сейчас, оглядываясь на пройденный путь, я благодарен судьбе за то, что флотские командиры и специалисты, с которыми мне довелось встретиться в жизни, оказались замечательными людьми. Я многое почерпнул от Спиридонова Михаила Федоровича, капитана, Героя социалистического труда, с кем мне довелось работать на теплоходе «Юпитер». Я многому научился у него», – говорит Константин Николаевич.

Константин Николаевич Афанасьев – безупречный капитан. За все время работы на единого ЧП. В его послужном списке только благодарности и награды: Орден «Знак Почета», Орден Ленина, Орден «Октябрьской революции», медали «За доблестный труд», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда». А в 2003 году указом главы Якутии Константину Николаевичу присвоено почетное звание «Заслуженный работник народного хозяйства» Республики Саха (Якутия). Эти награды говорят о многом.



### ***Заключение***

Многие дети, наверное, мечтают о таком прадедушке, как мой. Отличный специалист своего дела и главное – опора и защита нашей дружной семьи. Я с гордостью могу сказать, что он лучший пример человека, который добился всего сам, и учит меня быть упорным, честным, трудолюбивым. Много нового и интересного я узнал о своем дедушке, готовя этот материал, и моя гордость за него – это невидимая нить, которая называется Связь поколений. В будущем эту гордость я обязательно передам своим детям.

## **БОЕВОЙ ПУТЬ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА НАУМОВА КОНДРАТИЯ ИВАНОВИЧА**

*Суханова Света, ученица 4 «г» класса, МОБУ СОШ №24, МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск*

*Суханова Екатерина Николаевна, педагог дополнительного образования, МБУ ДО «Центр технического творчества», г.Якутск*

Память народная жива до тех пор пока современники знают и чтут имена защитников нашей Родины.

Герои. Герои... Подвиги. Подвиги... Их было тысячи, десятки и сотни тысяч.

Я хочу рассказать вам историю подвига гвардии капитана Кондратия Ивановича Наумова- Героя Советского Союза.

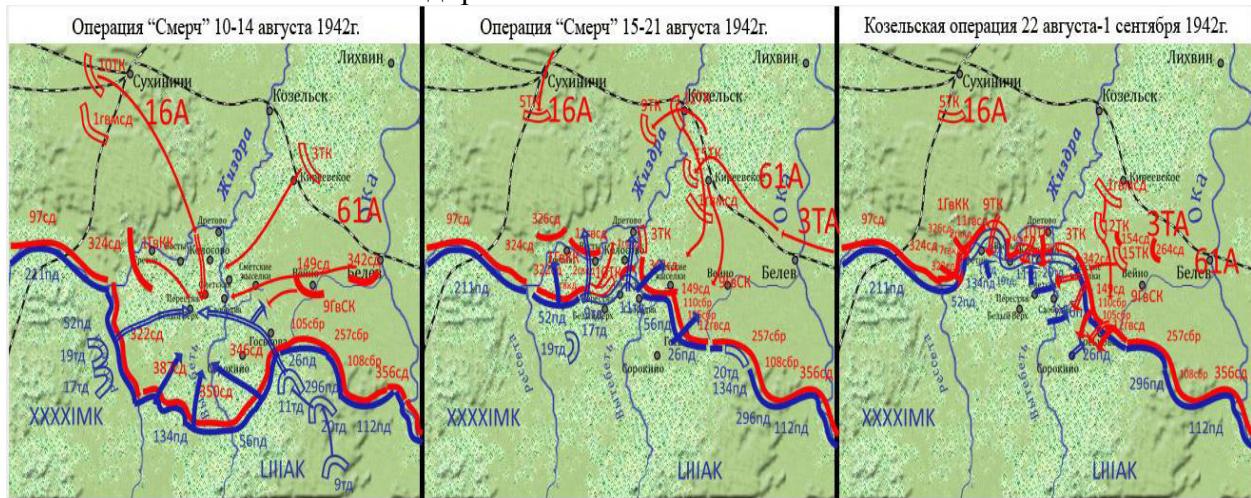
Кондратий Иванович Наумов родился 4 октября 1918 года в селе Казачинское Киренского уезда Иркутской губернии РСФСР в крестьянской семье.

После окончания Сызранского танкового училища, в мае 1942 г. лейтенанта К.И. Наумова, направили в город Горький, где заканчивалось формирование 10-го танкового корпуса, там его назначили командиром взвода 339-го танкового батальона 183-й танковой бригады.

Боевой путь лейтенанта К.И. Наумова начался с июня 1942 г. Он воевал на танке «Матильда» на Западном фронте. Первый свой боевой опыт 10-й корпус получил во время Жиздринской операции 16А. С августа 1942 года 10-й танковый корпус действовал в составе 16-й Армии. С 14 по 20 августа 1942 года танк Наумова мужественно оборонял переправу через реку Жиздра возле поселка Восты. В составе группы капитана И.И. Мишукова уничтожили шесть тяжелых немецких танка, пятнадцать средних танков, две автомашины грузами, станковый пулемёт и около двух рот пехоты. В тяжелых боях Кондратий Иванович уничтожил два



танка противника. За отличия в бою его наградили медалью «За отвагу». Он стал командиром танковой роты, а затем после присвоения звания старшего лейтенанта его назначили заместителем командира батальона.



## Жиздринская операция 16А

В январе 1943 г. Танковый корпус лейтенанта К.И. Наумова перевели в Юго-Западный фронт, где вошли в состав I-гвардейской армии. В январе 1943 г. в составе своего подразделения Кондратий Иванович принял участие в Острогожско-Россошанской операции и освобождал Старобельск.

Затем корпус был подчинен к 40-й армии Воронежского фронта и в дальнейшем участвовал операции «Скачок».

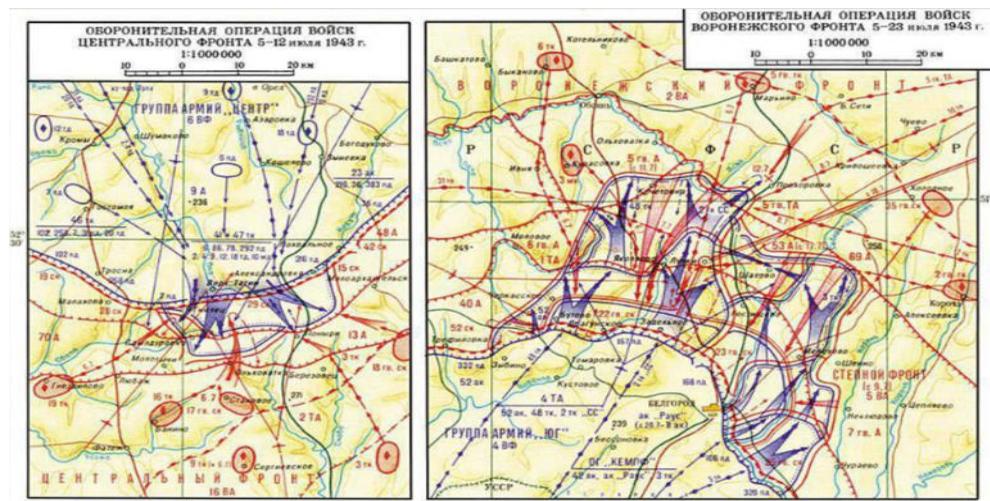


#### Острогожско-Россошанская операция



## Операция «Скачок»

К лету 1943 года К.И. Наумову присвоили звание капитан и назначили на должность заместителя командира танкового батальона. Он вернулся в состав 40-й армии и летом 1943 года принял участие Курской стратегической оборонительной операции. А затем участвовал в операции «Румянцев». С 14 июля по 10 августа батальон уничтожил семь самоходных артиллерийских установки, четырнадцать автомашин с военными грузами, четыре немецких танка, одиннадцать артиллерийских орудий различного калибра, девятнадцать миномётов, два склада с боеприпасами и около четырехсот шестидесяти солдат и офицеров противника. В ходе упорного сражения добыли пятнадцать бронемашин и бронетранспортёров, одиннадцать грузовых, три легковых и два штабных автомашины, семнадцать мотоциклов противника, а также отбили захваченный немцами советский танк Т-70.



Курская стратегическая оборонительная битва



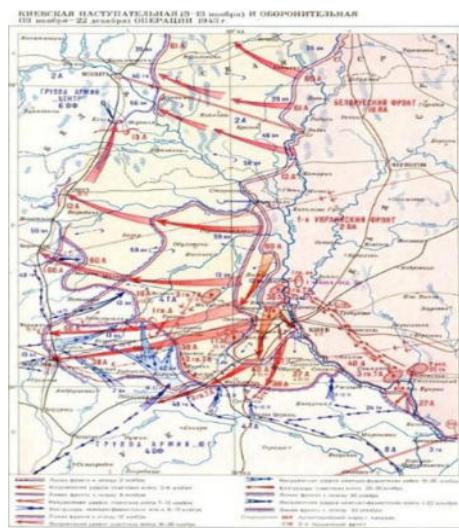
Операция «Румянцев»

В Сумско-Прилукской операции К. И. Наумов лично уничтожил два танка, один САУ, три пушки, четыре миномёта и до семидесяти солдат и офицеров вермахта. За отличия в боях Наумов удостоен орденом Отечественной войны 2 степени.



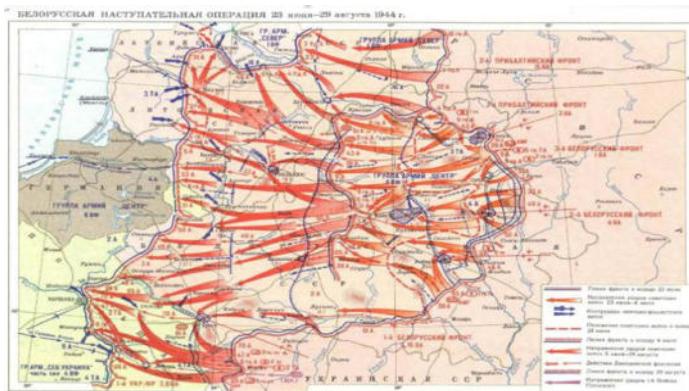
Сумско-Прилукская операция

В ноябре 1943 года 10-й танковый корпус участвовал в Киевской наступательной операции, после завершения, которой был выведен в резерв Ставки Верховного Главнокомандования. После успешного окончания трехмесячного курса высшей офицерской школы бронетанковых и механизированных войск капитан К.И.Наумов в апреле 1944 года получил назначение в 1-й гвардейский танковый корпус 1-го Белорусского фронта, там он принял командование 2-м батальоном 15-й гвардейской танковой бригады.



### Киевская наступательная операция

23 июня 1944 года началась Белорусская стратегическая наступательная операция, которая завершилась освобождением Белоруссии от немецко фашистских оккупантов.



### Белорусская стратегическая наступательная операция

Во время операции «Багратион» батальон гвардии капитана Наумова особо отличился в Бобруйской фронтовой наступательной операции.

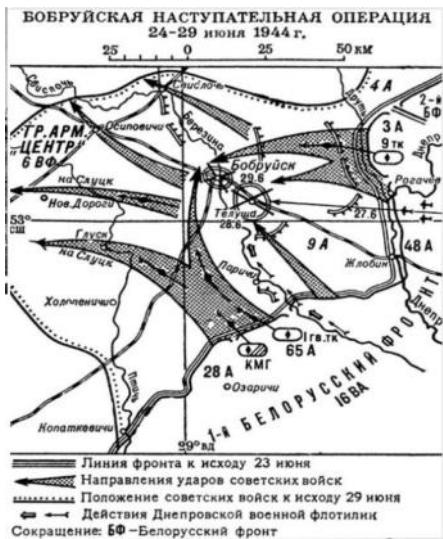


### Операция «Багратион»

24 июня 1944 года 15-я гвардейская танковая бригада начала наступление на опорный пункт немецкой обороны Черные Броды. Уничтожили два противотанковых орудия, одну самоходную пушку и до тридцати немецких солдат. Вступили перестрелку с вражеским бронепоездом. Захватили эшелон с продовольствием и несколько крупных складов с боеприпасами.



27 июня 1944 года батальон под командованием гвардии капитана К.И. Наумова освободил населённый пункт Еловики, в пригороде Бобруйска, уничтожил склад боеприпасами, один вражеский танк и семь солдат противника, расчистил бригаде путь за Бобруйск. В боях за Бобруйск гвардии капитан Кондратий Иванович лично уничтожил три САУ, три машины с пехотой, зенитную крупнокалиберную пушку, и три танка с «фауст - патронами». Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 августа 1944 г. за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство гвардии капитану Наумову К. И. было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».



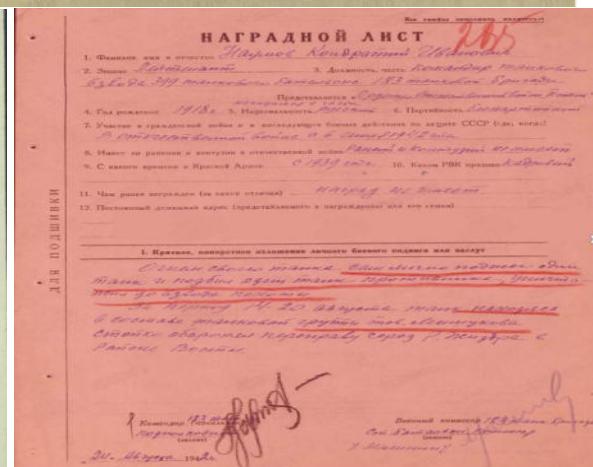
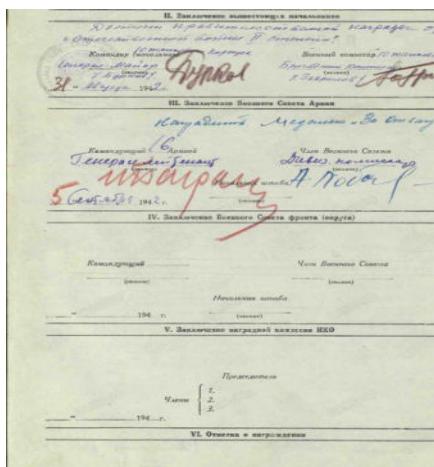
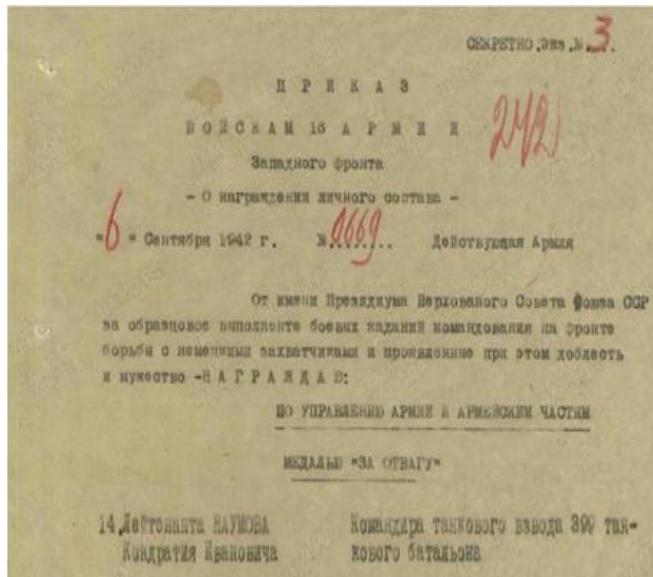
#### Бобруйская фронтовая наступательная операция

В начале сентября 1944 года Красная Армия вступила на территорию Польши. В бою за Пултусский плацдарм танк гвардии капитана К.И. Наумова был подбит и тяжело раненого Кондратия Ивановича эвакуировали в госпиталь в Речице. Но спасти его не удалось и 12 сентября 1944 года Кондратий Иванович от полученных тяжелых ранений скончался. Похоронили его в братской могиле во дворе больницы. А позднее перезахоронили на Андреевское кладбище.



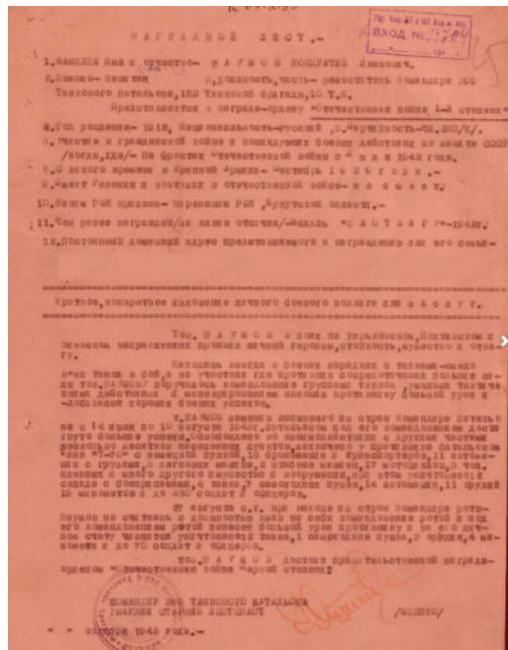
За отличие в бою Жиздринской операции 16А Кондратий Иванович был награжден медалью «За отвагу» в 1941 году. На сайте podvignaroda.ru нашли приказ от 6 сентября 1942 года и наградной лист Наумова Кондратия Ивановича

### Медаль «За отвагу»



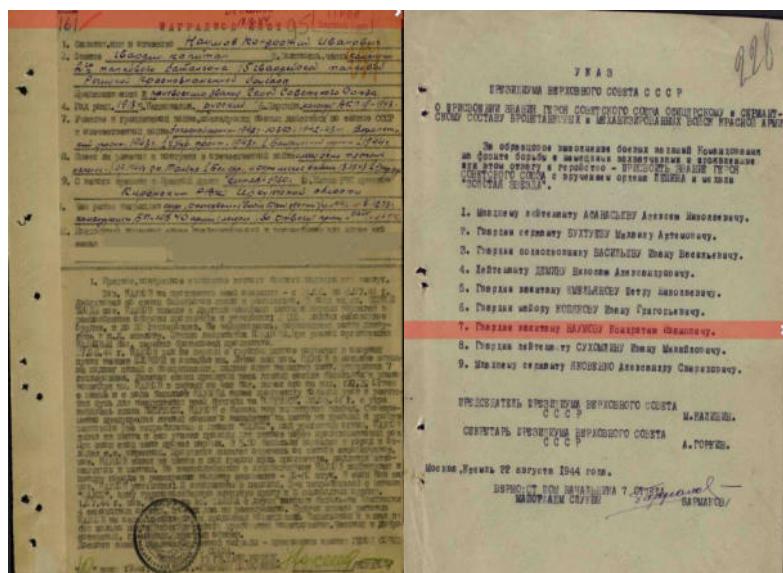
В 1943 г был награжден Орденом Отечественной войны 2-й степени наградной лист от октября 1943 года.

**Орден Отечественной войны  
II степени**



За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и геройство указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 августа 1944 года гвардии капитану Наумову Кондратию Ивановичу было присвоено звание Героя Советского Союза.

**Герой Советского Союза  
(Орден Ленина и медаль  
«Золотая звезда»)**



Имя Героя Советского Союза Наумова Кондратия Ивановича присвоено сухогрузному теплоходу река-море плавания Ленского объединённого речного пароходства. Об этом написано в газете «Ленский водник» №14 (4244) от 15 мая 2010 г.



## За отвагу и мужество

Кондратий Иванович Наумов родился в 1918 году в Иркутской области. С 1936 по 1939 годы трудился на Красноармейском судоремонтном заводе Ленского речного пароходства. В отряде военизированной охраны водного транспорта он был помощником командира по политической части.

Уже шла война, когда в сентябре 1941 года Кондратий Наумов окончил Сызранское танковое училище. С июня по сентябрь в составе 183-й танковой бригады воевал на Западном фронте, был награжден медалью "За отвагу". В 1942-1943 годах как заместитель командира танкового батальона участвовал в боях на Харьковском, Полтавском и Киевском направлениях. В декабре 1943 года был направлен на курсы командиров танковых батальонов, которые окончил в апреле 1944 года. Дальнейшую службу проходил в

первом гвардейском танковом корпусе I Беларусского фронта. В боях за освобождение Беларуссии был тяжело ранен.

За образцовое выполнение боевых заданий и проявленные отвагу и геройство гвардии капитану К.И.Наумову было присвоено звание "Герой Советского Союза". Умер от ран в 1944 году. Похоронен в Гомельской области Беларуссии.

Имя Героя Советского Союза К.И.Наумова было присвоено сухогрузному теплоходу река-море плавания Ленского объединенного речного пароходства.



По Решению Бобруйского горсовета депутатов от 11 ноября 2008 года № 22-24 в честь Героя Советского Союза Кондратия Ивановича Наумова названа улица в городе Бобруйск Республики Беларусь.



Открыто движение по улице Наумова в Бобруйске



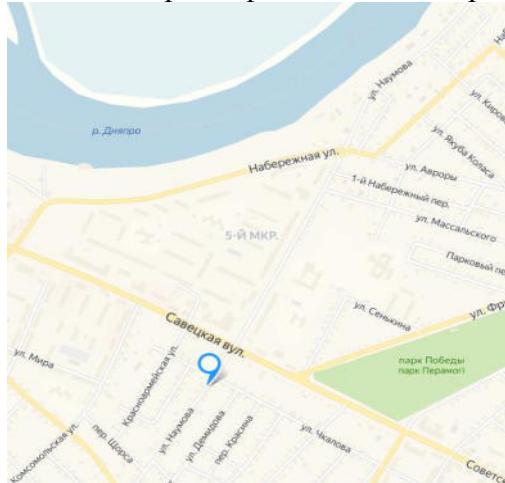
Строительство улицы Наумова на участке от Гагарина до Горелик началось 10 октября 2016 года. Занимается строительством дороги фирма подрядчик из Город - ЧУПП "Прогресс". А заказчик выступил бобруйское управление капитального строительства.

30 июня председатель горисполкома Александр Викторович Судеев, председатель горсовета депутатов Михаил Викторович Желуда и представитель подрядной организации торжественно открыли движение, пересекая красную ленточку.

Новая улица представляет собой бетонную дорогу с двумя полосами в каждом направлении. А по обеим сторонам дороги – тротуары. Общая протяженность построенной дороги составляет 1200 метров.



Также в его честь названа улица в городе Речица Республики Беларусь и установлена стела с барельефом на Аллее Героев в городе Речица.



Установлен Мемориал "Герои Советского Союза Иркутской области, погибшие в Великой Отечественной войне".



Нелегким был путь к победе. Много смертей принесла нам война. Чудеса героизма, храбрости, стойкости проявили наши люди, защищая от фашистов родную землю. Поклоняемся героям Великой Отечественной войны-Героям великой войны с фашистами. К нашему глубокому сожалению, свидетелей и участников событий Великой Отечественной войны с каждым годом становится всё меньше, вместе с ними уходит частичка истории нашей страны. Среди них есть интересные личности, которые могли бы раскрыть неизвестные страницы той ужасной войны. Наша обязанность сохранить эти воспоминания. Жизненный путь этих людей является ярким примером борьбы против фашизма, что очень важно на современном этапе.

## СЕКЦИЯ 4. ВЫСТАВКА МОДЕЛЕЙ СУДОВ И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

### ЭТОТ ПРИТЯГАТЕЛЬНЫЙ МИР МОДЕЛИРОВАНИЯ

*Габышев Вадим, ученик 7 класса, МБОДО «ЦРТИД», ССОШ №1, Кобяйского улуса  
n. Сангар  
Габышев Андрей Николаевич, руководитель  
Иванова Роза Андреевна, педагог-краевед*

Корни приобщения сангарских школьников к техническому творчеству были заложены с далеких 60-х годов прошлого столетия.

Наш Сангар с 1928 г. – центр угольной промышленности республики, а с конца 50-х годов и центр зарождения газовой промышленности.

В этих предприятиях работали высококвалифицированные специалисты с техническим образованием. И эти специалисты, энтузиасты – любители в свое свободное время стали заниматься с детьми техническим моделированием в Доме пионеров, открывшемся в 1957 году.

Среди них был Николай Андреевич Мулендеев – руководитель радиотехнического моделирования в 1971 – 1974г.г. В 1974 – 1977г.г. судомодельным кружком руководил Е.Индеев.

В 1980 – 1983 годах был результативным радиокружок инженера Александра Ивановича Сахно. В эти годы работы кружковцев авиамоделизма занимали только призовые места на республиканских соревнованиях. В 1981 году кружковцы за работы копии самолетов АНТ – 25(РД). «Сталинский маршрут» (ученики Женя Шопен, Дима Брозголь, Женя Лукьянов) стали призерами соревнований.

После них авиамоделированием занимается инженер Леонид Александрович Иванов. Работа «Модель планера А – 2 (спортивная) – победитель республиканской выставки технического творчества – 1 место(учащийся Виссарионов Сергей).

Также плодотворно работал авиамодельный кружок, руководимый Владиславом Сергеевичем Чупахиным. Он выступал и в роли тренера по спортивному авиамоделизму.

С 1986г. руководителем направления стал самобытный умелец Джим Семенович Ноговицын. Его кружковцы: Андрей Якимов, Вадим Средних, Володя Васильев стали участниками на республиканских соревнованиях по авиамодельному спорту в июне 1989г.

С 2000г. в Центре развития творчества детей п.Сангар техническое направление ведет Андрей Николаевич Габышев через кружок «Судомоделирование».Кружок также результативный . Он победитель республиканских выставок технического творчества учащихся 2004, 2006, 2007, 2009 годов.

Авторская работа «Речной буксир» награждена Дипломом I степени (2004г.) «Пограничный корабль» II м. в 2006г. Учащиеся Саша Дерябин, Андрей Протопопов, Антон Сухарев, Слава Нагула, Семен Брылев.

Из-за проблем материально – технической базы и в связи с этим частым переездом «Центра развития творчества и досуга» кружок приостановил работу в 2009 г. Работа возобновилась с 2018 года.

Цель работы кружка:

- Научить ребенка работать с инструментами; материалами, чертежами, компьютером, программами;
- Научить создавать свои проекты, ставить цели и задачи;



Основные направления нашего кружка:

- Работа в программах «Компас», «COREL» и другие
- Разработка цифрового образовательного процесса, путем работы на современных станках ЧПУ (фрезерный, лазерная резка)
- Изготовление моделей судов или судомодельный спорт – технический вид спорта, включающий проектирование и постройку копии моделей судов.

Основная деятельность:

Веду объединение по техническому творчеству детей, включающее в себя «начальное техническое моделирование», «судомоделирование», «основы радиоэлектроники и электротехники». В состав объединения входят ребята с 7 до 18 лет.

Начальное техническое моделирование объединяет детей с 7 до 11 лет, учащиеся с 12 до 18 лет - в объединении «Юный судомоделист». Судомоделисты в обязательном порядке осваивают программу «Основы радиоэлектроники».

Учебный план занятий составляю на основе программы до начала занятий, но обязательно уточняю его с ребятами, чтобы учесть их интерес к тем или иным вопросам. При составлении плана ориентируюсь на конкретные условия: наличие материалов, оборудования, знания учащихся, возрастные особенности. Тематика работ должна способствовать усвоению ранее изученных приемов, использованию детьми знакомых инструментов и приспособлений. Знание школьных учебных программ – обязательное

условие. Поэтому поддерживаю связи с учителями физики, трудового обучения, черчения. Стараюсь приучить детей пользоваться справочниками, самостоятельно искать решения той или иной задачи.



Делаем первые шаги в исследовательской работе. В объединении много ребят, состоящих на учете в КДН. У них нет привычки трудиться, нет навыков использования инструментов, недостаточно знаний, а главное нет устойчивого интереса и желания довести начатое дело до конца. Закрепляю за такими ребятами более успешных, трудолюбивых. Занимаюсь индивидуально с каждым или маленькими группами. Такие занятия направляют их познавательную деятельность на осознанное приобретение конкретных трудовых умений и навыков, технических знаний, электротехники.



Стараюсь поддерживать связь с родителями обучающихся. Организую для них выставки поделок учащихся. К праздникам готовим с детьми сувениры, поздравления. На школьных родительских собраниях делаем мини – выставки. Показываем работы, выполненные учащимися, и обязательно выставляем работы, отмеченные дипломами на республиканских выставках.





**Из отзывов о работе кружка «Судомоделирование»:  
«Дабаан», 2006г., 20.06. ст. Дополнительное образование:  
1, 2, и 3 места – наши!**

Ребята судомодельного кружка (руководитель А.Н.Габышев) ежегодно участвуют в республиканской выставке научно – технического творчества учащихся. И на этот раз они вернулись с победой!

1 место за представленную модель морской буксир – спасатель «Барс» присуждено выпускнику Сангарской средней школы №1 Саше Дерябину.

2 место занял Андрей Протопопов, его модель – береговой корабль пограничной охраны, Андрей – ученик 8 класса, теперь уже 9 класса Сангарской школы №1

3 место занял лихтеровоз Антона Сухарева (ГОУ «ПУ №9»).

Ребята награждены Почетными Грамотами республиканской выставки

В кружке технического творчества улусного Центра внешкольной работы у А.Н.Габышева занимаются 18 ребят. Они делают модели кораблей. Модели, которые заняли призовые места, выполнены из стеклоткани. Занятия в кружке помогают им выбрать профессию, связанную с техникой, стать инженерами, менеджерами.

Г.Иванова

«Дабаан», 2007г., 21.12.

**Приоритетная программа «Образование». Цель: развитие детей**

... Из-за большой затратности, кружки технического творчества ушли из школ улуса. «Остались небольшие островки» на базе Сангарской гимназии (руководители Я.И.Сметанин, А.Г.Нагула), Мукучинского Дома школьников и улусного Центра внешкольной работы (руководитель А.Н.Габышев)

Н.Терехов, ветеран педтруда

«Учительский вестник», 2008г., 03.04.

**Юбилейная неделя.**

...Очень хорошие работы представил кружок радиотехники Сангарской гимназии (руководитель А.Н.Габышев) воспитанник которого Слава Нагула за успешное участие в выставке получил бесплатную путевку во Всероссийский детский центр «Океан»

Собинф

«Дабаан», 2009г., 17.04.

**Успехи гимназистов**

... На Региональном конкурсе ДТРА «Полярная звезда» среди центральных улусов в номинации «Судомоделирования» 2 место занял Семен Брылев, ученик 11 «А» класса (руководитель А.Н.Габышев)

И.М.Неустроева, замдиректора по ВР

## Фотографии



На фотографии представлена модель спасательного судна «Наташа» МЧС России. Выполнена она по технологии работы с картоном. Применялся самый обычный упаковочный картон путем пропитки эпоксидной смолой. Этим ему придавалась жесткость и водонепроницаемость. Модель изготавливалась 1,5 года. Изготовил модель Габышев Вадим ученик 7 класса воспитанник кружка «Судомодельный» руководитель Габышев А.Н.



Проектирование и постройка моделей знакомят ребят с военно – морским делом, судостроением, основами физики и математики, геометрии и черчения, прививают столярные и слесарные навыки, способствуют развитию конструкторской мысли, вспоминают стремление творчески решать встречающиеся технические проблемы, смело экспериментировать.

*На снимке:*

*1. Саша Дерябин со своей моделью*



2.На республиканской выставке слева направо:

1. Андрей Протопопов, 2. Саша Дерябин 3. А.Н.Габышев



#### **Использованная литература:**

- Книги приказов отдела образования Кобяйского района 1972, 1975, 1984, 1989г.
- Газетные публикации:
  - «Ленинец», 1976г., 15.01., фоторепортаж «Занятие по душе»  
28.12., ст. «Чем живешь, Дом пионеров?»
  - 1977г., 21.02., фоторепортаж «Сангарский Дом пионеров»
  - 1982г., 16.02., ст. «Выставка юных техников»
  - 1991г., 18.05., ст. «Этот чудесный мир»
  - «Дабаан», 2006г., 20.06., ст. «1,2,3 места – наши!»
  - 2007г., 28. 11., ст. «Сангарскому Центру внешкольной работы – 50 лет»
  - «Дабаан», 2007г., 21.12.ст. «Приоритетная программа «Образование». Цель: развитие детей»
  - «Учительский вестник», 2008г., 03.04. ст. «Юбилейная неделя»
  - «Дабаан», 2009г., 17.04. ст. «Успехи гимназистов»

## МОДЕЛЬ БРДМ-1

**Ефимов Артем, ученик 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 7, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ г. Якутск.**

**Актуальность проекта** заключается в том, что сейчас стало достаточно популярно изготовление различных предметов своими руками. Создание этих предметов напрямую зависит от увлечений и хобби того или иного человека.

Как и всем мальчишкам, мне нравятся машины и корабли, поэтому я записался на кружок судомоделирования, до этого я два года занимался автомоделированием.

В этом учебном году мы самостоятельно начали собирать рабочие модели. Я решил совместить машину и судно в одном изделии. Таким образом, у меня получилась модель амфибии БРДМ-1!



**Цель проекта:** сделать модель БРДМ-1.

**Задачи:**

1. Изучить материал о БРДМ-1;
2. Подобрать материалы для будущей модели;
3. Выполнить последовательность изготовления модели БРДМ-1.



### **Из истории создания БРДМ-1**

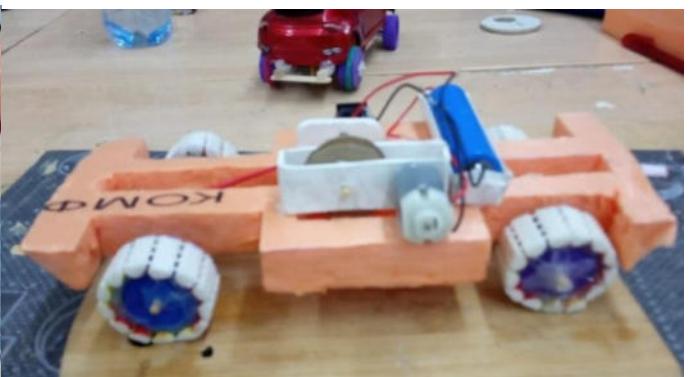
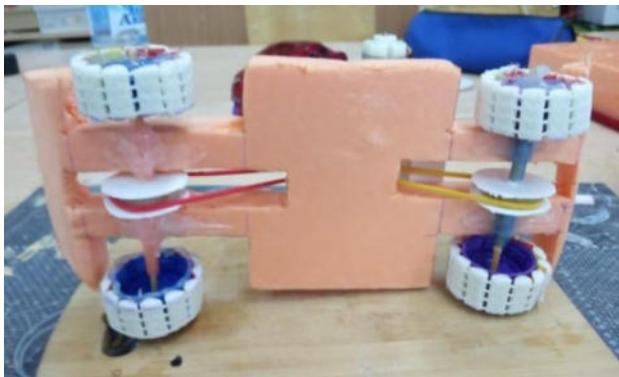
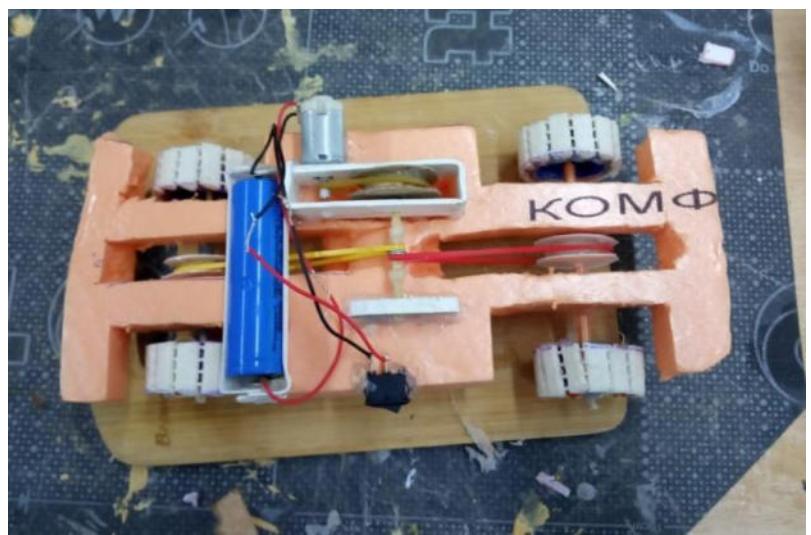
Бронированная разведывательно-дозорная машина (БРДМ) — советская боевая разведывательная машина 1950-х годов, по западной классификации также порой обозначается как бронеавтомобиль. Была создана в 1954—1956 годах для замены лёгкого бронетранспортёра БТР-40 в роли стандартной лёгкой разведывательной, штабной и связной машины Красной армии. По сравнению со своим предшественником, БРДМ имела повышенную проходимость за счёт применения шасси с двумя дополнительными парами опускаемых колёс и амфибийной способности, а также больший запас хода.

## **Инструменты и материалы для изготовления модели БРДМ-1**

Пенополистирол, пластик, резиновый коврик, крышки от пластиковых бутылок, канцелярские резинки, трубочки, деревянные палочки, моторчик, аккумулятор, термопистолет, канцелярский нож, краски.

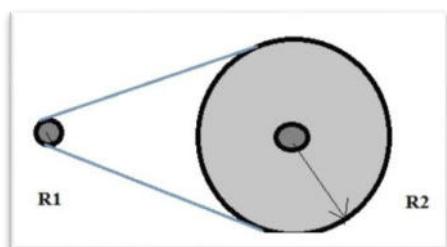
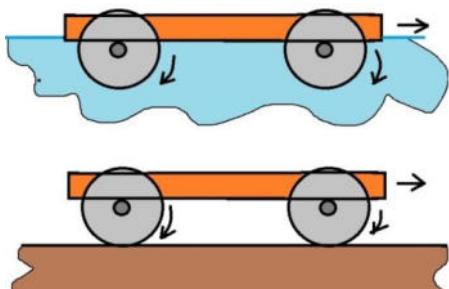
### **Ход работы**

Этот процесс занял несколько занятий на кружке. Сначала нужно было сделать корпус по заготовленным чертежам. Корпус я изготовил из пенополистирола потоньше (в моём случае это потолочная плита), сам каркас машины, к которому крепится моторчик и колёса, из материала потолще (строительный пенополистирол).

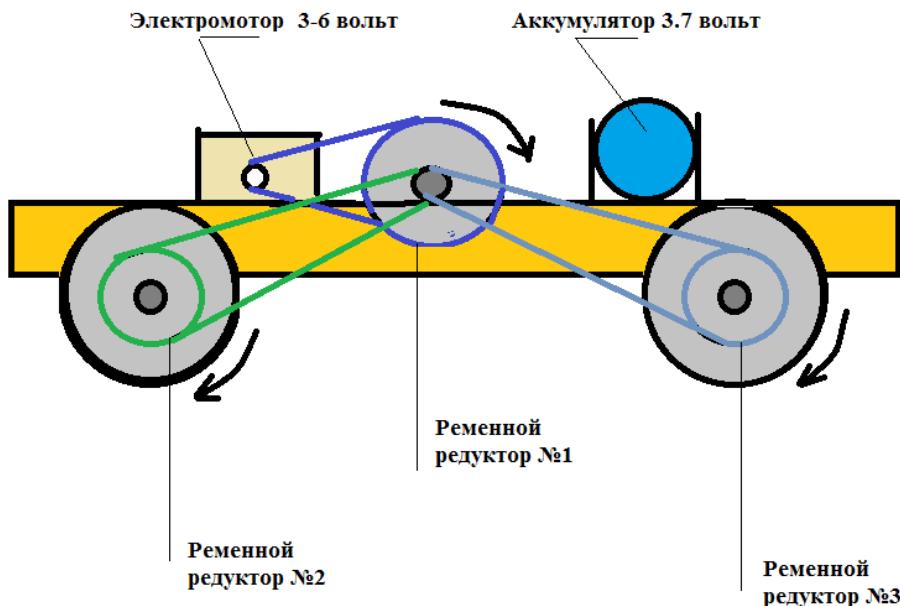


После этого я сделал колёса из маленьких пластиковых крышечек, резинового коврика, деревянных палочек и трубочек. Для соединения всех деталей я использовал термопистолет.

Собрать и установить механизм мне помог руководитель кружка. Здесь вы видите схему механизма.



### **Схема механизма модели БРДМ.**



Наконец было необходимо просто раскрасить машину, а также закрыть лишние пространства в корпусе.



### **Результат работы**

Настал заветный день пробного запуска, я очень сильно переживал. Мы запустили модель в бассейн, включили механизм, и моя машина поплыла по воде. Это было очень приятно, видеть результат своих трудов.



### **Вывод**

Мне было очень интересно узнать, получится ли у меня сделать рабочую модель БРДМ-1, то есть будет ли она ездить и плавать.

В процессе изготовления модели были некоторые трудности. Например, было сложно работать с термопистолетом и канцелярским ножом. Нужно было работать ими очень аккуратно и соблюдать технику безопасности, чтобы не обжечься и не порезаться. Не сразу, но я научился работать этими инструментами.

Самым легким этапом в этой работе стала покраска модели БРДМ-1. Сначала я покрасил фломастерами, а потом решил использовать специальную краску.

В итоге у меня получилась модель, которая и была задумана. Чему я очень рад. В дальнейшем я планирую сделать военный катер.

## РАКЕТНЫЙ КАТЕР

**Павлов Александр, ученик 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 1, г.Якутск**

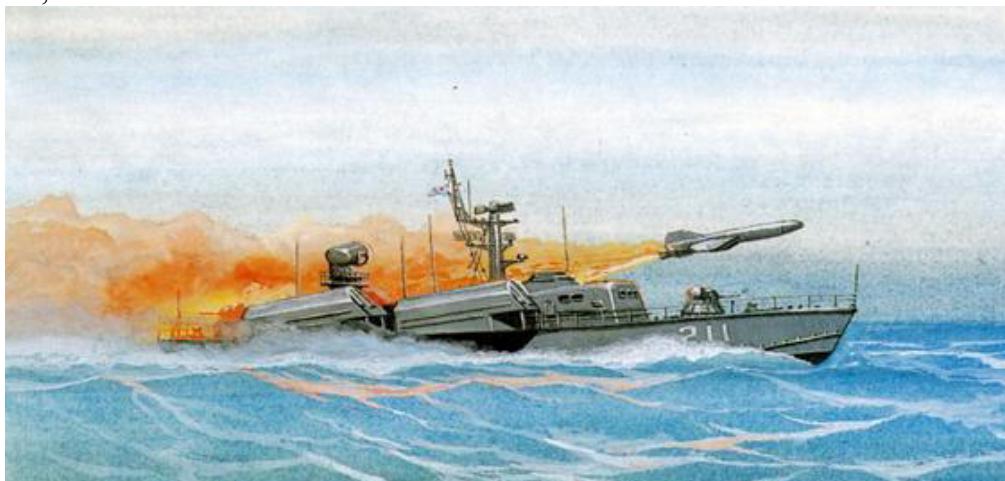
**Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ г. Якутск.**

### Введение

Ракетные катера проекта 205 - спроектированы в ЦКБ-5 (с 1967 г. - ЦМКБ "Алмаз") под руководством главного конструктора Е. И. Юхнина. Главным наблюдающим от ВМФ был назначен капитан 1 ранга В. В. Дмитриев. Технический проект утвердили в 1957 году. Катера предназначались для уничтожения крупных кораблей противника в прибрежных районах военно-морских баз и охраны водного района (ОВР).

Корпус катера гладкопалубный, выполнен из стали марки СХЛ-45 толщиной от 5 мм до 8 мм и имеет круглоскульные обводы в носовой части и острокульные в кормовой части корпуса. На палубе находилась протяжённая надстройка из облегчённого сплава АМГ с боевой рубкой и открытым ходовым мостиком в носовой части. Катера могли использовать весь свой оружейный арсенал при волне до 5 баллов на скоростях до 30 узлов и при 4 баллов без ограничений.

Непотопляемость обеспечивалась делением корпуса водонепроницаемыми переборками, на 8 отсеков.



### Технические данные пр.205

Водоизмещение, т:

стандартное: 171,5 (с дизелями М-504Б – 184)

полное: 209 (с дизелями М-504Б – 226)

Размеры, м:

длина: 38,6

ширина: 7,6

осадка: 1,73 (с дизелями М-504Б – 1,84)

Скорость полного хода, уз: 38,5 (с дизелями М-504Б – 42)

Дальность плавания: 1800 миль (14 уз), 800 миль (30 уз)

Автономность, сут: 5

Силовая установка: 3x4000 л.с., дизели М-503Г, или 3x5000 л.с., дизели М-504Б, 3 ВФШ, 1 ДГ ДГ-75-1 75 кВт, 1 ДГ ДГ-43-14/1500П 43 кВт

Вооружение: 4x1 ПУ ПКР КТ-97 (4 ПКР П-15 (4К40), П-15Т)  
2x2 30 мм АК-230 (2000 выстрелов) – СУ МР-104 «Рысь»

РТВ: РЛС МР-101 «Рангоут», аппаратура госопознавания – «Нихром-PPM», запросчик «Никель», радиопеленгатор АРП-58СВ

Экипаж, чел: 28 (4 офицера)

**Цели проекта:** собрать радиоуправляемый ракетный катер

**Задачи проекта:**

- Подобрать материалы;
- Создать модель;
- Проанализировать полученные результаты.

### **Инструменты и материалы для изготовления**

**Инструменты:**

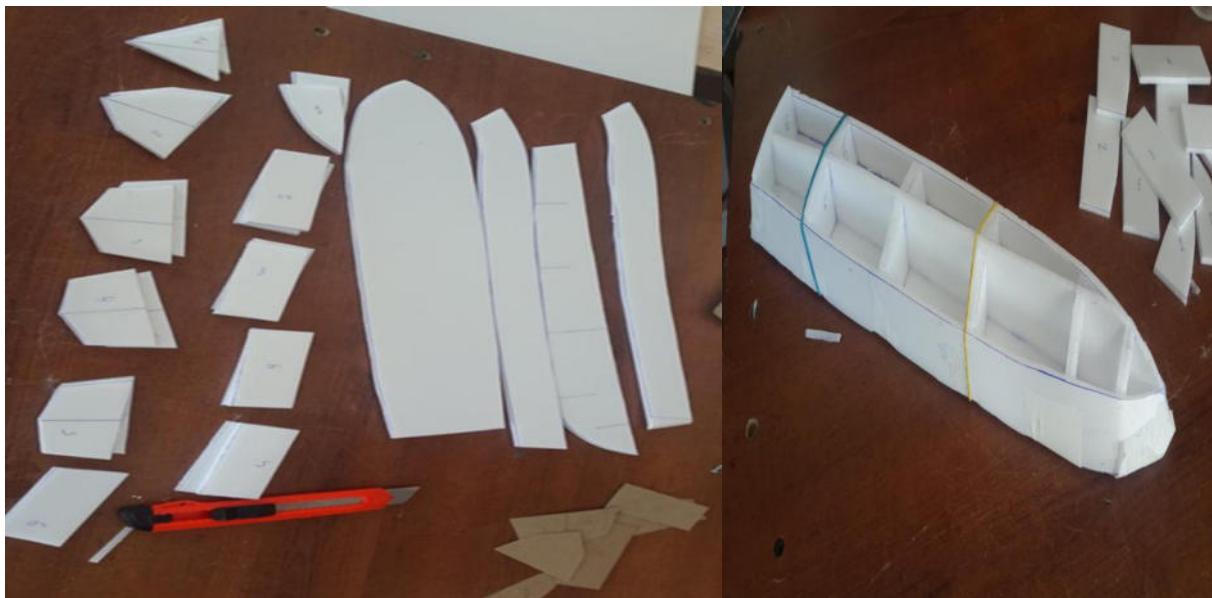
- Линейки
- Карандаш
- Канцелярский нож
- Ножницы
- Тиски
- Плоскогубцы
- Бокорез
- Пассатижи
- Ножовка по металлу
- Паяльник
- Ножницы по металлу
- Клеевой пистолет
- Резиновые шпатели
- Наждачная бумага
- Кисточки
- дрель

**Материалы:**

- Потолочная плитка
- Полистирол толщиной 2см
- Листы пвх толщиной 4мм
- Прозрачный тонкий пластик
- Скотч
- Клей «титан»
- Клей секундный
- Термоклей
- Акриловые краски
- Жестяные пластинки
- Тонкие спицы
- Трубка системы
- Набор радиоуправления: платы пульта и приемника
- Контакты для батареек АА
- Провода для микроэлектроники
- Минивыключатель
- Флюс и припой
- Электромоторы на 3В
- Проволока флористическая

### **Ход работы**

- Чертежи, распечатанные на бумагу формата А2, переводятся на потолочную плитку и аккуратно вырезаются канцелярским ножом



- По схеме из вырезанных частей склеиваются корпус катер

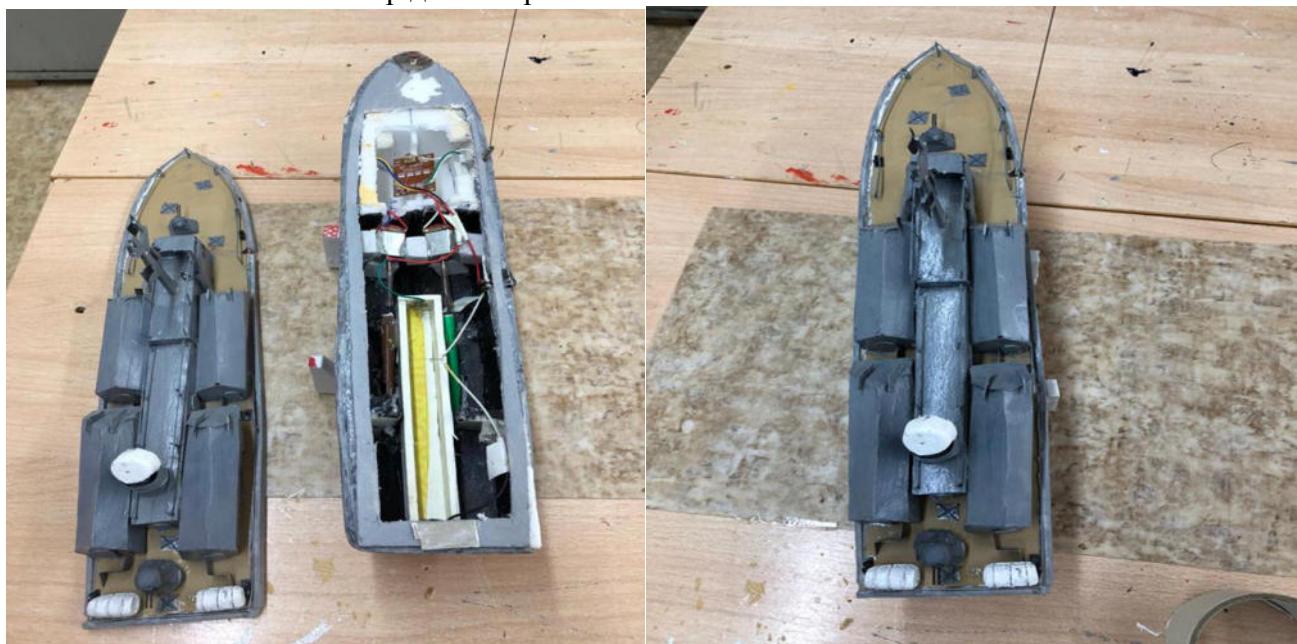


- Затем, корпус из покрывается шпатлевкой по дереву, сушится, шлифуется, а затем красится акриловыми красками.
- Детали надстройки распечатываются на плотной бумаге и красятся с двух сторон.

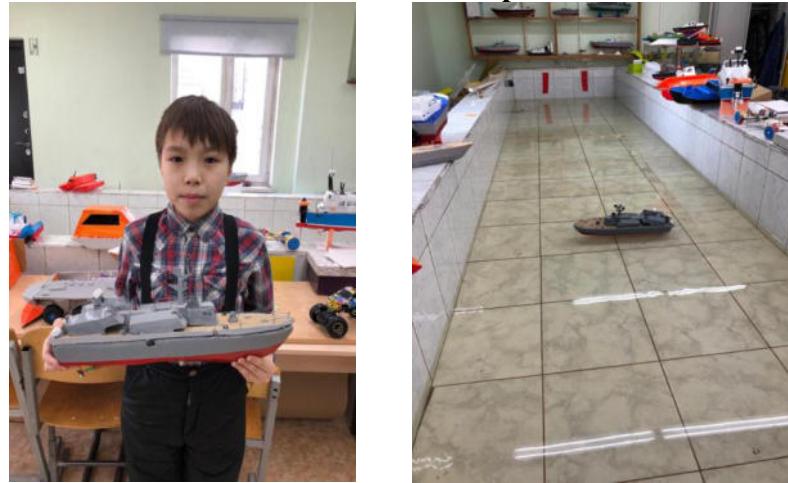


### Винтомоторная часть

- Винтомоторная группа собирается из корпусов тонких фломастеров, жестяных листов, стальных вязальных спиц и капельницы. Все эти детали крепятся к корпусу kleевым пистолетом.
- Электроника – набор из платы приемника и передатчика, два мотора на 3 вольта, выключатель и контейнер для батареек АА.



### **Ракетный катер**



### **Запуск ракетного катера**



### **Результат**



### **Вывод**

- Под руководством педагога Лаврова Егора Фрументьевича изготовлена действующая модель радиоуправляемого ракетного катера.
- Катер успешно прошел испытания.

- Во время изготовления модели радиоуправляемого ракетного катера я узнал много интересного из мира техники: почему не тонут корабли , детали мотора - плато приемника и передатчика, выключатель, батарейки на 3 вольта и т.д. Стал разбираться в масштабах, схемах моделей.

## ПОЧЕМУ КОРАБЛИ НЕ ТОНУТ?

*Павлов Александр, ученик 4 класса МБУДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 1, г.Якутск  
Корякина Л.А., руководитель.*

**Цель исследования:**

Выяснить причины, позволяющие кораблям быть на плаву и не тонуть

**Задачи исследования:,**

- 1) Провести опыты, объясняющие, что позволяет кораблям держаться на воде;
- 2) Подготовить описания опытов,
- 3) Собрать и проанализировать информацию по теме.

**Методы:**

- 1) Беседы со взрослыми;
- 2) Изучение научной литературы;
- 3) Работа с компьютером;
- 4) Наблюдения;
- 5) Проведение опытов;
- 6) Вывод.

### Моё увлечение





8 ноября в этого года в Якутском институте водного транспорта прошло торжественное мероприятие, объединяющее людей, связанных с водным транспортом и речным флотом. Студенты - курсанты Якутского института водного транспорта вручили официальные удостоверения и значки.

Я стал судомоделистом.



С целью выяснить, что знают о плавучести тел мои сверстники и проанализировать результаты исследований мы провели анкетирование среди учащихся моего класса.

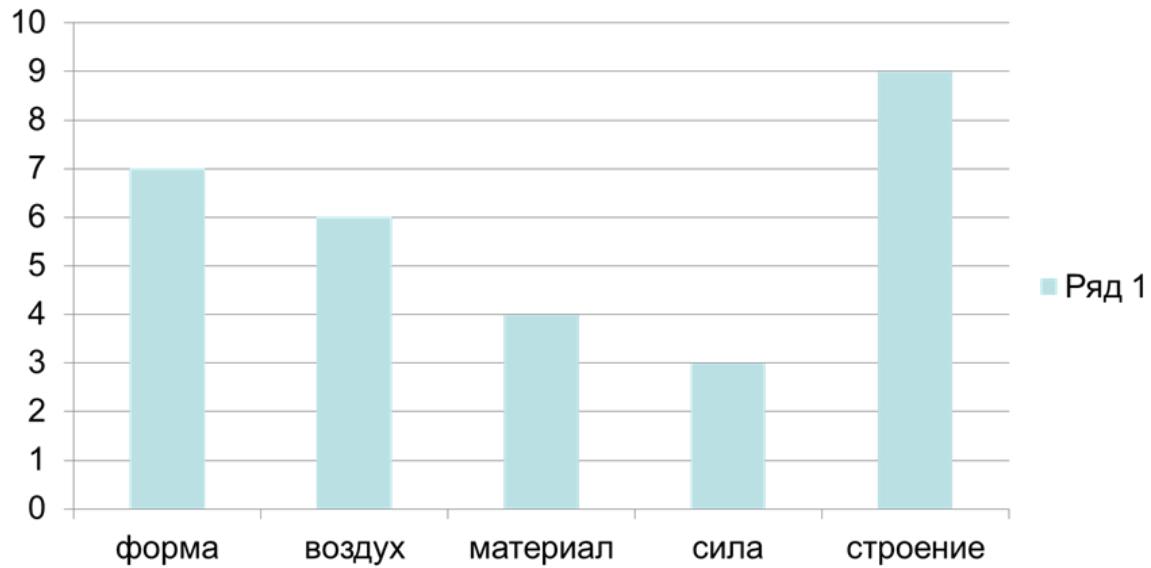
Всего приняли участие 29 учеников.

В основу исследования положена гипотеза: предположим, корабль имеет особенности строения, позволяющие не тонуть, если:

1. Материал, из которого изготовлен корабль, не дает ему утонуть.
2. Корабль не тонет, потому что он имеет особую форму
3. Корабль не тонет, потому что воздух внутри него держит его на плаву.
4. Секреты строения кораблей.

По итогам анкетирования сделан вывод, что большая часть класса выбирает основную часть строение.

## Ряд 1



### Мои опыты по теме:

- Опыт 1. «Предметы из какого материала тонут и не тонут в воде?»
- Опыт 2. «Какие предметы могут тонуть?».
- Опыт 3. «Как строят корабли так, чтобы они в воде не тонули?»
- Опыт 4. «Куда направлена выталкивающая сила?»
- Опыт 5. «Солёная и пресная вода»

### Опыт 1. «Предметы из какого материала тонут и не тонут в воде?»

Погрузил в воду различные мелкие предметы из разных материалов и выяснил: какие из них тонут? Пластмассовые и деревянные тела вода выталкивает, а металлические, стеклянные, резиновые – нет.



<u>Предмет</u>	<u>Материал</u>	<u>Тонет</u>	<u>Не тонет</u>
<u>ложка</u>	<u>металл</u>	+	
<u>карандаш</u>	<u>дерево</u>		+
<u>бусина</u>	<u>стекло</u>	+	
<u>браслет</u>	<u>резина</u>	+	
<u>деталь от конструктора</u>	<u>пластмасса</u>		+

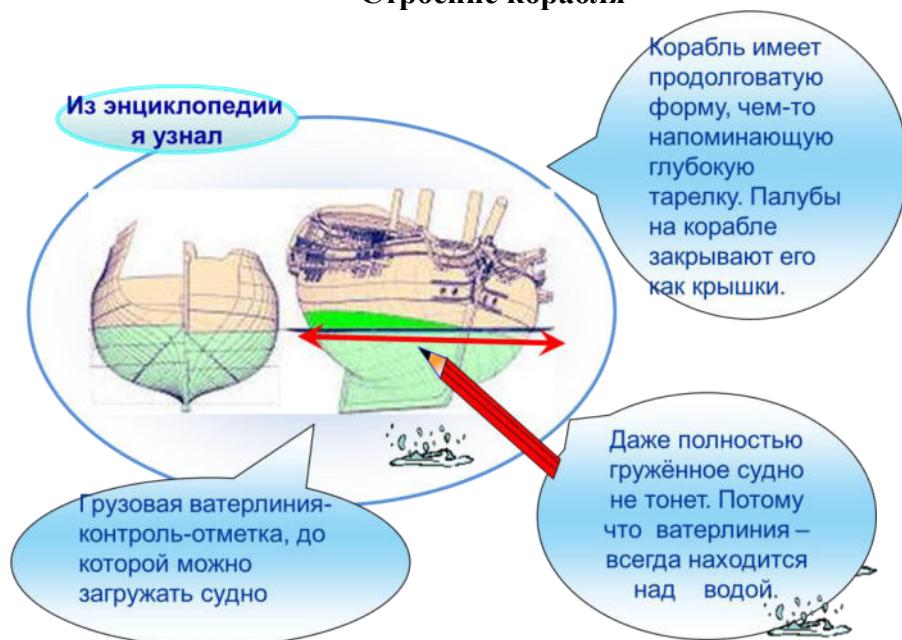
### Опыт 2. «Какие предметы могут тонуть?».

Опустил в воду большой кусок пластилина, он утонул. Слепил из этого же кусочка кораблик и опустил его в воду донышком вниз. Не тонет! Поверхность воды может удерживать предметы из тонущих материалов( металл, пластилин) если им придать форму.

Вывод: плавать может и тонущий материал, главное придать определенную форму.



### Строение корабля



### **Опыт 3. «Корабли строят так, чтобы они в воде не тонули»**

Я взял пустой футляр и опустил в чашку с водой на самое дно. В футляре есть воздух, он сразу поднялся вверх. Затем в футляр насыпал соли и опустил в воду. Футляр утонул. - Соль тяжелее воды, а воздух легче воды. Оказалось, воздух внутри отсека корабля не даёт ей тонуть. «Непотопляемость» корабля зависит от его строения.



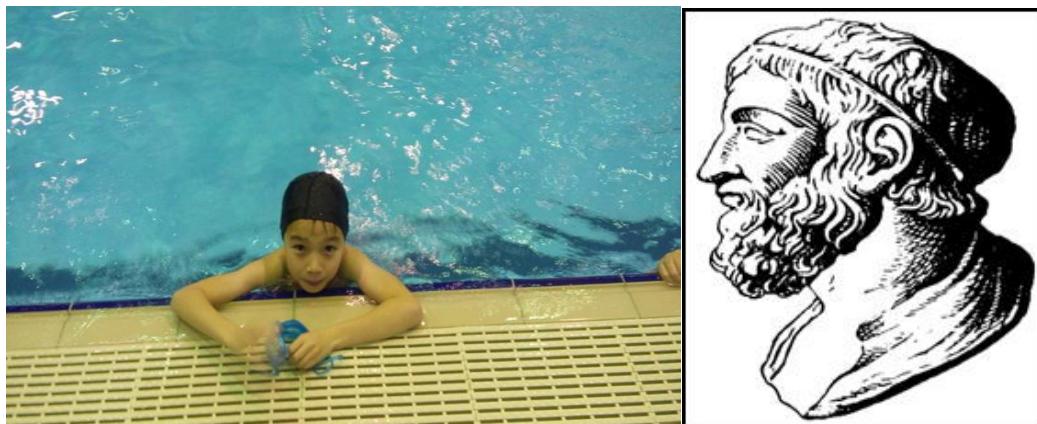
### **МОИ НАБЛЮДЕНИЯ**

Во время купания я замечал странную вещь.

Когда я пытаюсь нырнуть и задержаться на дне, то ничего не получается .

Какая – то сила меня выталкивает вверх.

Что это за сила?

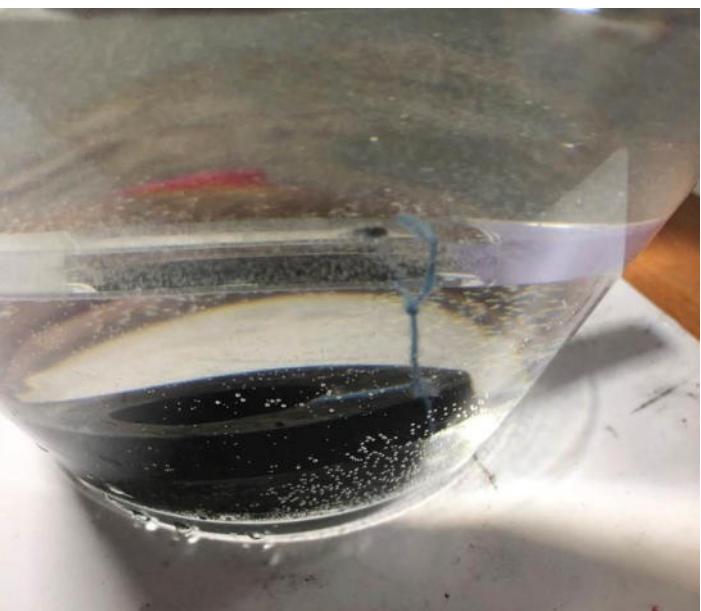


Оказывается, когда- то давно древнегреческий учёный Архимед исследовал проблему плавучести тел и сформулировал закон: на всякое тело, погруженное в жидкость, действует выталкивающая сила, направленная вверх и равная весу вытесненной им жидкости.

### **Опыт 4. «Куда направлена выталкивающая сила?»**

Я привязал магнит короткой нитью к футляру и опустил в воду. Магнит затащил футляр под воду.

Натянутая нить показывает, что выталкивающая сила, которая действует на футляр, направлена вертикально вверх.



### Опыт 5. «Солёная и пресная вода.»

Вывод: Опустим картофель в емкость с соленой водой- она остается на плаву.

Затем опустим картошку в емкость с пресной водой- она утонула. Из проведенного опыта видно, что в соленой воде на плаву удерживаются те предметы, которые прежде тонули.



## Мои модели



Провели классный час на тему: «Почему не тонут корабли» с демонстрацией опытов, позволяющих выяснить условия, при которых тела плавают в воде.



## **Заключение**

Исходя из основной цели нашей работы - выяснить причины, позволяющие кораблям не тонуть и не переворачиваться, мы:

1. Подобрали и изучили литературу по данной теме.

Мы узнали о первых средствах передвижения по воде, истории кораблестроения, узнали о современных конструкторах, прославивших Россию и об основных принципах работы корабля.

2. Провели анкетирование с целью выяснить, что знают о плавучести тел мои сверстники и проанализировали результаты;

3. Провели серию опытов, позволяющих шаг за шагом выяснить условия, при которых тела плавают в воде;

4. Изготовили кораблики (парусный и механический), учитывая свойства плавучести тел;

5. Провели классный час на тему: «Почему не тонут корабли» с демонстрацией опытов, позволяющих выяснить условия, при которых тела плавают в воде.

### **Вывод:**

1) Корабли не тонут, потому что имеют особую форму и строение.

2) Чем больше объём вытесненной воды, тем больше её выталкивающая сила. Это закон Архимеда. Именно это сила позволяет кораблям держаться на поверхности воды и перевозить многотонные грузы.

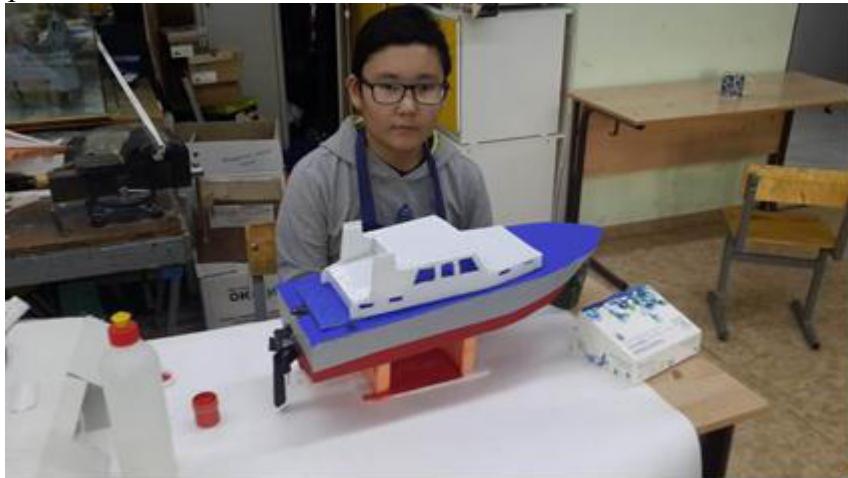
## **МОДЕЛЬ РАДИОУПРАВЛЯЕМОГО ПОЛИЦЕЙСКОГО КАТЕРА НТ-2873F**

*Эверстов Дима, ученик 6 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 38, г. Якутск*

*Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ г. Якутск.*

**Добрый день!**

Меня зовут Эверстов Дима, я ученик 6 «б» класса школы №38 г. Якутска. В кружке «Судомоделирование» Центра технического творчества под руководством Лаврова Егора Фрументьевича занимаюсь с 5 класса. Заниматься в кружке мне очень нравиться. Здесь я познакомился со многими ребятами из других школ г. Якутска, которые увлечены судомоделированием.



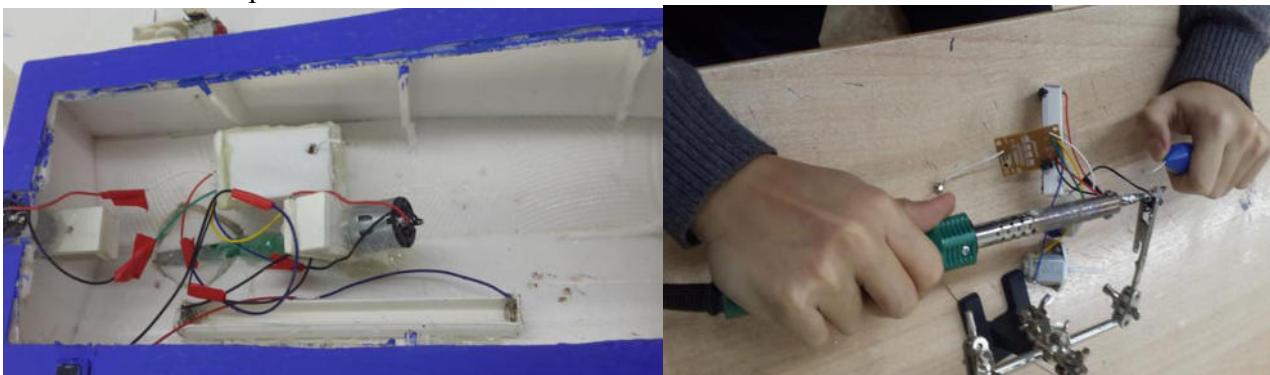
За время занятий в кружке я открыл для себя основы проектирования, научился умело пользоваться инструментами и материалами такими как: паяльник, канцелярский нож, сверло, клей «Монтаж». Освоил технику безопасности работы с электроприборами. Меня привлекает создание модели собственными руками, её регулировка, обработка запуска и управление моделью на воде. Когда видишь конечный результат своего творчества, ещё

больше вдохновляешься на дальнейшую работу. С 5 класса я на занятиях сделал 3 модели лодок, которые снабжены мотором, питаются батареями.

Для участия сетевой научно-практической конференции «Развитие речного транспорта в Якутии» я подготовил модель радиоуправляемого полицейского катера НТ-2873F. Над проектом я работал 11 месяцев. Работа была трудная, но увлекательная.



1. Этап работы – перенос шаблона на пенопласт и последующее его вырезание.
2. Этап работы – склеивание получившихся деталей с помощью клея «Титан».
3. Этап работы – изготовление рулевой и ходовой части модели.
4. Этап работы – покрытие жидкой резиной.
5. Этап работы – оформление катера (покраска, мелкие детали).
6. Этап работы – испытание модели на воде.



В итоге работы (в течении 11 месяцев) в кружке «Судомоделирования» под руководством педагога Лаврова Егора Фрументьевича получился радиоуправляемый катер полицейский НТ-2873F следующих технических характеристик:

Вес – 473 г  
Длина – 53 см  
Ширина – 17 см  
Высота – 24 см  
Батарея – 3 шт  
Лампочка – 2 шт  
Включатель ламп – 2 шт  
Включатель запуска – 1 шт  
Пульт управления – 1 шт  
Руль винтовой – 1 шт



Моя работа



Образец модели

### **Вывод:**

Это был мой первый опыт в создании моделей радиоуправляемых судов.

Я думаю, что такие катера обязательно должны быть в арсенале наших служб безопасности. Они обеспечивают быстрое передвижение по водным трассам, обладают высокой маневренностью. Использование таких транспортных средств на наших реках облегчит трудную и ответственную работу полиции и инспекций охраны природы.

## **МОДЕЛЬ ПЛОСКОДОННОЙ АЭРОЛОДКИ**

*Аластыров Виктор, ученик 6 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ № 1, г. Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ г. Якутск.*

### **Введение**

Меня зовут Витя Аластыров.

Что надо моделисту, чтобы сделать аэролодку. Для этого потребуется некоторые материалы, терпение и, конечно же, фантазия...

Моя вторая модель – плоскодонная аэролодка (аэроглиссер). Это судно приводимое в движение воздушным винтом. Такая лодка обладает отличной скоростью, рекордные значения набирают именно эти типы судов.

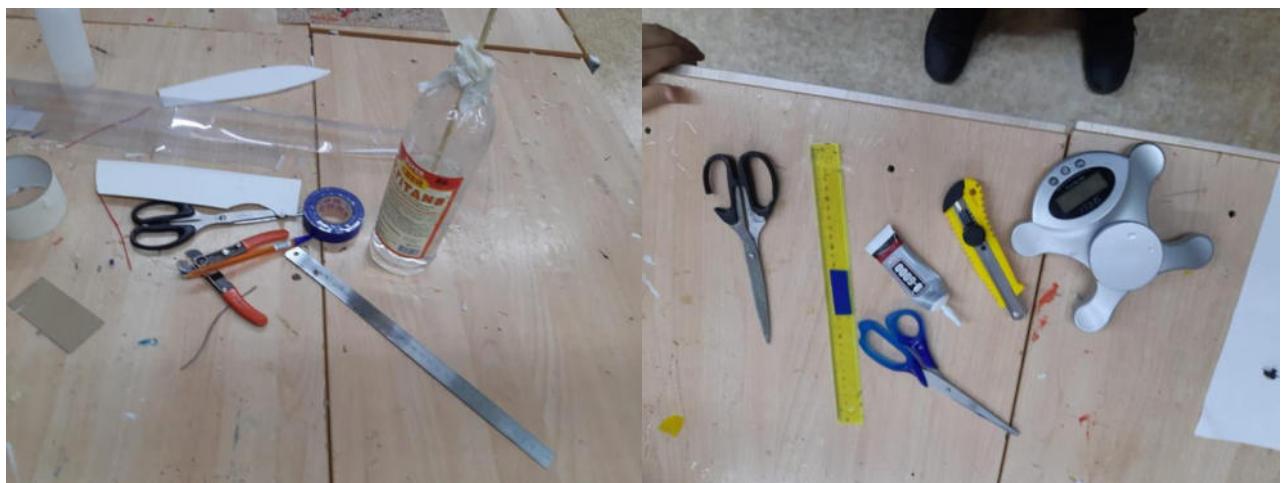
**Цели проекта:** сделать модель плоскодонной аэролодки и участвовать в соревнованиях.

### **Задачи проекта:**

- Ознакомиться с моделями судов, особенностями строения;
- Подобрать материалы;
- Создать модель;
- Проанализировать полученные результаты.
- Участие в соревнованиях, НПК.

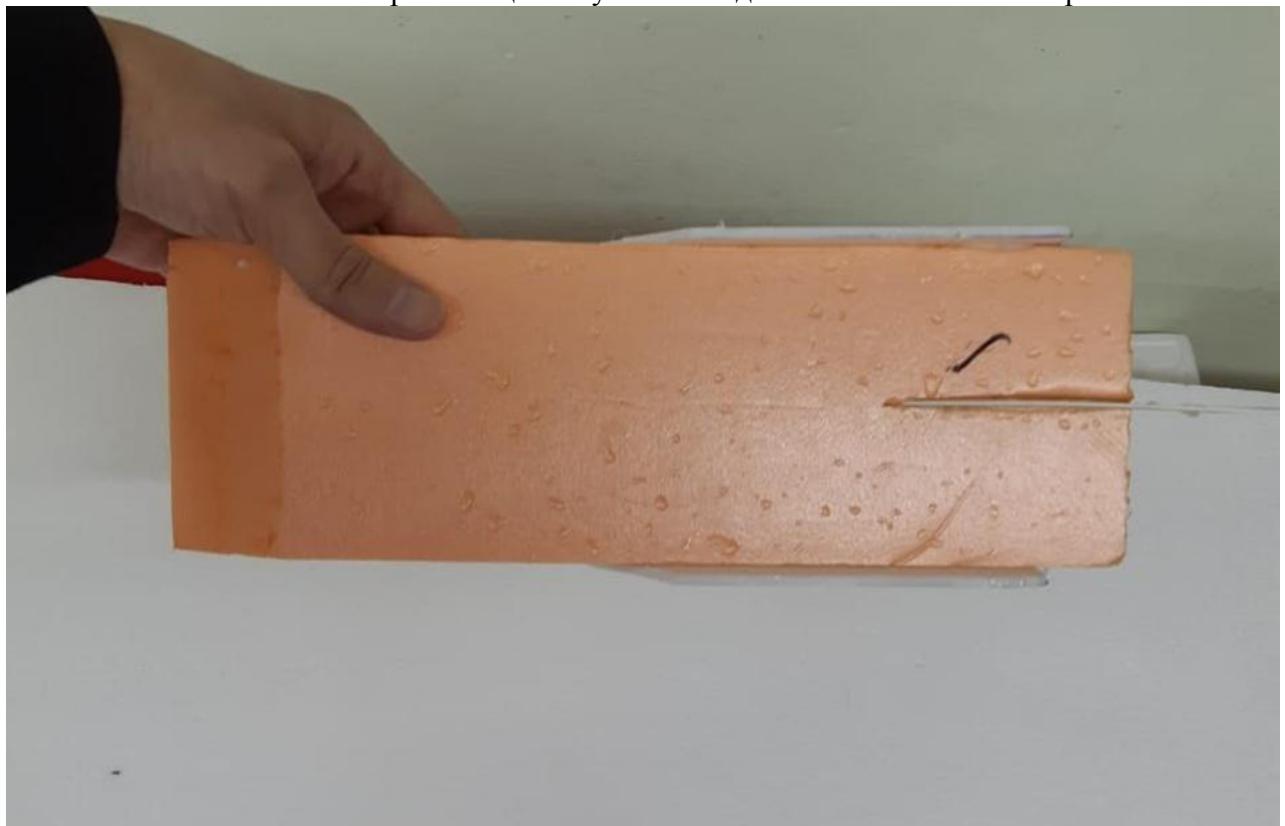
### **Инструменты и материалы для изготовления**

- Список инструментов: ножницы, линейка, канцелярский нож, кусачки.
- Список материалов: пенополистирола, изолента, клей «Титан», термоклей
- Весы, чтобы взвешивать вес лодки.

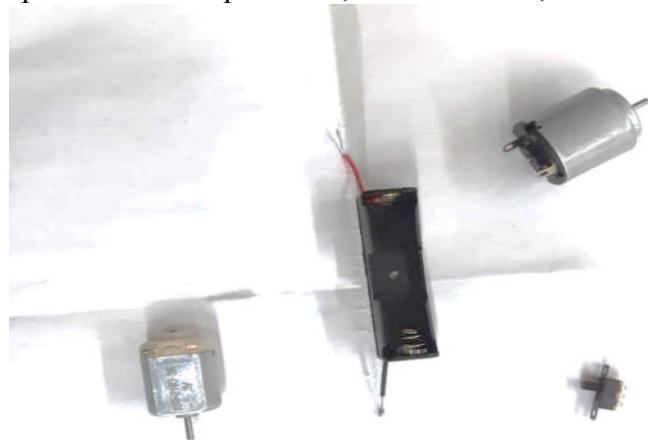


### Ход работы

1. Вырезал из пенополистирола (газонаполненный материал) прямоугольник размером 9,5 см \*29см. Толщина 2 см.
2. Закруглил переднюю часть основания канцелярским ножом. Можно обработать наждачной бумагой.
3. Направляющая на установке дает очень четкий вектор.

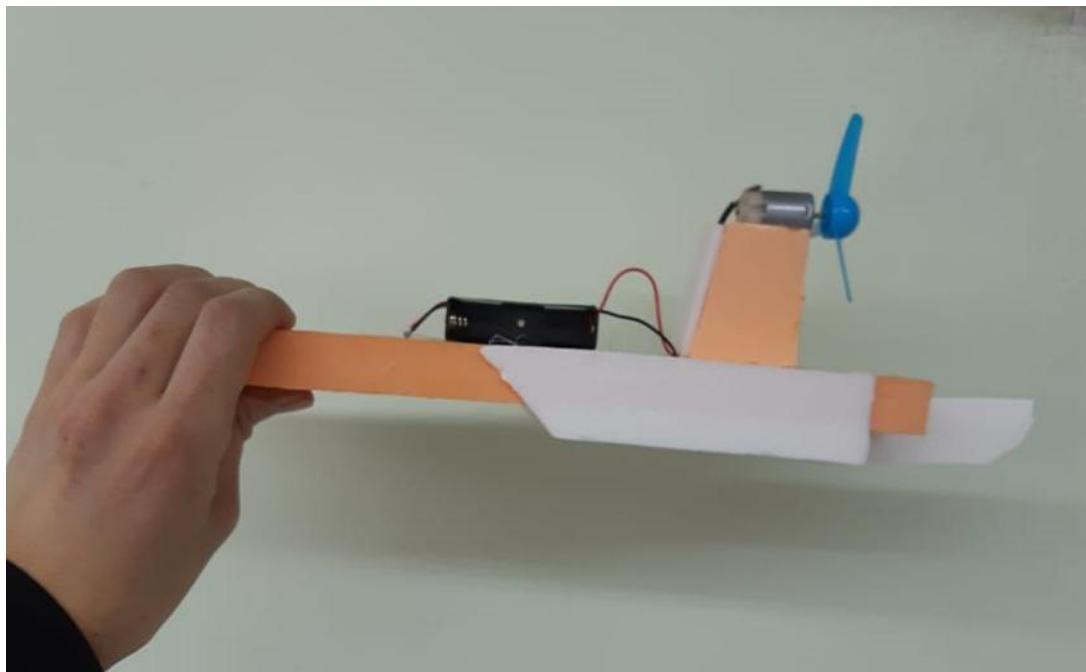


Электрический мотор на 3V , выключатель, отсек для батареек.



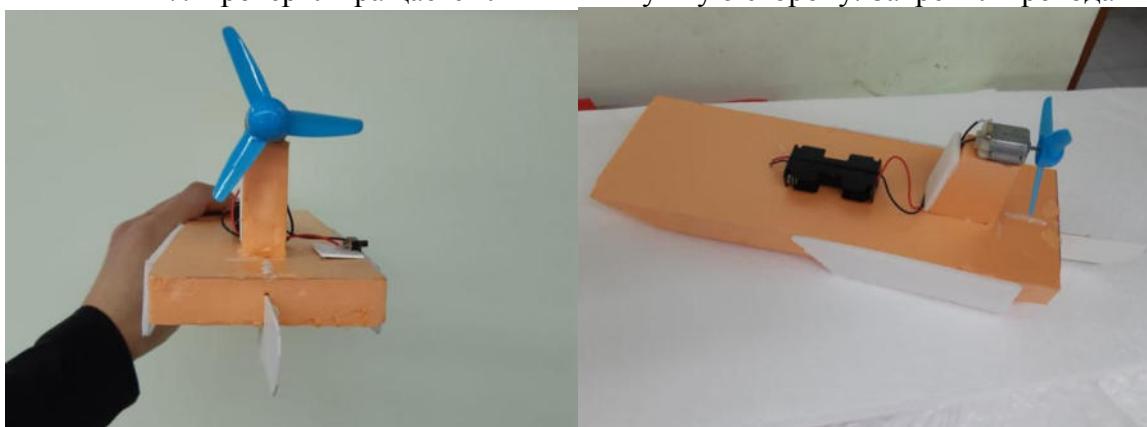
4. Приkleil стойку для мотора из остатков пенополистирола. Высота 5 и ширина 4 см, один край сделал скошенным.

5. В кормовой части аэролодки располагается винтомоторная установка-воздушный винт 3-х лопастной



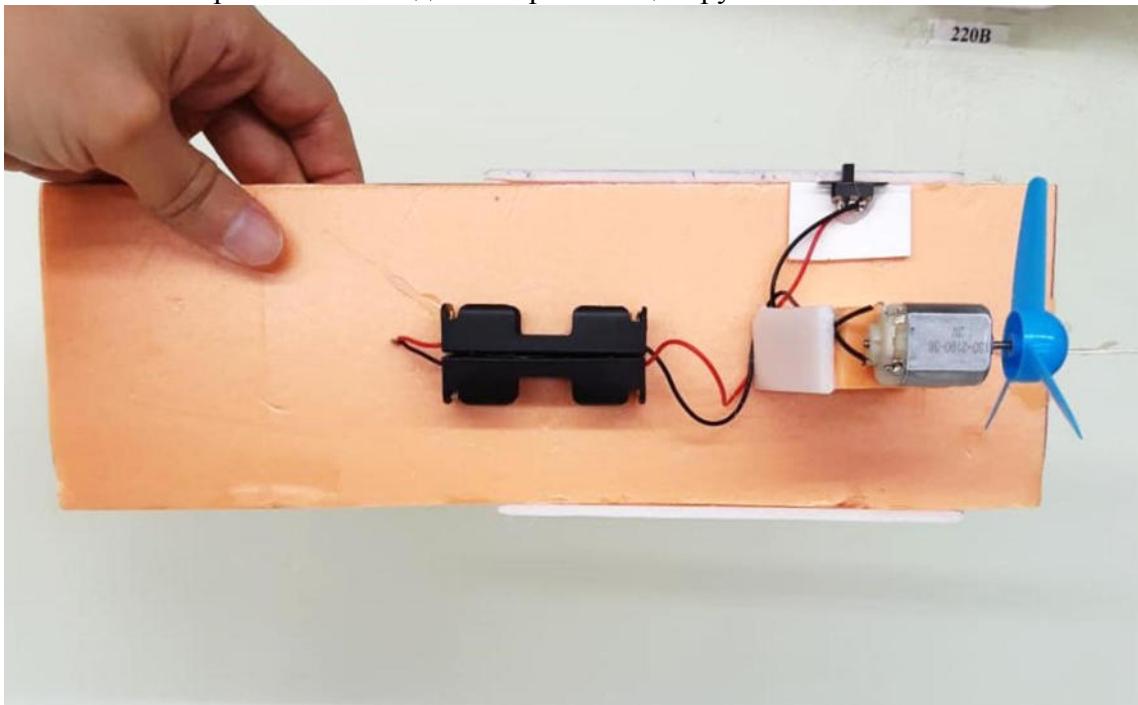
6. Добавил дополнительно по бокам направляющие.

7. Проверил вращается ли винт в нужную сторону. Закрепил провода к стойке.



8. Закрепил выключатель на подложку с правой стороны стойки для мотора.  
9. Подключил провода к выключателю и к элементам питания проверил работу мотора.

10. приклеил отсек для батареек по центру



### Результат



### Вывод

- Делаю, как умею, но всегда стараюсь лучше!..
- Срок изготовления (1-2 дня)

## СОЛНЕЧНАЯ ПАНЕЛЬ

**Васильев Никита, ученик 7 класса МБУ ДО ЦТТ, МАОУ СПЛ, г.Якутск**

**Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск.**

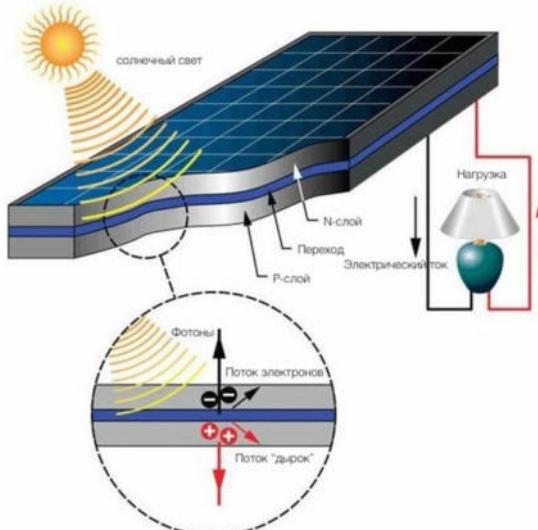
- **Цель проекта:** собрать действующую модель солнечной панели
- **Задачи проекта:**
  1. Ознакомиться с видами солнечных панелей;
  2. Изучить теоретические основы принципа работы солнечных панелей;
  3. Проектирование конструкции солнечной панели.
  4. Подобрать материалы;
  5. Создать модель;
  6. Проверить работу макета солнечной панели на игрушечном моторчике;
  7. Проанализировать полученные данные.

### Виды солнечных батарей

- Солнечные батареи считаются экологически чистым источником электроэнергии.
- Задачей подобных устройств заключается в преобразовании энергии световых лучей в электрический ток.
  - Современные устройства напрямую преобразуют солнечные лучи в ток благодаря фотоэлектрическому эффекту, который был открыт еще в 1839 году физиком по имени Александр Беккерель.
  - **На сегодняшний день широко используются множество видов солнечных батарей, наиболее распространены 3 вида:**
    1. **Монокристаллические:** Самый эффективный, КПД 25%, но требует прямых лучей света. В пасмурную погоду батареи вырабатывают мало тока.
    2. **Поликристаллические:** поликристаллические солнечные батареи имеют более низкий КПД (12-18%), но являются более дешевыми чем монокристаллические
    3. **Аморфные** – самые дешевые, КПД 4-6%, работают в любую погоду, но быстро выгорают и требуют замены.

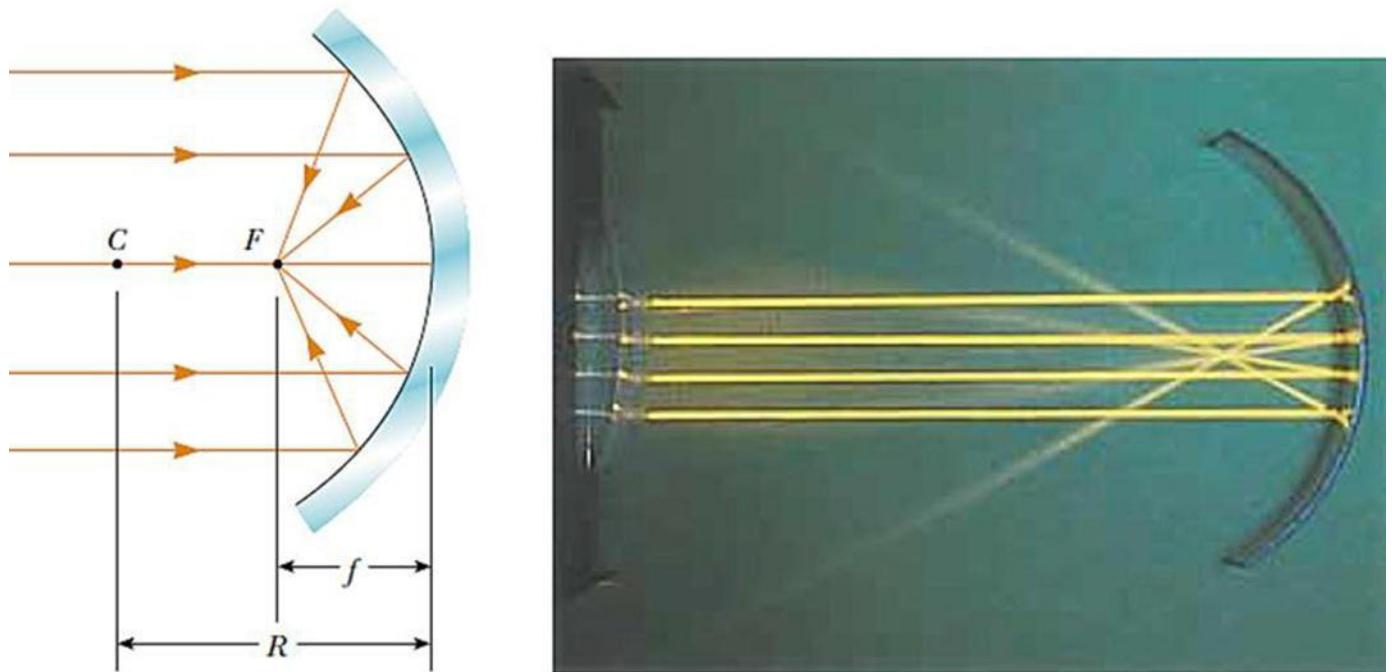
### Принцип работы солнечных батарей.

- Принцип работы заключается в эффекте полупроводников. При нагревании фотоэлемента электроны из атомов кремния высвобождаются, после чего их захватывают атомы нижней пластины. С нижней пластины электроны двигаются по проводникам (соединительным проводам), отдавая свою энергию на зарядку аккумуляторов и возвращаясь в верхнюю пластину.



### Проектировка конструкции солнечной панели

- Целью проектировки конструкции является добиться максимально возможной эффективности солнечных батарей при яркой погоде.
- Для эксперимента была выбрана монокристаллическая солнечная батарея (с высоким КПД).
- Эффективность работы солнечной батареи зависит от количества света падающего на панель. Т.о необходимо добиться большого количества света падающую на панель.
- Чтобы добиться максимальное количество света падающего на панель был выбран способ концентрации солнечных лучей вогнутым зеркалом.
- Вогнутое зеркало было выбрано благодаря более легкой конструкции и доступности в сравнении с системой линз.



## ПОДБОР ИНСТРУМЕНТОВ И МАТЕРИАЛОВ

- Для работы использовались инструменты:

1. Линейки
2. Карандаш
3. Ручка
4. Канцелярский нож
5. Ножницы
6. Плоскогубцы
7. Бокорез
8. Пассатики
9. Паяльник
10. Клеевой пистолет
11. Кисточки
12. Дрель
13. Зажигалка

- Материалы:

1. Листы ПВХ толщиной 4 мм и 1 мм
2. Скотч алюминиевый
3. Клей секундный
4. Термоклей
5. Провода для микроэлектроники
6. Минивыключатель

7. Флюс и припой
8. Солнечные батареи (монокристаллические)
9. Конструктор металлический
10. Саморезы



### Процесс изготовления

- 1)Найти недочеты старой версии проекта и делать все пошагово;
- 2)Сделать отражатели солнечных лучей похожими на полумесяц (в таком состоянии макет будет защищаться от погодных условий данной среды на этот раз это Якутск;
- 3)Пропаять все солнечные панели;
- 4)Поставить укрепления для отражателей;
- 5)Собрать все части макета вместе.

Припаивание солнечных панелей последовательно, монтаж к отражающей полумесяце и проверка на мультиметре.

### Результат:

Солнечная панель работает менее эффективно из-за вмятин в отражающей поверхности.

### Вывод:

Полумесяц может собирать солнечные лучи в дном месте и нам это подходит.

В ходе пересмотра конструкции было принято решение использовать более технологически простые зеркала.

Вид с переди



Вид с верху

Солнечная панель была собрана из 5справоугольных вогнутых отражателей, размеров 32 x 6 см.

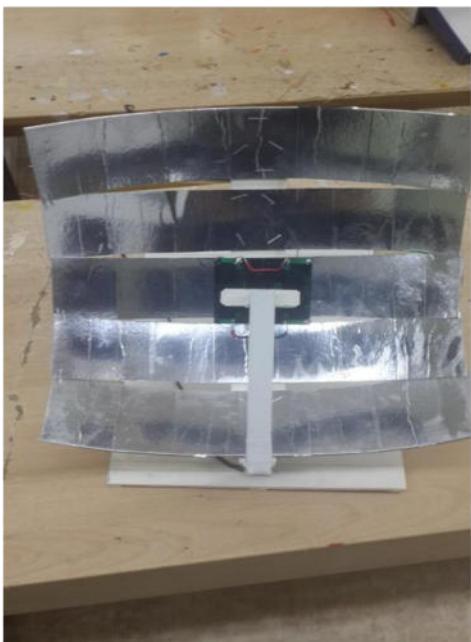
Примерная площадь отражающей поверхности, без учета тени в собранном виде примерно 700 см<sup>2</sup>.

Площадь поверхности самой батареи 36 см<sup>2</sup>

Т.о. общая площадь зеркал на которую падает свет и идет на солнечную батарею, должна быть примерно в 19 раз больше чем, если бы свет падал только на батарею.

### Результат:

- До



- После



### Расчет стоимости проекта

В расчет включены только расходные материалы и основные детали, которые были куплены:

1. Супер клей – 100 руб.
2. Провода тонкие – 60 руб.
3. Солнечные батареи – 3шт. 100 руб.
4. Кабель-канал – 100 руб.
5. Скотч алюминиевый – 240 руб.
6. Металлический конструктор – 400
7. Саморезы – 100

Всего: 1100 руб

### Заключение:

- ✓ В результате, проделанной работы была сделана солнечная панель.
- ✓ Наш проект доказывает, что школьник в силах собрать и использовать источник энергии на солнечных батареях.
- ✓ Проект требует испытаний в летнее время.

### Планы развития проекта:



1. Опробовать и сравнить другие типы солнечных батарей.
2. Добавить элементы цепи: контроллер, аккумулятор, инвертор, потребитель

3. Продумать систему охлаждения солнечных панелей.
4. Измерить параметры вырабатываемого тока.

## РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЙ КАТЕР

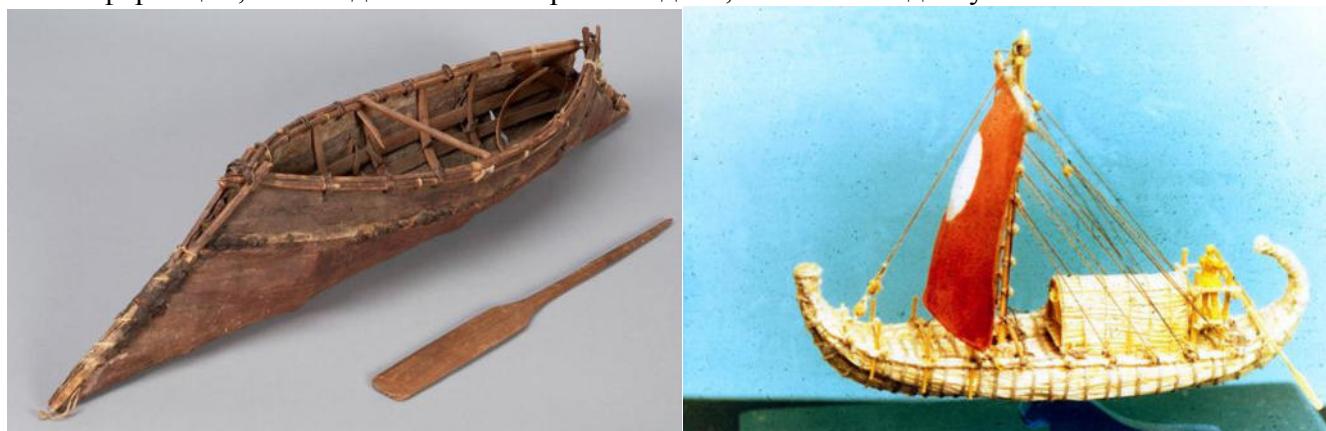
**Жистовский Дмитрий, ученик 6 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №20, г. Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск.**

### **Введение**

Человечество постройкой судов занимается очень давно. Самая старая модель судна, возрастом более 6 тысяч лет была найдена при раскопках в Месопотамии.

На сегодняшний день, судомоделирование хорошо развито во всём мире.

Благодаря большому выбору материалов, инструментов, оборудования и разной информации, начать делать свои первые модели, стало более доступно.



**Актуальность:** приобщение школьников к технике

**Цели проекта:** собрать радиоуправляемый катер

**Задачи проекта:**

- Ознакомиться с моделями судов;
- Изучить теоретические основы принципа построения модели судна;
- Подобрать материалы;
- Создать модель катера;
- Проанализировать полученные результаты.

**Новизна проекта:** показать что судомоделирование, материально и технологически доступно для большинства увлеченных моделированием людей.

### **Основные группы моделей.**

1. **Настольные (стендовые) модели** - не предназначенные для плавания.



2. **Обычные самоходные модели:** все плавающие модели с парусами или моторами.



### 3. Радиоуправляемые модели.



4. Спортивные или гоночные модели: В эту группу входят модели парусных и моторных судов, построенные с соблюдением строгих спортивных правил.

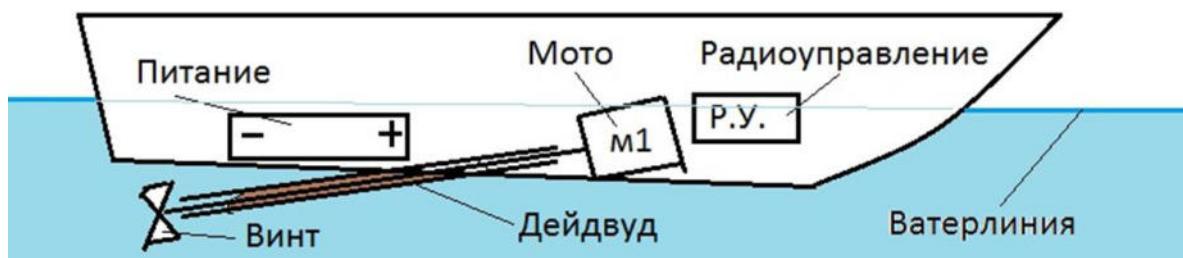


#### Технические требования к модели

1. Конструкция корпуса должна быть **остойчивой** – способной возвращаться в состояние равновесия.

Для этого все внутренние детали имеющие наибольший вес установлены ниже **ватерлинии** – линии до которой судно погружается в воду .

2. Для того, чтобы вода не поступала внутрь корпуса через крутящий вал, в трубку удерживающей ее (**дейдвудная трубка**) заполняется вязким маслом – салидолом.



Для работы использовались канцелярские и ручные инструменты



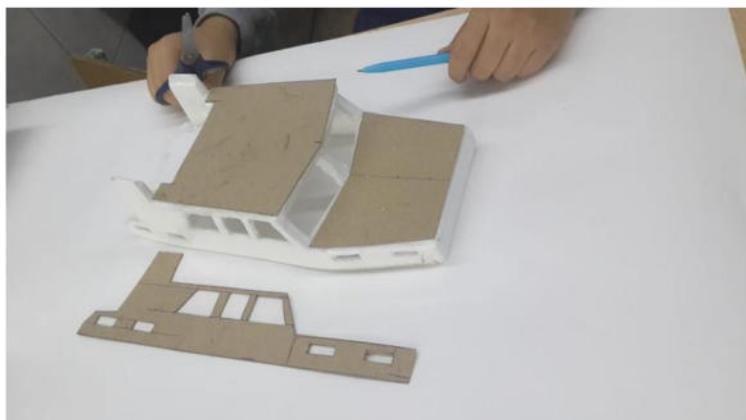
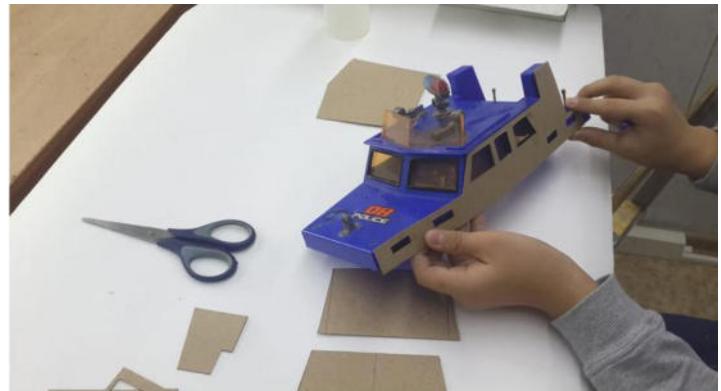
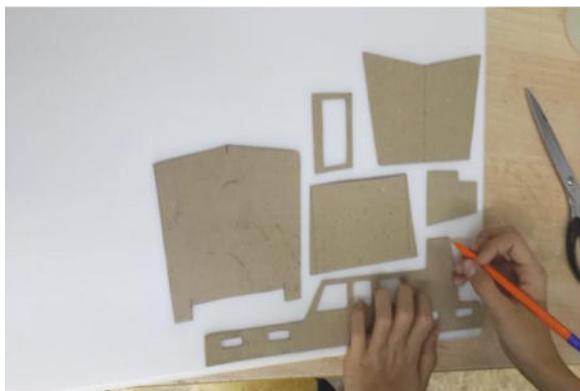
Для изготовления корпуса и надстроек использовались разные строительные материалы



### Изготовление корпуса



## Изготовление рубки



## Сборка электросхемы

Схема подключения платы-передатчика Р.У.

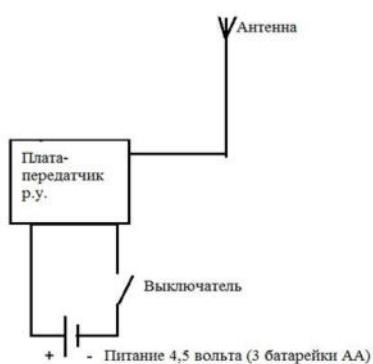
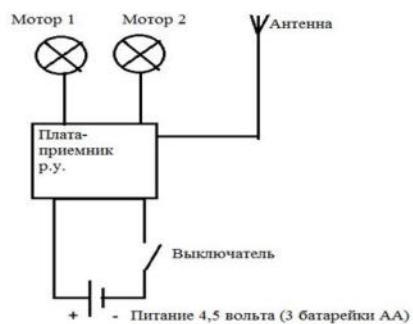
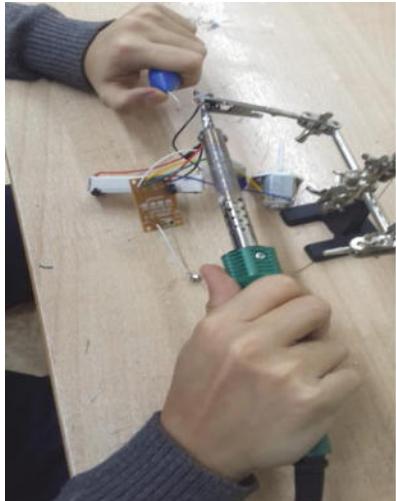


Схема подключения платы радиоуправления



## Монтаж двигателей, электроники и других частей



Результат:



## Расчет стоимости проекта

В расчет включены только расходные материалы и основные детали, которые были куплены:

1. Потолочная плитка – 200 руб. (за упаковку)
2. Акриловые краски – 350 руб. (набор)
3. Шпатлевка по дереву – 200 руб.
4. Клей Титан – 350 руб.
5. Супер клей – 100 руб.
6. Провода тонкие – 40 руб.
7. Электромоторы – 2шт. 80 руб.
8. Электронные платы пульта и приемника радиоуправления – 200 руб.
9. Выключатель – 20 руб.
10. Кабель-канал – 100 руб.

Всего: 1640 руб

## Вывод:

- ✓ В результате, проделанной работы была сделана радиоуправляемая модель катера.

- ✓ Все цели и задачи были выполнены.
- ✓ Наш проект доказывает, что школьник среднего звена в силах собрать радиоуправляемую модель, применяя при этом полученные навыки в технических кружках.

### **Список используемой литературы**

1. Журналы «Моделист конструктор»
2. Сайт «Верфь на столе»
3. Канал на Youtube «Э+М»
4. Обзоры поделок на Youtube «DIY»
5. Интернет форумы про моделирование и поделки

## **КАТАМАРАН - АЭРОГЛИССЕР**

**Петров Александр, ученик 5 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №1, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск.**

Катамаран – это судно, состоящее из двух плавающих баллонов, соединенных жесткой рамой. История развития катамаранов начинается с далекого прошлого. Древние египтяне и племена Амазонки использовали деревянные судна подобной конструкции. Эти катамараны прекрасно подходили для перевозки грузов и людей. Катамараны были достаточно тяжелы и неудобны в управлении, однако обладали потрясающей устойчивостью на воде.



### **История глиссера**

Это произошло в 1872 году в Англии. В Адмиралтейство явился скромный, никому до того не известный пастор, по фамилии Рэмус. Он принес свой проект плоскодонного корабля водоизмещением 2500 тонн, который должен был ходить гораздо быстрее всех кораблей того времени. Этот чудо-корабль должен был не плыть (простите за каламбур), а скользить по поверхности воды, как, например, скользит плоский камешек, пущенный рикошетом, или как плоскодонная шлюпка, идущая на буксире за быстроходным судном. Модель скользящего корабля Рэмуса была испытана. В опытном бассейне эксперименты показали, что Рэмус был прав, когда полагал, что при большой скорости его корабль будет скользить своим днищем по поверхности воды и испытывать при этом гораздо меньшее сопротивление, чем сопротивление обычных кораблей. И тем не менее идею Рэмуса нельзя было осуществить - чтобы достичь

нужной для глиссирования скорости, кораблю потребовались бы достаточно мощные паровые машины причем такие огромные паровые котлы, что он под их весом затонет.

### Современные аэроглиссеры

Аэроглиссеры — наиболее приближенные к вездеходам средства передвижения в различных средах и на их границах. Приводятся в движение посредством воздушного пропеллера (частота вращения 1200 — 3500 оборотов в минуту), создающего упор, достаточный для движения катера. Управление аэроглиссером осуществляется с помощью рулей, расположенных в зоне создаваемого пропеллером воздушного потока. Поэтому, аэроглиссер почти не привязан к водной среде и может, при достаточной мощности двигателя передвигаться по сухому грунту, не теряя управления.



#### Материалы:

- пенополистирол
- пластик
- стальной оцинкованный лист
- провода
- моторчик
- батарейки 4 шт



#### Принцип работы с катамараном

Есть моторчик, который включается от кнопки на правом борту судна. Моторчик вращает винт.

А винт вращением направляет воздух назад. В результате двигает катамаран вперед. Катамаран оснащен рулем с ручным управлением.



Я делал его 3 месяца. Его длина 29 см, высота 14 см, ширина 11 см.



### МОДЕЛЬ ВОДОМЕТНОГО СУДНА

*Стручков Андрей, ученик 7 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №33, г. Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



## Введение:



По виду движителя суда подразделяются на:





### **Суда со специальными движителями (водометные)**

- Водомётный движитель (водомёт) - движитель, у которого сила, движущая судно, создаётся выталкиваемой из него струёй воды. Представляет собой водяной насос, работающий под водой.
- Водометные движители используются в мире уже с 1950-х годов.
- Водомётный движитель состоит из винта с валом, водовода (водомётной трубы), спрямляющего аппарата и реверсивно-рулевого устройства.
- Водомётные движители применяются обычно на судах, плавающих на мелководье, начиная от легких моторных лодочных до скоростных судов и буксиров или служат в качестве подруливающего устройства для улучшения поворотливости судов.



**Цель проекта:** собрать модель водометного судна

**Задачи проекта:**

- Ознакомиться с моделями судов на водометном движителе
- Подобрать материалы
- Создать модель судна
- Проанализировать полученные результаты

**Инструменты и материалы для изготовления**

Инструменты:

Нож канцелярский

Линейка

Клеевой пистолет

**Материалы:**

Пенопласт

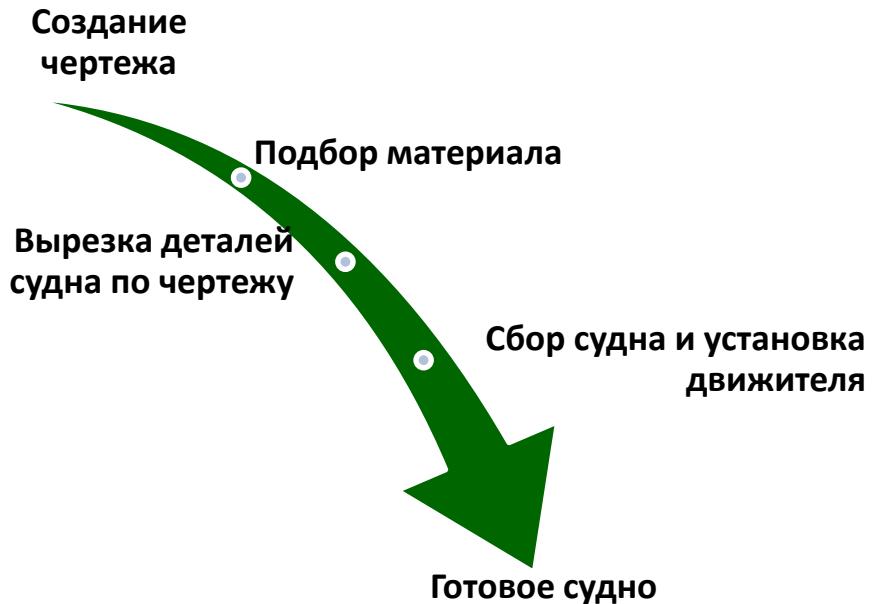
Цветной скотч

Термоклей

Движитель для водометного судна

Батарейки

## Ход работы



### Вывод

Мне было очень интересно собрать водометное судно. Изготовив данный вид судна, я научился делать чертеж, ознакомился с основными приемами изготовления и сборки водометного судна.

Данное судно я изготовил за 3 месяца.

## МОДЕЛЬ АЭРОЛОДКИ

**Федотов Айтал, ученик 3 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №10, г.Якутск**  
**Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск.**

**Цель работы:** построить модель

**Материалы:**

- Пенопласт
- Скотч
- Пластик
- Мотор

- Выключатель
  - Колодка для батареек взяты из сломанной игрушки
- Что такое аэролодка?**

Амфибийные лодки, аэроглиссер, аэробаты – именно так называется особый вид транспортного средства, который получили название аэролодка. Отличительной, от другого вида водной техники, чертой аэролодки является ее универсальная проходимость по мелководью, заболоченной местности, горным протокам и даже ледяным торосам.

Необходимость создания лодки такого типа возникла в следствии несовершенства имеющихся водных судов. Для моторной лодки необходима определенная глубина речного потока, для судов на воздушной подушке нужна ровная поверхность, водная или снежно-ледяная.

**Ход работы:**



**Готовый вид:**



**Заключение:**

В заключение хочу сказать, что цель достигнута.

С этой моделью я участвовал в соревнованиях по судомодельному спорту среди школьников, а также в городской выставке по стендовому моделизму «Я – моделист».

# **ПРЯМОХОДНАЯ АЭРОЛОДКА**

**Чижов Никита, ученик 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №7, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.**

## **1. Введение.**

Я занимался в 2 классе на кружке автомоделирование, которое и привело меня на другой, не менее увлекательный кружок – судомоделирование. С осени я начал мастерить разные макеты судов, машин путем восстановления из старых сломанных игрушек. Но, параллельно сделал и совершенно новую прямоходную аэролодку. О ней и расскажу подробно в этой работе....

## **2. Цель и задачи проекта**

1. Изучить необходимый материал для изготовления аэролодки
2. Применить полученные знания в постройке аэролодки

### **2.1 План работы**

1. Сделать чертеж будущей аэролодки
2. Рассчитать количество необходимого материала: пенопласт, клей, батарейки, пропеллер (винт), руль
3. Сбор и создание самой лодки из собранного материала
4. Испытание в бассейне

## **3. Прямоходная аэролодка**

Амфибийные лодки, аэроглиссеры, аэробаты - именно так называется особый вид водного транспортного средства, который получили название аэролодка. Отличительной, от другого вида водной техники, чертой аэролодки является ее универсальная проходимость по мелководью, заболоченной местности, горным протокам и даже ледяным торосам. Необходимость создания лодки такого типа возникла в следствии несовершенства имеющихся водных судов. Для моторной лодки необходима определенная глубина, для судов на воздушной подушке нужна ровная поверхность, водная или снежная.

Праородителем аэролодки является именно судно на воздушной подушке.

Отличительной чертой аэролодки является то, что лодка движется посредством воздушного винта, что создает воздушную тягу, которая помогает избежать повреждений лодки. Днище лодки защищено броней из специального полимера

## **4. Этапы конструирования**

- Подборка чертежа
- Подготовка материалов
- Склейивание корпуса
- Конструирование механизмов приводящих в движение лодку
- Испытание

## **5. Заключение**

Работая, над проектом я изучил историю аэролодок, их практическое применение в регионе в котором я живу. При изучении аэролодок, выяснилось, что, по своим характеристикам больше всего подходит для наших суровых климатических условиях.

Мною была сделана модель прямоходной аэролодки, в уменьшенном масштабе. Испытания в бассейне прошли удовлетворительно. Необходимы кое - какие конструктивные доработки.

В дальнейшем я планирую продолжить моделирование разных видов судов.

## **6. Список литературы и источников**

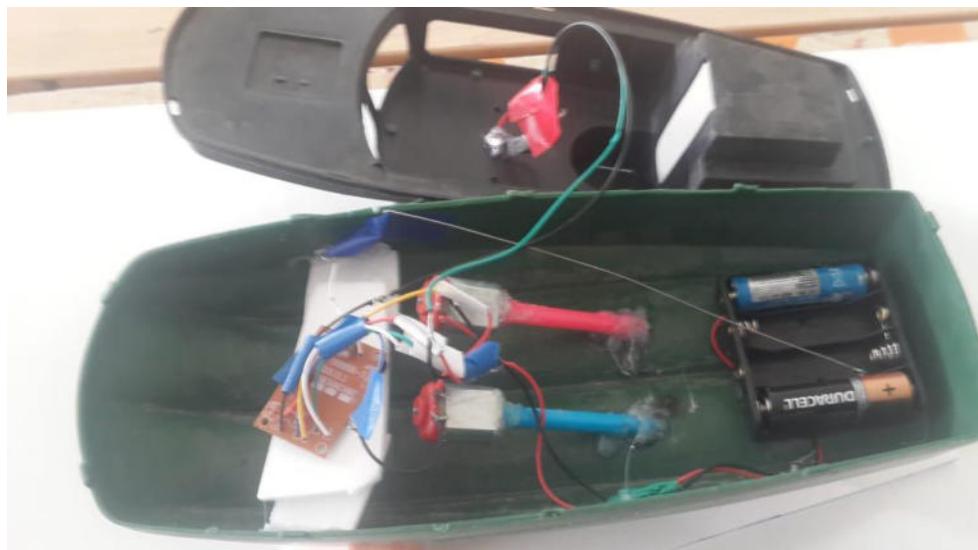
1. Интернет ресурсы

## МОДЕЛЬ РАДИОУПРАВЛЯЕМОГО КАТАМАРАНА

**Чижов Никита, ученик 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №7, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.**



Корпус из старой игрушки.



Внутри корпуса установлены два двигателя на 3 вольта;  
Дейдвуд и винты – самодельные.  
Радиоуправление на 27 Мгц.  
Поворот осуществляется путем работы одного, или двух двигателей в  
противоположные стороны (правый винт вперед, левый назад или наоборот).  
Катер благодаря форме корпуса развивает хорошую скорость.

## МОДЕЛЬ РАДИОУПРАВЛЯЕМОГО КАТЕРА

**Большаков Илья, ученик 2 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №17, г. Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.**



Корпус сделан из листов пенопласта, обтянутой пленкой.



Винт крутится за счет двух спаренных через редуктор двигателей, которые крутят один большой винт. Радиоуправление на 27 МГц.



На рубке установлены лампы с отдельным питанием и выключателем.

## МОДЕЛЬ РАДИОУПРАВЛЯЕМОГО РАКЕТНОГО КАТЕРА

*Большаков Славамир, Большаков Слетозар, ученики 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №17, г. Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск.*



Корпус из пенопласта, покрытого шпатлевкой и краской.  
Надстройка из ватмана пропитанного водостойкими красками, пластика ПВХ и проволок.



Винтомоторная группа: самодельные дейдвуды из фломастеров, винт из жести, вал из спиц.

Радиоуправление – 27 МГЦ. Двигателя на 3 вольта. Самодельные емкости для батареек по середине корпуса на 3 батарейки АА.

Ходит и поворачивает посредством двух винтов.

## МОДЕЛЬ ПОДВОДНЫЙ РАКЕТОНОСЕЦ ПРОЕКТ 955 «БОРЕЙ»

*Большаков Славамир, ученик 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №17, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



Корпус из экструдированного полистирола высокой прочности.

Покрыт шпатлевкой и красками.

Деталировка из пластика, проводов, жесть.



## МОДЕЛЬ ПЛОСКОДОННОЙ АЭРОЛОДКИ

*Данилов Кирилл, ученик 5 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №5, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



**Корпус из листов пенопласта, обтянутой пленкой.**



Руль сделан из пенопласта, фиксаторы из пластиковой трубочки, листового ПВХ и скрепки. Судно может менять курс по заранее настроенному рулю.

## МОДЕЛЬ ЯХТЫ

*Данилов Эрсан, ученик 2 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №7, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*

- Корпус из пенопласта толщиной 2 см.
- Киль из пластика ПВХ, утяжеленный болтом.
- Мачта крепится на детали из пластика.
- Паруса могут настраиваться в зависимости от ветра.



## МОДЕЛЬ СПОРТИВНОГО КАТЕРА

*Дансануров Данил, ученик 3 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №1, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



Катер прямого курса с механическим, настраиваемым рулем, которым можно выбрать направление модели.

Катер сделан из пенопласта и покрыт акрилом. Руль и другие части требующие прочность сделаны из пластика ПВХ.



Двигатель на 3 вольта. Работает с двух батареек АА.

Дейдвуд из корпуса фломастера, винт из листа жести.

Вся надстройка снимается вместе с палубой, при открытии которой появляется очень хороший доступ ко всем элементам внутри.

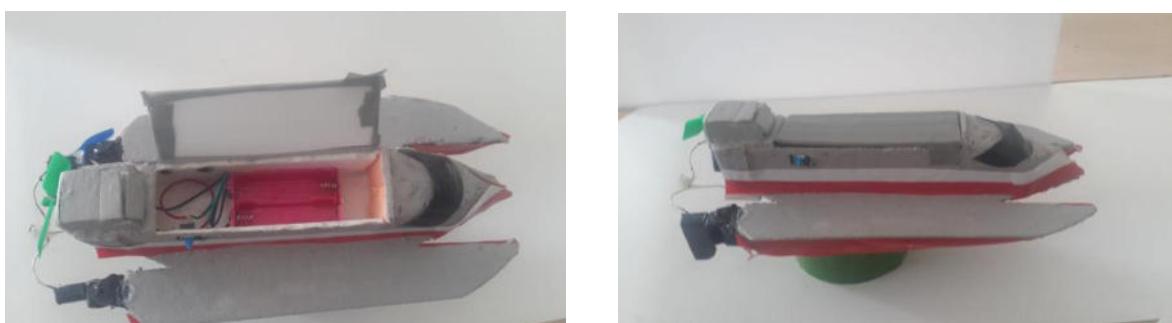
При закрытии верхняя часть надевается на внутренние борта, что очень надежно защищает катер от влаги даже при опрокидывании.

### МОДЕЛЬ КАТАМАРАН С АЭРОВИНТОМ

*Матвеев Дъулус, ученик 8 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №19, г.Якутск*

*Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ ДО ЦТТ, г. Якутск.*

- Действующая модель катамарана с воздушным винтом.
- Корпус из листового пенопласта.
- Рулевое устройство регулируется сгибанием проволоки, сделан из листа пластика ПВХ.
- Отsek для батареек уравновешивает вес двигателя.
- Корпус прокрашен акрилом и обклеен цветной пленкой.

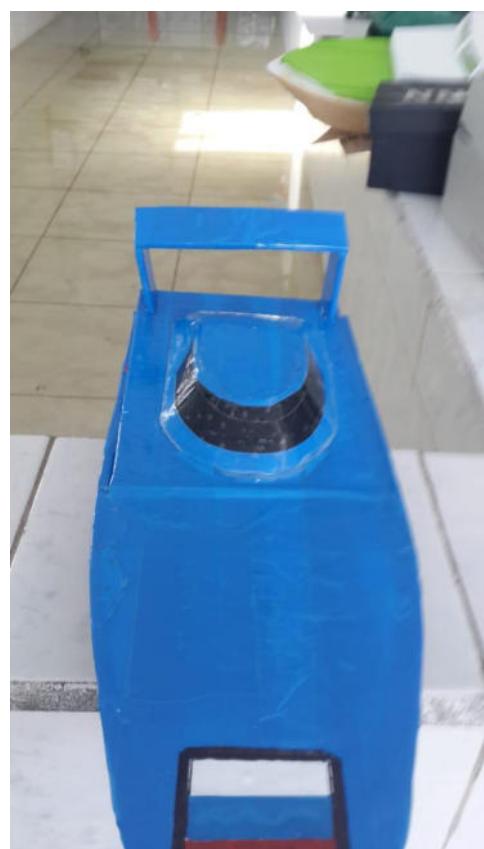


## МОДЕЛЬ РАДИОУПРАВЛЯЕМОГО КАТЕРА

*Рожин Тимур, ученик 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №1, г. Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



Корпус из пенопласта обтянута пленкой.



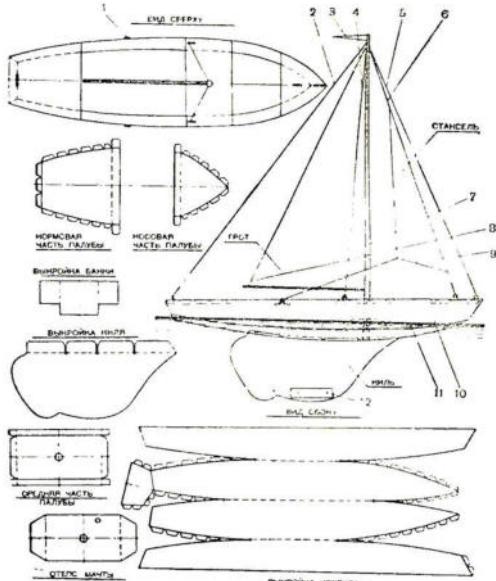
Радиоуправление на 27 МГц. Два двигателя с редукторами.

Дейдвуд из корпуса фломастера, винты из листов жести, вал из спиц.

## МОДЕЛЬ ЯХТЫ

*Спиридонов Аристарх, ученик 2 класса МБУ ДО ЦТТ, МАОУ СПЛ, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*

- Яхта из плотного картона, сделанный по чертежам из «Моделист-конструктор».
- Корпус покрыт водонепроницаемой краской.
- Паруса могут менять свое положение в зависимости от направления ветра.

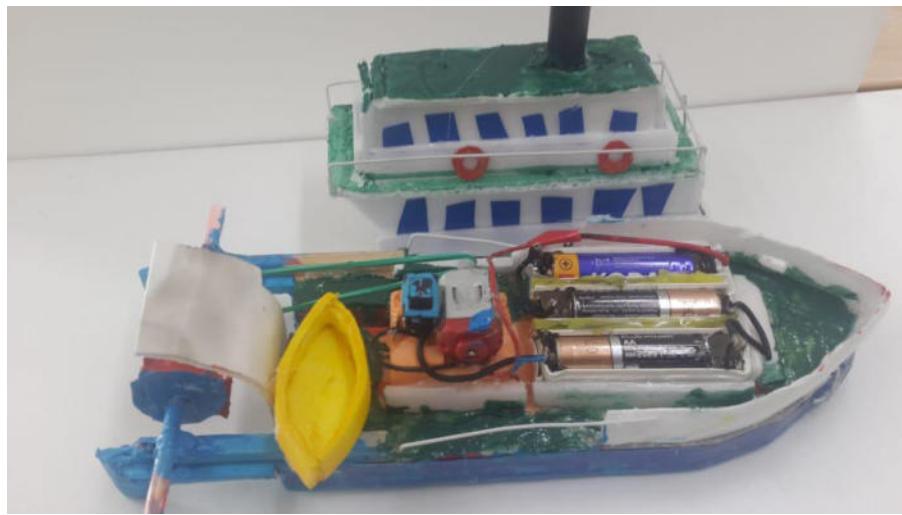


## МОДЕЛЬ ПАРОХОДА

*Теванян Сурен, ученик 1 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №1, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



Модель речногопарохода с электродвигателем.  
Пароход свободной конструкции с электромотором на 3 вольта.

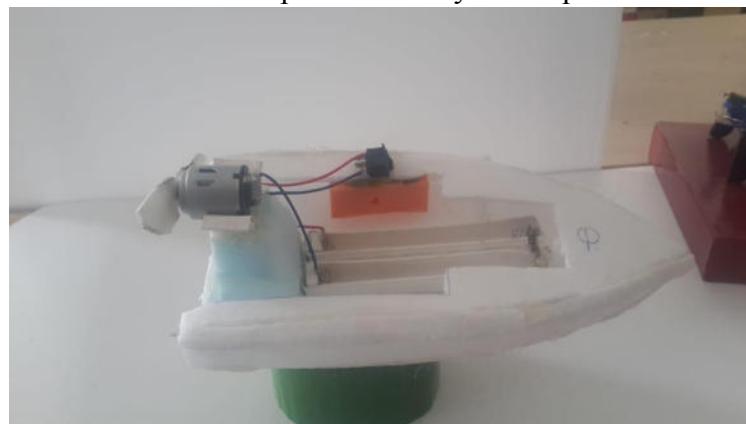


Гребное колесо работает через гибкую ременную передачу.  
Ремень при намокании не скользит и хорошо работает.

### МОДЕЛЬ АЭРОЛОДКИ

**Фефелов Денис, ученик 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №31, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.**

Аэролодка сделана из пенопласта.  
Самодельный винт из листа ПВХ закреплен прямо к мотору на 3 вольта.  
Батарейный отсек на 4 батарейки АА служит хорошим балластом.



Батарейный отсек сделан из кабель канала. Винт согнут нагревом.  
Двигатель установлен на куске прочного экструдированного полистирола.



## **МОДЕЛЬ БТР-60 (БРОНЕТРАНСПОРТ - АМФИБИЯ)**

*Христофоров Петр, ученик 4 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №7, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



(Фото БТР на воде)

Модель БТР-60 может ездить вперед и назад, благодаря переключению двигателей ползунковыми переключателями.



(Фото Внутренние механизмы)

Два двигателя крутят всеми восемью колесами посредством ременных редукторов.

Двигатели, выключатели и батарейки находятся высоко, таким образом в воде они предохранены от намокания.



Крупный и легкий корпус обладает хорошей плавучестью, благодаря чему не нуждается в герметизации. На воде БТР плавает за счет прокручивания колес.

#### МОДЕЛЬ КАТЕРА (С ГИБКОЙ ПЕРЕДАЧЕЙ НА ВАЛ)

*Чахов Дмитрий, ученик 3 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №6, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



Корпус из пенопласта.



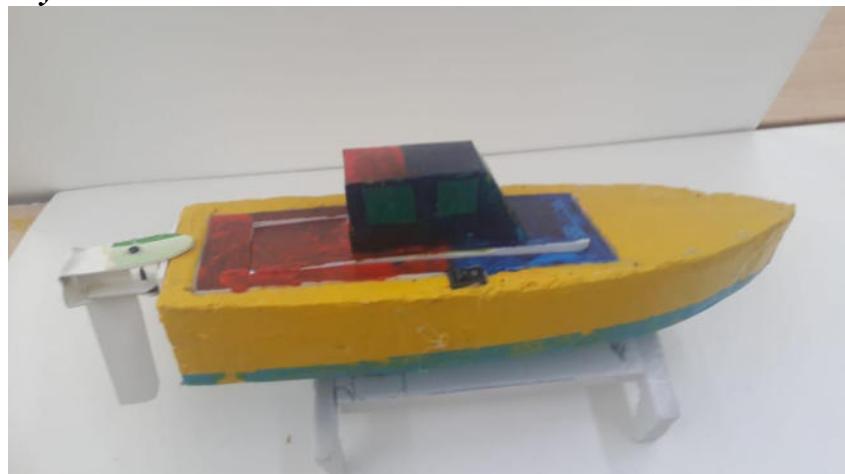
Винт и руль совмещены. Винт крутится через гибкую передачу и понижающую ременную передачу.



Все элементы механизмов сделаны из пластика и металла.

### МОДЕЛЬ РАДИОУПРАВЛЯЕМОГО КАТАМАРАНА

*Шумилов Алексей, ученик 3 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ СОШ №29, г. Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



Корпус из пенопласта, покрытой шпатлевкой и прокрашенной акриловой краской.



Винтомоторная группа содержит: мотор на 3 вольта, самодельный винт из жести, дейдвуд из фломастера, вал из вязальной спицы.

Рулевой механизм из ПВХ пластика.

## МОДЕЛЬ РАДИОУПРАВЛЯЕМОГО КАТЕРА

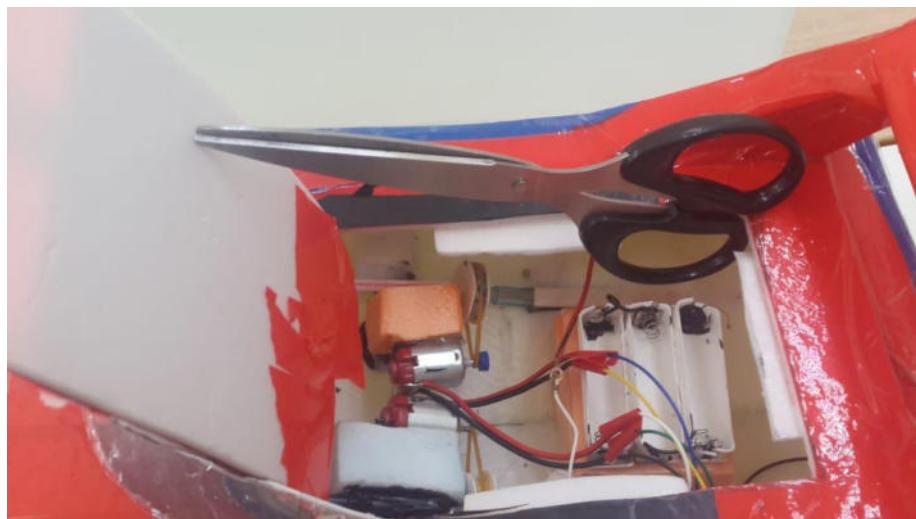
*Ючюгяев Дыулус, ученик 2 класса МБУ ДО ЦТТ, МОБУ ЯГНГ, г.Якутск  
Лавров Егор Фрументьевич, руководитель, педагог дополнительного образования МБУ  
ДО ЦТТ, г. Якутск.*



Крупный корпус из пенопласта обтянутый пленкой.

Винтомоторная группа из корпуса ручки, металлического стержня, винта из жести и ременного редуктора.

Работает по двухвинтовой схеме. Поворот при помощи работающих в обратных направлениях винтах.



Радиоуправление 27 МГц. Отсеки для трех батареек АА - самодельные из кабель канала 16x16.