

# РУССКИЙ ВЕСТНИК ШПИЦБЕРГЕНА

№ 4 (42) 2019



ISSN 2412-5393



9 772412 539003 >

ПРОФЕССИЯ:  
КАПИТАН

КИТЫ, КОТОРЫХ  
МЫ ПОТЕРЯЛИ

КОНКУРС  
ИСТОРИЙ

## Слушать музыку волн



Добро пожаловать на борт! Мы приглашаем вас в плавание по волнам нового номера «Русского вестника Шпицбергена». Посвящен он полярному морю. А какое море без китов, кораблей и капитанов? Без сапфировой волны? Без ожидания на берегу? Об этом – следующие страницы.

Пока наши уважаемые читатели поднимаются по трапу, расскажем, что же важного происходит на берегу. В Баренцбурге и Пирамиде этим летом очень активно идут строительные и ремонтные работы: в бассейне, на хаски-ферме, жилом доме №23 и многих других местах. А Лонгйир в конце июня с концертами посетил сам Роберт Плант из Led Zeppelin, звезда мирового масштаба. Организатор мероприятий Йим Йохансен говорит, что это только начало.

Пора готовиться к 100-летию Договора о Шпицбергене, которое ожидает нас в феврале 2020 года. Этой дате мы посвящаем новую рубрику.

А еще приглашаем принять участие в конкурсе историй о Шпицбергене. Наверное, каждому из нас есть что рассказать о любимом архипелаге.

Ну что, все в сборе? Отдать швартовы!

**Рузанна Чернакова**  
**Главный редактор**

**Издатель**  
ФГУП трест «Арктикуголь»

### Редакция:

Главный редактор  
Рузанна Чернакова

Корреспонденты в Баренцбурге

Яна Смирнова,

Константин Солонников

Ответственный секретарь  
Елена Тим

Дизайнер-верстальщик  
Наталья Заблоцките

### Адрес редакции:

127473, Россия, Москва,  
2-й Волконский переулок, 8а

Тел.: +7 (495) 684-80-16  
Факс.: +7 (495) 684-88-16  
e-mail: rvsh@arcticugol.ru

Полное или частичное воспроизведение материалов, опубликованных в данном издании, возможно только с письменного разрешения редакции.

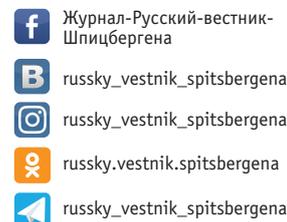
При использовании материалов в любой форме, в том числе в электронных СМИ, ссылка на журнал «Русский вестник Шпицбергена» обязательна.

Точка зрения редакции может не совпадать с точкой зрения авторов. Авторы несут ответственность за достоверность приведенных сведений и точность информации по цитируемой литературе.

**Отпечатано ООО «Вива Стар»  
при участии НО «Московский  
журналистский фонд».**  
**Тираж 1001 экзemplя.**

Свидетельство о регистрации  
средства массовой информации  
ПИ №ФС77-58289 от 05.06.2014.

### «Русский вестник Шпицбергена» в социальных сетях:



**На обложке:**  
Шхуна Linden  
в Грен-фьорде.

Фотография:  
Яна Смирнова



# Многое успеть



**Рузанна  
ЧЕРНАКОВА**

*Лето – время активных строительных и ремонтных работ. Нужно многое успеть! И в Баренцбурге, и в Пирамиде сейчас горячая пора. О самых главных строительных проектах этого лета «Русскому вестнику Шпицбергена» рассказал технический директор треста «Арктикуголь» Сергей Викторович Циколенко, который в начале августа побывал в очередной рабочей командировке на архипелаге.*

## В НОВОМ СВЕТЕ

Продолжается проект по освещению улиц Баренцбурга. В 2018 г. были освещены 400 метров центральной улицы поселка – улицы Старостина. В этом году новые фонари изготовления Санкт-Петербургской фирмы Vitrulux появятся около жилого дома № 29 – на дворовой территории и на выезде на центральную дорогу, которая идет на вертодром. «Мачты освещения – такие же, как на улице Старостина, – доставлены в Баренцбург, и сейчас ведется их монтаж. У нас хорошая традиция вводить новые объекты ко Дню шахтера, так что к празднику этот участок будет подключен и освещен», – говорит Сергей Викторович Циколенко.

Более современное освещение появится и в порту Баренцбурга. Сейчас строители приступили к устройству фундаментов для трех мачт. Мачты освещения будут изготовлены в Подмоскovie и доставлены на Шпицберген к концу августа – началу сентября. Затем начнется их монтаж.

Кроме того в порту продолжается ремонт грузолодского причала: идет замена плит по наружному периметру и монтируется новый колесоотбойник.

## СОБАКАМ ПРИВОЛЬЕ

Идет обустройство здания хаски-фермы (бывший коровник). После реконструкции оно будет включать в себя и гостевую зону, и технические помещения. Уже закончено устройство кровли, заменены окна, разобрана пристройка к дворовой территории и старые инженерные коммуникации. Впоследствии планируется устроить новую канализацию от здания хаски-фермы.

Сейчас ведется запуск автономного тепло- и водоснабжения. После этого в осеннее-зимний период можно будет приступить к работам внутри здания.

Собак ждет улучшение жилищных условий – расширение вольера. Началась планировка и отсыпка новой площадки 80 на 32 метра. Затем территорию огораживают, и она будет готова принять хвостатых жильцов.



*Здание хаски-фермы.*

## БАССЕЙН

Когда жители Баренцбурга смогут снова купаться в бассейне? Этот вопрос интересует многих. Капитальный ремонт бассейна, начатый в 2017 г., – один из наиболее сложных проектов в техническом отношении. В этом году строители приступили к обустройству бетонной чаши бассейна. В июле в чаше бассейна смонтированы закладные элементы гидрооборудования, донные сливы и форсунки разного назначения. В подвале установлены два бака – бак перелива, куда будет поступать вода из чаши на обработку, и накопительный бак. Сейчас строители начали гидроизоляцию чаши бассейна и баков. «Ремонт бассейна – достаточно длительный процесс из-за сложного инженерно-технического оборудования и объема



*Современные фонари в районе дома №29 в Баренцбурге заработают к концу августа.  
ФОТОГРАФИИ: ЯНА СМЕРНОВА*



Ремонт дома №23 в поселке Пирамида.  
ФОТОГРАФИИ: ДАНИИЛ ТЮРЮМИН

работ. Кроме того предстоит много работ по помещению: установка системы отопления, устройство полов и так далее. Я думаю, мы закончим ремонт к концу следующего года», – рассказывает технический директор треста. Вода в бассейне будет пресная с системой рециркуляции.

#### НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Активно идет ремонт и на производственных объектах рудника. Отремонтирована мягкая кровля здания бойлерной, и в августе планируется ремонт ее фундамента.

Обновлено здание вокзала рудника, где шахтеры спускаются в шахту: отремонтированы стены и небольшой участок кровли. Начинается устройство новой кабельной эстакады для перекладки кабельных вводов от главной понижающей подстанции к объектам шахты. Существующая кабельная эстакада будет разобрана, так как она проходит по стропильным конструкциям здания.

ТЭЦ ремонтируется в плановом режиме: в июне-июле заменены трубы котельных котла № 1. Сейчас котел облицован, обмурован и введен в эксплуатацию.

Дорога в Баренцбург приобретает благоприятный вид. С прошлого года идет разборка старых инженерных коммуникаций: в самом поселке Баренцбург разобран паропровод от дома № 25 до здания рудоуправления, а в этом году начата разборка деревянных коробов с трубами со стороны вертолетной площадки.

#### ПИРАМИДА В СТРОЮ

В Пирамиде тем временем идет капитальный ремонт дома № 23, стоящего на



Елисейских полях – главной площади поселка. Здесь работает большой коллектив строителей. Уже почти закончено устройство новой черепичной крыши дома и заменены все окна, идет утепление стен и обшивка здания. «Дом планируется подключить к инженерным сетям: канализации и теплоснабжению. В зимний период все силы будут брошены на внутренние работы. Планируем ввести дом в эксплуатацию в следующем году», – комментирует Сергей Викторович. В доме № 23 будут жить сотрудники центра арктического туризма «Грумант» и другие специалисты, которые постоянно работают в поселке или приезжают в командировки.

Ведется строительство участка наружной канализации длиной более 500 метров, которая соединит культурно-спортивный комплекс, дом № 23 и гостиницу «Пирамида». В КСК теплоснабжение ав-

тономное, а дом № 23 будет подключен к существующим сетям, которые обеспечивают теплом гостиницу.

#### ЭНЕРГИЯ ДЛЯ ПИРАМИДЫ

В этом году началась реконструкция схемы энергоснабжения поселка Пирамида. Кроме двух работающих дизельных установок по 100 кВт на рудник уже доставлена третья дизельэлектростанция такой же мощности. Трест также закупил четвертую станцию мощностью 200 кВт, которую перевезут в Пирамиду в середине августа. «Все дизельные станции будут смонтированы в одном помещении. Они будут автоматизированы, что позволит в зависимости от нагрузки подключать нужное число станций. Это значительно повысит энергоснабжение поселка Пирамида», – говорит С.В. Циколенко. Оборудование для автоматизации сейчас находится в стадии закупки. ■

# Лонггир ждет звезд

В конце июня Шпицберген был нанесен на карту турне мировых звезд – в Лонггире два концерта дал Роберт Планта (экс-Led Zeppelin) со своей группой Sensational Space Shifters. Организовать выступление знаменитости на Шпицбергене смог Йим Йохансен, который со своей фирмой Walrus старается сделать жизнь у Северного полюса яркой и разнообразной.



Концерт Роберта Планта в Kulturhuset в Лонггире. ФОТОГРАФИИ: МАРТЕ ВИССЕР ДЛЯ WALRUS



**Никита КРИВЦОВ**

## «МЕСТО, ГДЕ Я ХОТЕЛ БЫ ЖИТЬ»

«Это все из-за любви к музыке, – говорит Йим, отвечая на мой вопрос, как он оказался на Шпицбергене и что привело его в шоу-бизнес. – Я много лет отдал музыкальной индустрии Норвегии, шагая, как говорят, вверх по лестнице».

Он начинал, торгуя атрибутикой, занимался светом, потом звуком – и на концертах, и в студии. Был специалистом по настройке сценического оборудования, занимался организацией выступлений и туров, в том числе и в составе команды, что проводила концерты на церемонии вручения Нобелевской премии мира. И еще сам успел поиграть в разных группах.

В 2012 г., когда открылась вакансия технического специалиста по органи-

зации концертов в клубе Kulturhuset в Лонггире, Йим был в туре в Германии, но тут же сорвался на собеседование в Осло. А уже спустя несколько месяцев прилетел на Шпицберген.

«Впервые я побывал там еще лет 17-18 назад. Я приехал в конце июля, и это был самый прекрасный летний день, какой только мог быть в Лонггире – безоблачный и безветренный, – вспоминает Йим. – Я вышел из отеля покурить и уже через пару минут понял, что это то самое место, где я хотел бы жить...»

## «МОРЖ» ЗАПОЛНЯЕТ ПРОБЕЛ

После двух с половиной лет работы в Kulturhuset и пяти лет в сфере туризма у Йима сложилось вполне объективное впечатление о городе и запросах его жителей.

«Я чувствовал, что в культурной жизни чего-то не хватает, существует какой-то пробел, – говорит он. – В этом потрясающем месте есть что предло-

жить, но не обязательно ориентироваться только на туристов, надо что-то необычное дать и местным жителям». Так пару лет назад Йим и начал свой бизнес, который назвал Walrus («Морж»), идею которого он формулирует так: «Почему жители Лонггира должны тратить кучу денег на авиабилеты и гостиницы, чтобы увидеть и послушать известных артистов, когда мы можем пригласить их к себе?»

Едва ли июньские концерты Планта в Лонггире, где проживают всего 2 000 человек, могли быть большим коммерческим успехом. Но, похоже, Йим Йохансен в первую очередь преследовал другие цели.

«Хотелось показать, что Лонггир, вопреки представлениям многих людей, это вовсе не царство «белого безмолвия», а живой город с богатой культурной жизнью, – говорит он. – Артисты, наверное, думают, что им придется выступать здесь в каком-то бараке, а на самом деле у нас



«...Не обязательно ориентироваться только на туристов, надо что-то необычное дать и местным жителям», – считает Йохансен, который организует в Лонггире концерты мировых звезд.

есть помещения и техническая команда мирового класса, не говоря уже о потрясающей природе вокруг!»

#### ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ И СЕДЫЕ ВОЛОСЫ

Идея заполучить Роберта Планта и Sensational Space Shifters на Шпицбергене родилась у Йима благодаря его старому приятелю и коллеге, продюсеру и организатору концертов из фирмы Bergen Live в Бергене Мартину Холмсу, который свел Йима со своим генеральным директором Франком Несом. Тому идея понравилась, и все кончилось тем, что Роберт Плант согласился вставить Шпицберген в график европейского турне.

На всю организационную работу у Йима ушел целый год, за который, как он признается, у него появилось больше седых волос, чем за десять предыдущих.

«Устроить концерт Планта в Лонггире было для Walrus большой проверкой на прочность. Я не рассматриваю этот бизнес как источник доходов, это для меня азарт и риск», – говорит Йим.

Несложно предположить, что и для Планта деньги не были ключевым фактором, гораздо важнее для него были любопытство и возможность выступить на самой северной концертной площадке в мире.

#### «МЕНЯ ЭТО ОШЕЛОМИЛО!»

«Но то, что получилось в итоге, просто ошеломило меня, – вспоминает Йим. – Я просто балдел, как публика Лонггира

отнеслась и к организации концерта, и к самому выступлению. Я видел другие концерты в Kulturhuset, но никогда не ощущал такой энергетики в зале! Было впечатление, будто весь город только и думал о концерте и о том, чтобы и для группы, и для технического персонала сделать пребывание на Шпицбергене максимально приятным». А как отмечали некоторые журналисты, Плант и Sensational Space Shifters сыграли в Лонггире один из своих лучших концертов.

#### ПОДОБНЫЕ СОБЫТИЯ ОБЪЕДИНЯЮТ ГОРОД

Выступление Планта было, однако, лишь вишенкой на торте – как в работе Walrus, так и вообще в культурной жизни Лонггира. Ведь здесь есть местные артисты, клубы постоянно предлагают свои программы, ежегодно проводится целый ряд фестивалей с международной репутацией – Polar Jazz Festival и Dark Season Blues Festival.

И Walrus уже активно присутствовал в местной культурной жизни, занимаясь организацией концертов и реализацией билетов для Polar Jazz Festival, участвовал в ряде телевизионных и рекламных проектов, в организации кинофильмов.

«Такие крупные мероприятия типа фестивалей и концертов звезд – краевые угольные камни местной культурной жизни», – уверен Йим. Но в последнюю пару лет, после закрытия угольных шахт, демографическая ситуация в городе



Роберт Плант и Йим Йохансен.

изменилась: вместо высокооплачиваемых шахтеров здесь появилось много сезонных рабочих и гидов, чьи зарплаты и график занятости не позволяют им посещать эти мероприятия. «И это очень печально, – считает создатель Walrus. – Ведь подобные события-то и объединяют весь город и делают здешнюю культурную жизнь уникальной».

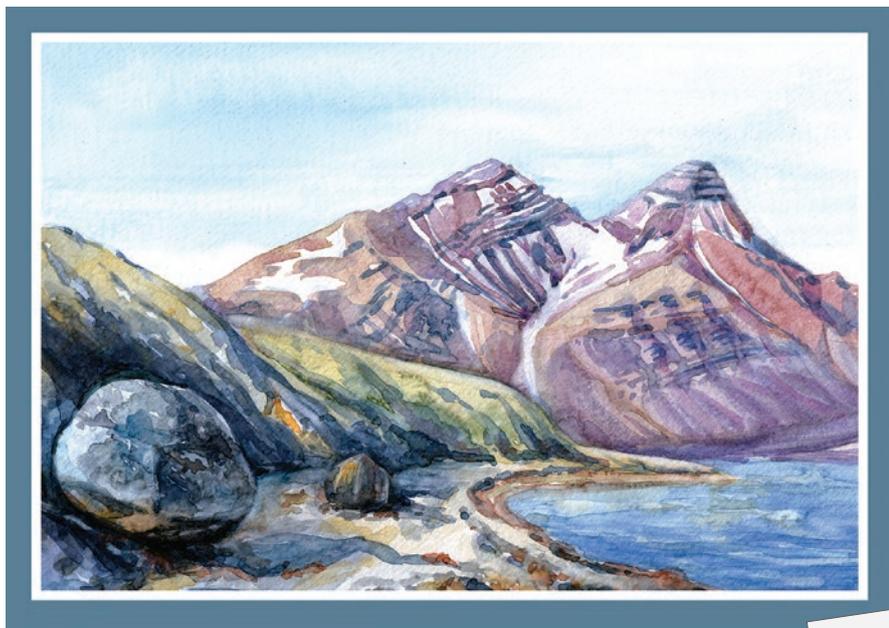
#### «ЭТО БУДЕТ ПОТРАСАЮЩЕ!»

Йим Йохансен убежден, что, организовав выступления Планта, он получил потрясающий опыт, который можно использовать впредь. А жители Лонггира и посетители концертов показали направление, куда двигаться дальше – к организации новых подобных шоу. «И мы уже начали работу по подготовке следующего большого события», – делится планами Йим. – Надеюсь, к концу августа мы сможем сказать что-то конкретное. Комментировать подробнее я пока не могу, но я уверен – это будет потрясающе!» ■

# Конкурс историй

«Русский вестник Шпицбергена» объявляет конкурс «История, которую я буду помнить всю жизнь».

Ждем ваших историй по адресу: [rvsh@arcticugol.ru](mailto:rvsh@arcticugol.ru)



## ПРАВИЛА КОНКУРСА:

- Истории, присылаемые на конкурс, должны быть тематически связаны со Шпицбергенем.
- Объем текста – до 3.500 знаков с учетом пробелов.
- Принимаются истории на русском, английском и норвежском языках.
- Работы принимаются до 1 ноября 2019 г.
- Результаты конкурса будут объявлены в №6(44) РВШ.



Худож. Ирис Анастасия Черепнева  
Сайт: rvsh@arcticugol.ru

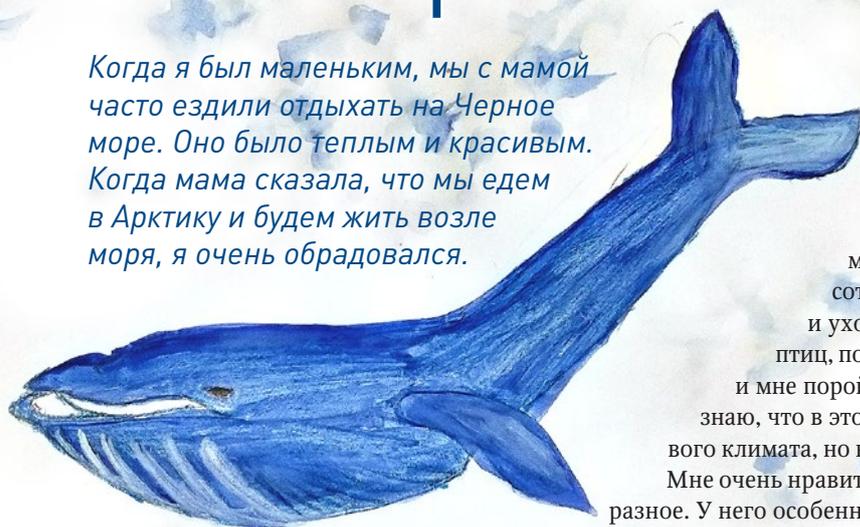
Три автора лучших историй получают памятный приз – набор открыток с видами Шпицбергена художницы Анастасии Черепневой. История, занявшая первое место, будет опубликована на страницах №6(44) РВШ.

## ГЛАЗАМИ ДЕТЕЙ

# Северное море

| **Матвей НАЗАРОВ,**  
ученик 6 класса

Когда я был маленьким, мы с мамой часто ездили отдыхать на Черное море. Оно было теплым и красивым. Когда мама сказала, что мы едем в Арктику и будем жить возле моря, я очень обрадовался.



Я представлял, что окажусь в каком-то сказочном месте, а море будет необыкновенным. Но северное море оказалось совсем не таким, как я думал. В отличие от Черного теплого моря, оно оказалось очень холодным и суровым, порой даже пугающим.

Каждый день, гуляя, я останавливаюсь и смотрю, как море меняется, и каждый раз у меня замирает сердце от красоты. Я вижу горы, которые будто вырастают прямо из воды и уходят верхушками в небо. На берегу моря множество белых птиц, постоянно ищущих, чем же поживиться. Оно очень холодное, и мне порой не верится, что в нем может обитать что-то живое. Я уже знаю, что в этом море водится не очень много живых существ из-за сурового климата, но все же недавно я видел стаю белух, а один раз даже косаток. Мне очень нравится наблюдать за морем, потому что каждый день оно здесь разное. У него особенный характер: иногда оно выглядит ласковым, спокойным, а иногда кажется взволнованным или даже свирепым. Но каждый раз, несмотря на то, как оно себя ведет, мне кажется, что в нем много тайны и каких-то особенных историй. ■

РИСУНОК: ПОЛИНА ЧУМАК



Новый тур подходит для новичков, но требует хорошей физической формы. ФОТОГРАФИЯ: АЛЕКСЕЙ КАРГАШИН

# В морское путешествие

2-11 сентября центр арктического туризма «Груммант» организует первый тур-экспедицию на каяках. Это будет морское путешествие вдоль берегов Ис-фьорда – самого крупного фьорда на Шпицбергене, с посещением Лонгьира, Баренцбурга, Колсбея, Пирамиды и других мест.

| Федор ШМЕЛЕВ

Создание нового тура заняло у компании три года. За это время были разработаны и связаны в единую программу маршруты, подобрано и протестировано снаряжение для морского каякинга в Арктике и накоплен необходимый опыт.

Общий маршрут экспедиции выглядит так: Лонгьир – Баренцбург – мыс Руссекейла – Ис-фьорд-радио – Баренцбург – мыс Лайла – Груммант – Колсбей – Лонгьир – бухта Сканская – Пирамида – ледник Норденшельда – Лонгьир. Подавляющее большинство перемещений совершается на каяках, а остальные (например, из Лонгьира до Сканской бухты) – на катере «Баренцбург».

«Мы постарались объединить в одном путешествии все наиболее интересные точки Ис-фьорда и максимальный комфорт. Мы ушли от палаток, потому что с ними очень сложно в экспедиционном формате путешествия. Большая часть ночевок – в отелях, одна в нашем гостевом доме в Лонгьире, две в наших туристических, рыбацких избах, еще одна в исторически значимом месте – Доме Русанова, построенном в 1913 году», – сообщает организатор.

Тур на каяках рассчитан не только на любителей этого вида отдыха, но и на новичков, однако нужна хорошая физическая форма. В среднем в день группа будет проходить 12-20 км.

Маршрут построен по принципу от простого к сложному. В первый день участников тура ждет обучение основам морского каякинга в Грен-фьорде.

Все необходимое снаряжение участникам предоставляет организатор. Оно сделает путешествие максимально комфортным.

Сентябрь – очень красивое время на Шпицбергене. С конца августа на архипелаге солнце начинает вновь скрываться за горизонтом и дарить удивительно красивые золотые закаты. Может повезти с погодой, и тогда будет тепло и безветренно. Но нужно быть готовым к тому, что море, возможно, будет неспокойным, а температура может упасть до 0 °С. Тогда в зависимости от погодных условий маршрут может меняться.

С 2020 г. экспедиция на каяках появится в списке регулярных туров центра арктического туризма «Груммант». Так что если вы любите ходить по морю – добро пожаловать на Шпицберген! ■

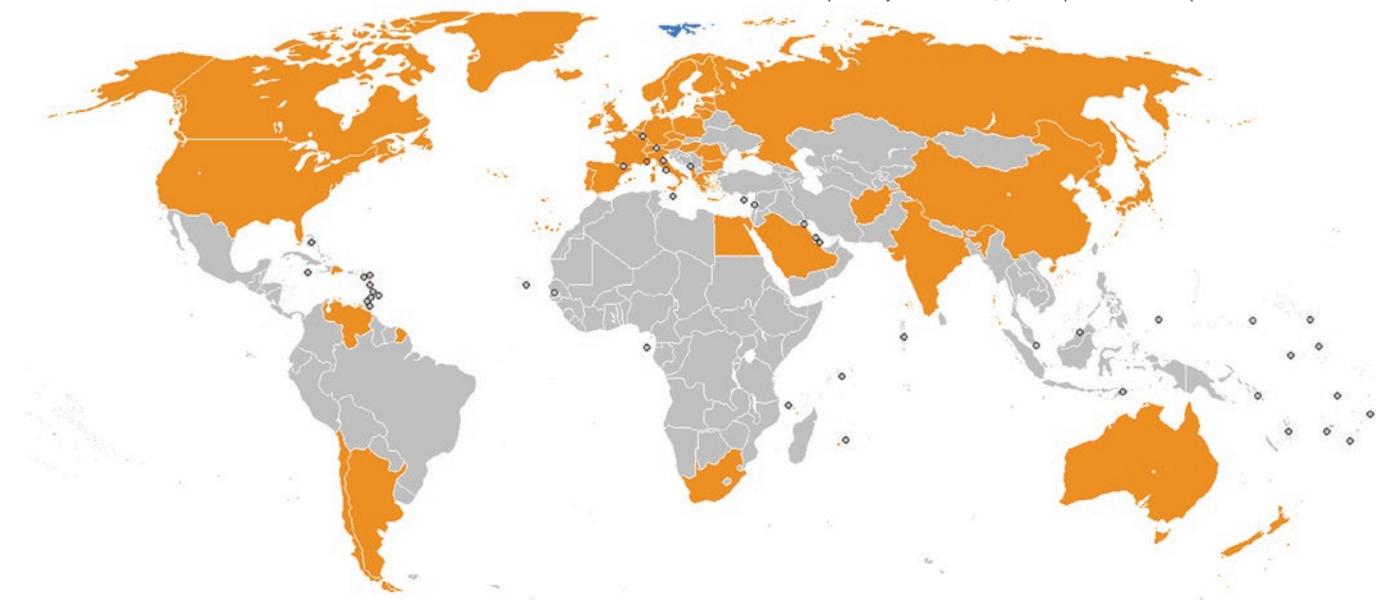


Каякинг дарит новые виды. ФОТОГРАФИЯ: ИВАН БОГАТЫЙ

# Договор

- **9 февраля 1920 г.** подписан договор о Шпицбергене
- **14 августа 1925 г.** договор вступил в силу
- **9 стран** подписали договор в 1920 г.: США, Великобритания, Дания, Франция, Италия, Япония, Норвегия, Нидерланды, Швеция

*Страны-участницы Договора о Шпицбергене в настоящее время.*



- **Норвегия обязуется** не создавать и не допускать создания морских баз и укреплений, которые могут быть использованы в военных целях.
- Норвегия имеет право принимать меры для **защиты флоры и фауны** архипелага и его территориальных вод.
  - **Равные права** на ведение судоходных, промышленных, горных и торговых дел предоставляются гражданам стран-подписантов договора.
  - **Законодательство**, применимое на Шпицбергене, действует одинаково для граждан всех стран-участниц договора без каких-либо исключений, привилегий и льгот.

1920 <sup>1</sup>	1923	1924	1925	1927	1928	1929	1930	1931	1935	1994	2012	2016
Голландия	Австралия Канада Индия Ирландия Новая Зеландия Южная Африка Великобритания	Дания США Италия Франция Швеция Норвегия	Япония Бельгия Монако Швейцария Китай Румыния Финляндия Саудовская Аравия Египет Болгария Греция Испания Германия	Доминиканская респ. Аргентина Португалия Венгрия	Венесуэла Чили	Афганистан	Австрия Эстония Албания Чехословакия	Польша	Россия (СССР)	Исландия	Южная Корея	Северная Корея

<sup>1</sup> Год ратификации договора.

# о Шпицбергене

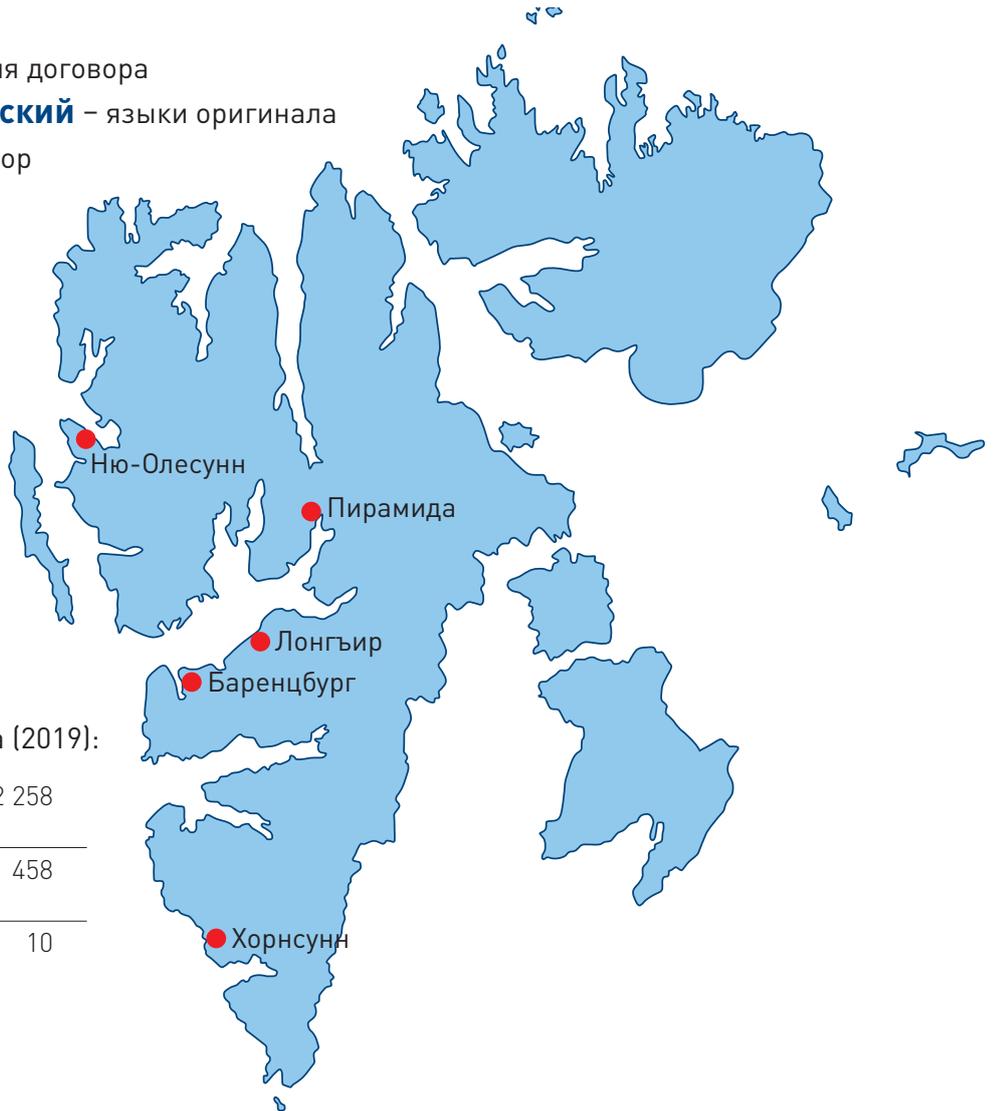
«*Высокие Договаривающиеся Стороны соглашаются признать, на условиях, предусмотренных настоящим Договором, полный и абсолютный суверенитет Норвегии над архипелагом Шпицберген ...*»

- **Париж** – место заключения договора
- **Французский** и **английский** – языки оригинала
- **10 статей** содержит договор

- **64,9%** территории архипелага занимают национальные парки и заповедники
- На Шпицбергене живут люди **около 50 национальностей**

- **Население** Шпицбергена (2019):

Норвежские поселки (Лонгьир и Нью-Олесунн)	2 258
Российские поселки (Баренцбург и Пирамида)	458
Хорнсунн – польская научная станция	10



Число стран-участниц договора варьируется по разным источникам. Это связано с тем, что в XX веке политическая карта мира кардинально изменилась:

- Колонии Великобритании стали независимыми государствами. Многие из них выступили с официальным заявлением о признании договора.
- В 1925 году договор подписала Китайская республика, которая в 1949 году распалась на Китайскую республику и Китайскую народную республику. Обе заявили о своем признании трактата, однако в настоящий момент ни одна из стран-участниц

договора не признает Китайскую республику как отдельное государство.

- После распада СССР только Россия как правопреемница признала договор. Затем ее примеру последовали Литва (в 2013 г.) и Латвия (в 2016 г.). Остальные бывшие республики не высказали своей позиции относительно договора.
- Новые независимые государства, образовавшиеся после распада Югославии, на сегодняшний момент официально не объявляли о присоединении к договору.

## ПУТЕШЕСТВИЕ ДЛЯ ВСЕЙ СЕМЬИ



ФОТОГРАФИЯ: АНТОН АМЕЛИЧЕВ

4 июля в Доме культуры «Берендей» в Москве состоялся квест «Путешествие на Шпицберген». Мероприятие в рамках городской программы «КУЛЬТлето» организовали редакция журнала «Русский вестник Шпицбергена» и отдел культурных проектов треста «Арктикуголь».

Участники семейного квеста, посвященного полярному архипелагу, должны были выполнить шесть заданий: собрать на время рюкзак; донести картошку до котелка (не в руках, а в ложке!); описать окаменелость, как это делают палеонтологи; научиться оказывать первую помощь – накладывать повязку; разобраться в шахтерских терминах и нарисовать собственную почтовую марку. За каждое выполненное задание команда получала отметку в маршрутном листе, и по окончании квеста всех наградили призами. В квесте приняли участие 13 семей.

## КВИЗ – ОТДЫХ С ПОЛЬЗОЙ



6 июля в ресторане «Красный медведь» в Баренцбурге состоялась развлекательно-интеллектуальная игра (квиз) #IceQuizShow. Игра включала восемь раундов, в которых участники отвечали на вопросы из различных областей знания: музыки, кино, живописи, истории, географии и других. Игрокам необходимо было проявить не только эрудицию, но и чувство юмора, и, конечно, командный дух.

«Идея провести квиз принадлежит Юлии Литвиновой. Она неоднократно играла в подобные игры на материке, а у меня был опыт работы ведущей на таких мероприятиях. Репетиции приходилось проводить ночью после закрытия ресторана, потому что практически все раунды дублировались на экране, а мы не хотели, чтобы кто-то услышал вопросы или увидел изо-

бражения на экране. С музыкой и видео нам помогал звукорежиссер Эрих Лехто. Шеф-повар ресторана «Красный медведь» Вячеслав Шевченко с радостью поддержал идею и предложил специальные призы для команды победителей – пицца и пиво каждому участнику», – рассказывает Екатерина Шабрацкая, художественный руководитель Дворца культуры в Баренцбурге. Юлию назначили «ласточкой» – она должна была контролировать процесс игры и подсчитывать результаты, а Екатерина взяла на себя организацию всего мероприятия.



ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ ЕКАТЕРИНОЙ ШАБРАЦКОЙ

Желающих поучаствовать в новом для Баренцбурга развлечении набралось около 20 человек, которые разбились на шесть команд. Среди них были и местные жители, и туристы. «Мы хотим разнообразить жизнь в поселке, сделать ее более интересной. Практика показала, что подобные мероприятия стоит проводить дальше. Ребята отвлеклись от трудовых будней, провели время в большой компании за интересной игрой», – говорит Екатерина.

На материке квизы популярны уже несколько лет. В Баренцбурге эта игра стала первой, пробной. Организаторы планируют устроить еще одну в сентябре.

## ОТГРУЗИЛИ УГОЛЬ



ФОТОГРАФИЯ: ЯНА СМИРНОВА

19 июля в Баренцбург за углем прибыло судно «Леди Дениз». На него было отгружено более 24 000 тонн черного золота. По сменам погрузкой руководили начальник технологического комплекса поверхности Ирина Леонидовна Мумладзе и заместитель главного инженера по производственному контролю и охране труда Денис Алексеевич Щерба.

«Погрузка производилась с вечера пятницы 19 июля до утра воскресенья 21 июля. Работа шла в нормальном режиме без аварий и простоев», – прокомментировал Д.А. Щерба.

## Новые правила для судов



7 июня министерство торговли, промышленности и рыболовства Норвегии объявило о новых правилах для пассажирских судов на Шпицбергене. Чтобы повысить безопасность в прибрежных водах, все пассажирские суда должны соответствовать еще большему количеству международных требований.

Новые правила распространяются на суда, которые принимают на борт более 12 пассажиров. Судам, которые уже ходят в водах архипелага, для адаптации к новым требованиям дается пять лет.

Владельцы кораблей Langøysund, Billefjord и Polargirl не спешат с изменениями. Новые правила вводятся не впервые, и компании уже тратили большие деньги, чтобы суда соответствовали им. Впоследствии государство отказывалось от новых требований и возвращалось к старым.

Министр торговли и промышленности Турбьёрн Рё Исаксен подчеркнул, что цель новых правил – не избавиться от старых лодок, а повысить стандарт для судов, которые функционируют в уязвимой природной среде.

Председатель Ассоциации предпринимателей на Шпицбергене Терье Ауневик считает, что к новым требованиям привело желание правительства ограничить рост круизной индустрии на Шпицбергене. Ауневик опасается, что последствием введения новых правил может быть прекращение ежедневных туров в Ис-фьорде.

*(По материалам газеты Svalbardposten, №23, 13.06.2019)*

## Визит украинского посла в Лонггир



В июне Шпицберген посетил украинский посол Вячеслав Яцюк. Это произошло впервые за 28 лет существования дипломатических отношений между Норвегией и Украиной.

Посол встретился с губернатором Шпицбергена, представителями мэрии, университетского центра UNIS в Лонггире и Норвежского Полярного института, а также посетил наземную спутниковую станцию Svalsat и радары EISCAT – Европейской научной ассоциации по некогерентному рассеянию.

Посол отметил, что отношения с Норвегией – надежным партнером – развиваются динамично. Ни Украина, ни Норвегия не входят в состав ЕС. Украина хотела бы вступить в ЕС, и она, по заявлению посла, может многому научиться у Норвегии в плане ведения переговоров с Евросоюзом.

Посол не смог посетить Баренцбург. Однако он подчеркнул, что надеется, что приедет сюда, когда отношения с Россией станут менее напряженными. Украинское правительство хотело бы иметь прямой контакт с украинцами в Баренцбурге.

*(По материалам газеты Svalbardposten, №24, 20.06.2019)*

## Ограничения в пользу природы



Министерство климата и окружающей среды Норвегии приняло решение расширить природоохранную зону на Шпицбергене. На 2021–2022 гг. запланирована реализация проектов в Ван-Мейн-фьорде и долине Адвентдален. Для изменения статуса территорий губернатору Шпицбергена необходимо создать план управления для всей центральной части архипелага.

Планируется расширить национальный парк Земля Норденшельда за счет включения в него территории Ван-Мейн-фьорда и далее на юг до Ван-Кейлен-фьорда. Ван-Мейн-фьорд – это фьорд с самым большим количеством льда в западной части Шпицбергена. Вход в него перегородивает остров Аксельёйа, который препятствует проникновению теплых вод Гольфстрима. Лед как среда обитания важен для белых медведей, тюленей и других видов животных.

Другой проект – природоохранные мероприятия в долине Адвентдален. Нижняя часть долины – одно из самых густо населенных птицами мест на архипелаге. В последнее время поток людей в этом районе резко увеличился. Здесь ведут деятельность туристические организации, владельцы промысловых домиков, предприниматели и другие. Из-за этого назрела необходимость рассмотреть меры по защите природы. Площадь будущего природоохранного района составит 85 км<sup>2</sup>. В него планируется включить долины Эндален, Тудален, Больтердален и Мэлардален. Довольно обширная часть этой территории принадлежит поселку Лонггир.

*(По материалам газеты Svalbardposten, №27, 11.07.2019 и сайта sysselmannen.no)*

**Материал подготовлен редакцией «Русского вестника Шпицбергена».** ФОТОГРАФИИ: SVALBARDPOSTEN

# Профессия: капитан

Главные герои нашего морского номера, конечно, капитаны. Как они пришли в профессию? Как им работается на Шпицбергене? Что надо, чтобы стать моряком? Корреспондент «Русского вестника Шпицбергена» побеседовал с капитанами, работающими на архипелаге.



Беседовал  
Константин  
СОЛОННИКОВ



Хетиль Энноксен. ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА ХЕТИЛЕМ ЭНОКСЕНОМ



Сергей Мелконьян.  
ФОТОГРАФИИ: ЯНА СМЕРНОВА

## Хетиль ЭНОКСЕН

### О РАБОТЕ

Самое интересное в моей работе на судне Polarsyssel – это приятные люди, с которыми я встречаюсь каждый день, а также множество красивых мест, которые можно увидеть на Шпицбергене. Моя работа не такая сложная, но всегда нужно быть готовым к плаванию и содержать корабль в чистоте.

Мой обычный рабочий день длится с 6 утра до 6 вечера. Я должен быть уверен, что выход в море для экипажа и пассажиров будет безопасным и приятным, насколько это возможно.

### КАК СТАТЬ МОРЯКОМ

Я думаю, что быть моряком – это не для всех. Нужно иметь страсть к морю. Я работаю в море более 40 лет, и это единственное дело, которым я хотел бы заниматься.

### О ТРАДИЦИЯХ НА СУДНЕ

На нашем корабле не так много традиций. Обычно на праздники кок готовит что-то особенное.

## Сергей МЕЛКОНЬЯН

### О ПУТИ К МОРЮ

В 1969 году меня призвали на флот, в Севастополь. Я был старшиной огневой команды. Демобилизовался в 1972 году, поступил учеником моряка, хотя во время срочной службы в подчинении у меня находилось 60 человек. Закончил Ростовское мореходное училище и буквально через пять лет я стал капитаном.

### ЧТО НУЖНО, ЧТОБЫ СТАТЬ МОРЯКОМ

Для того чтобы стать моряком, нужно терпение; умение склеить, то что невозможно склеить. У подчиненных разные характеры, и нужно соединить их в одно целое для исполнения поставленной цели. У каждого свои наклонности, и нужно это учитывать.

Море надо любить, оно ошибок не прощает.

### О НЕОБЫЧНЫХ СЛУЧАЯХ

Разные были случаи, очень разные... Сразу перед глазами проходит огромное количество и выбрать не просто.

### О ТРАДИЦИЯХ И ПРИМЕТАХ

Если что-то взял с одного места, то туда же должен положить. Сделал работу – поспе себя приберти.

Чайка – живой барометр. Если чайка села в воду – жди хорошей погоды. Если чайка ходит по песку, то наводит на моряка тоску.

## Борис МЕЛКОНЬЯН

### О ТОМ, КАК СТАЛ МОРЯКОМ

Путь к морю был не сложным и определился еще в детстве. Ходил с малых лет с папой на пароходе.

«С 5-6 лет он был у меня на корабле. Я работал в то время на прогулочных кораблях в Сочи, и Борис с этого возраста уже стоял за штурвалом и водил корабли лучше, чем моряки, потому что был очень внимательным», – добавляет Сергей Саагакович.

### О ШПИЦБЕРГЕНЕ

С первой поездки Шпицберген никак не зацепил. Когда уезжал, сказал себе,



Борис Мелконьян.

что больше никогда сюда не вернусь. Ну а сейчас, когда уезжаю и смотрю на окружающие меня красоты, каждый раз ловлю себя на мысли: неужели я не увижу этого снова?

#### КАК ПРОХОДИТ ОБЫЧНЫЙ ДЕНЬ НА СУДНЕ

Каждый день на судне необычный, так же, как и море.

#### Олав БЕРНТСЕН МАРТИНСЕН

##### О РАБОТЕ

В моей работе много интересного. Например, это понимание устройства корабля, его технологий. Условия навигации могут



Олав Бернтсен Мартинсен. ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА ОЛАВОМ БЕРНТСЕНОМ МАРТИНСЕНОМ

быстро изменяться, и тогда нужно пересматривать, менять маршруты.

##### КАК СТАТЬ МОРЯКОМ

Любой может стать моряком! Если вы действительно готовы и стремитесь к этому, у вас получится. Однако у природы есть очень хороший способ отбора. Называется морской болезнью...

Главное для всех, кто хотел бы работать в море, – это хорошо понимать устройство корабля и природные условия.

##### О ЖЕЛАНИИ ОСТАВИТЬ МОРЕ

Иногда оно возникает. В самую темную зиму, когда штормит. Тогда море не лучшее место для работы. То же самое относится и к длинному рабочему дню, и к тому, что мы находимся вдали от друзей и семьи.

##### О ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Однажды мы потеряли полное управление кораблем из-за сбоя в работе руля. Пришлось дрейфовать к земле.

Иногда были незначительные неполадки, такие как потеря одного двигателя, веревки в гребном винте.

Я помогаю другим кораблям, например, которые сели на мель. На одном судне как-то случился пожар, и мы приложили огромные усилия, чтобы его спасти.

##### О ТРАДИЦИЯХ И ПРИМЕТАХ

Традиции на море такие же древние, как и корабли. У нас есть Библия, приваренная к борту корабля, и серебряная монета. Мы никогда не покидаем верфи в пятницу. В день рождения корабля звонит судовой колокол.



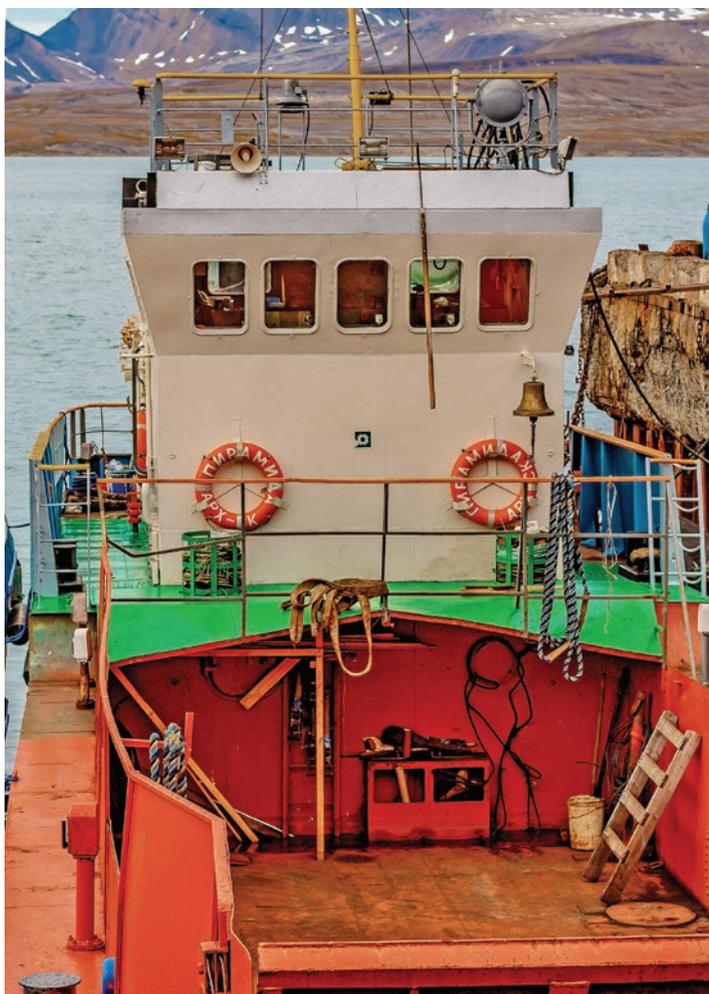
Катер "Баренцбург". ФОТОГРАФИЯ: ДАНИИЛ ТЮРЮМИН

# В ДАЛЬНИЕ ДАЛИ...

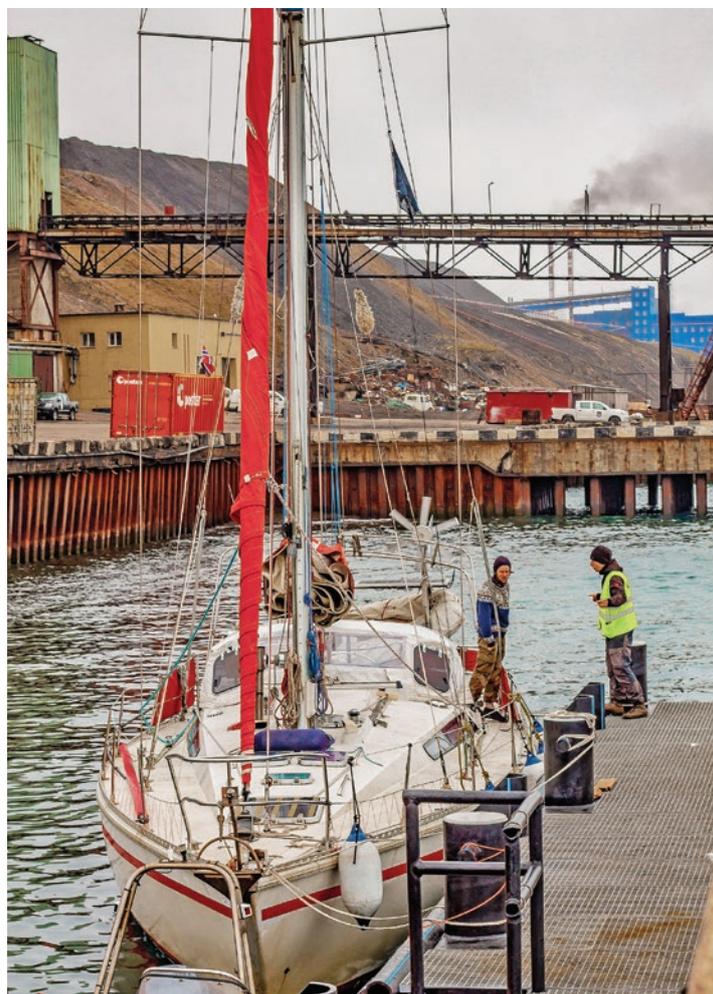
Главный способ передвижения по архипелагу летом – морем. В порт Баренцбурга суда приходят одно за другим. Некоторые прогулочные корабли ходят из Лонгьера ежедневно, другие, например, огромные круизные лайнеры – всего раз за сезон. Дорог здесь нет. Только простор, горизонт, горы и заливы.



У маленького и стремительного катера «Баренцбург» работы хоть отбавляй: возить туристов, сотрудников треста, научные экспедиции и грузы. ФОТОГРАФИИ: ЯНА СМИРНОВА



Труженица баржа «Пирамида» ждет на причале очередного рейса.



Легкая и грациозная яхта Mallory задержалась в порту всего на день, подняла паруса и, легко скользя по волнам, скрылась за горизонтом.



Благодаря синему борту судно *Billefjord* видно издалека, когда оно стремительно рассекает воды Грен-фьорда.



Кажется, шхуна *Linden* перенеслась к нам из позапрошлого века.



Гигантский круизный лайнер *Vasco da Gama* появился в заливе ранним туманным утром. Из 1000 пассажиров на землю сошли около 600 – это больше, чем население Баренцбурга!



Когда в Баренцбурге швартуется *Nordstjernen*, этот внушительный красавец занимает весь причал.

# «Нордерлихт»: ЛЮБОВЬ К СТИХИИ

| Виктория ГРУДИНСКАЯ

*О чем вы думаете, когда слышите о путешествии под парусом? Морской бриз, растрепанные волосы, соленые брызги и горьковатый привкус моря на губах. Романтика бесконечно чистого горизонта и первозданной природы. Точные и выверенные движения штурвала, цельные люди из тех времен, когда корабли были из дерева, а моряки из железа.*



## «Нордерлихт» (Noorderlicht)

Двухмачтовая парусная шхуна с двигателем

Предыдущие названия: Kalkgrund II / Flensburg

Год постройки: 1910

Порт приписки: Харлинген (Нидерланды)

Размеры: 46,2\*6,5 метров

Осадка: 3,2 метра

Максимальная вместимость: 20 пассажиров

Команда: 5 человек

Ледовый класс: усиленный нос

Столетняя шхуна с комфортом XXI века – это «Нордерлихт». ФОТОГРАФИИ: ВЛАДИМИР АРНАУТОВ

## СТАРАЯ И НОВАЯ ЖИЗНЬ

Удивительное путешествие во времени можно совершить на Шпицбергене. На вековой парусной шхуне «Нордерлихт», что не покидает полярных широт круглый год и даже вмораживает в лед. Это, пожалуй, самый экологичный и необычный способ прочувствовать власть стихии и исследовать нетронутую человеком природу, величие безмолвной Арктики.

Немногие суда проживают такую длинную и насыщенную жизнь как «Нордерлихт». Немногим парусникам удастся сохранить свой исторический облик и уж тем более – спустя 100 лет не впасть в забвение на берегу и даже рассекать северные моря.

Парусная шхуна была построена в 1910 г. для Императорского флота Германии на верфи Фленсбурга. Изначально яхта была трехмачтовой, но во время Второй мировой войны для повышения устойчивости судна среднюю мачту демонтировали, а на корабль установили

паровой двигатель. Модернизация судна нужна была для перевозки грузов. Но уже в 1960-е гг. шхуну списали как отработавшую свой срок и превратили в плавучую гостиницу для рабочих.

Неожиданно спустя десятилетия кораблем заинтересовался немецкий яхт-клуб. По его инициативе шхуну перестроили, оборудовали вспомогательным двигателем и современным навигационным оборудованием. Так с 1991 г. парусник начал свою новую жизнь – жизнь экспедиционного круизного судна.

## СЕМЕЙНОЕ ДЕЛО

Живописная шхуна словно иллюстрация к романам Жюль Верна. И так же, как в его произведениях, нынешняя жизнь «Нордерлихта» вдохновлена мечтой. «Нордерлихт» – семейный бизнес. Владельцы корабля – очаровательная пара Мариэль Ван Твиллерт и Флорис Дэ Вард – мечтали о такой жизни: ходить под парусом в северных морях, жить морем каждый

день и делиться своими открытиями с гостями. Оба они много времени в детстве провели в море: помогали отцам-капитанам с малых лет. Поэтому желание иметь свой корабль вполне логичное.

Флорис до сих пор в морях, а Мариэль осталась на материке с маленьким сыном. Теперь она занимается командой, закупками, логистикой, административной работой. Вплоть до пятого месяца беременности она работала на судне бок о бок с супругом: Мариэль была кокком и старпомом, а Флорис – капитаном шхуны. «Сейчас наша мечта – сохранить эту старушку в прекрасной форме на долгие годы и продолжать исследовать отдаленные уголки этого прекрасного мира», – говорят супруги.

## 33 УДОВОЛЬСТВИЯ

Парусник ходит в арктические круизы уже восьмой год. Кораблем управляет компания Oceanwide Expeditions, базирующаяся в Голландии.

Сейчас «Нордерлихт» – современный комфортный круизник с запоминающимся историческим обликом. Его красные борта прекрасно гармонируют с заснеженными пейзажами. Небольшая осадка и размер судна позволяют по-настоящему прочувствовать жизнь первооткрывателей, самим добраться до труднодоступных мест, вдалеке от туристических троп и маршрутов. Для тех, кто хочет исследовать Арктику пешком и максимально приблизиться к дикой природе, на борту «Нордерлихта» есть несколько легких лодок для высадок на необорудованный берег. Каждый день команда корабля готовит для туристов прогулочные маршруты, а также лекции и просветительские фильмы на борту.

На корабле могут с комфортом разместиться 20 пассажиров. 10 кают, плавучая библиотека и уютный бар на верхней палубе – так выглядит парусник изнутри. Экипаж состоит всего из пяти человек: трех опытных моряков, кока и руководителя экспедиции.

Несколько лет подряд шхуна не покидала Шпицберген: зимой она превращалась в уникальный отель во льдах. Судно вмораживали в лед Билле-фьорда, и весь холодный сезон оно принимало на борту гостей. С корабля можно было полюбоваться главной достопримечательностью высоких широт в полярную ночь – северным сиянием, в честь которого и назван



Название «Нордерлихт» означает «северное сияние».

парусник «Нордерлихт». Во время навигации шхуна уходит севернее Ис-фьорда, где с ее борта можно с безопасного расстояния наблюдать белых медведей на льдинах.

#### В СЕВЕРНЫХ ВОДАХ

«Нордерлихт» большую часть времени проводит в полярных широтах. Зимой – китовые сафари у северных берегов материковой Норвегии. С апреля по октябрь – на Шпицбергене.

Круизы на архипелаг каждый год начинаются все раньше. Но вовсе не из-за глобального потепления, а из-за непреодолимой любви к стихии. В 2019 г. шхуна «Нордерлихт» впервые пришла в Баренцбург в начале апреля. Перед стартом зимнего сезона яхта прошла обслуживание на верфи в северной Норвегии, где ей обновили сертификацию и узнаваемую ярко-алую обшивку корпуса. ■

| Федор ШМЕЛЕВ

ДЕТАЛИ

## 5 фактов о поморском говоре

**1.** Поморский говор – это диалект русского языка, разговорный язык поморов. Согласно последней Всероссийской переписи населения (2010) поморами считают себя 3 113 жителей нашей страны.

**2.** Поморский говор распространен в Архангельской и Мурманской областях, в Карелии и Коми.

**3.** Самоназвание поморского говора – «поморьска говоря». Для него характерны оканье и долгота гласных, большое количество слов из древнерусского языка, заимствования слов из древнебалтийских, финно-угорских и скандинавских языков, наличие новообразованных слов, связанных с природными условиями и

хозяйственной деятельностью поморов и другие особенности.

**4.** Некоторые слова, заимствованные из поморского говора, стали научными терминами. Например, *майна* (полюнья, прорубь), *заструга* (песчаная отмель или вытянутый снежный гребень, сформированный ветром), *развóдь* (разрыв или разлом льда), *стамуха* (льдина, застрявшая на грунте или на мели), *торос* (нагромождение льда из-за столкновения ледяных полей), *шуга* (скопление льда на поверхности воды до ледостава).

**5.** Как изобразительное средство языка поморский говор используется в произведениях Алексея Чапыгина, Бориса Шергина, Степана Писахова, Федора Абрамова.





## КИТЫ, КОТОРЫХ МЫ ПОТЕРЯЛИ

*История китобойного промысла полна драматических страниц. Огромные неповоротливые млекопитающие, обитавшие в районе архипелага Шпицберген, всегда привлекали внимание человека, прежде всего, как объект промысла – жир китов перетапливали на ворвань, позже начали использовать китовое мясо. Массовая охота привела к почти полному уничтожению некоторых видов этих млекопитающих в северных водах: в частности, гренландского и бискайского китов. Существенно сократились популяции синего кита и финвала. Многие виды китов сегодня, спустя несколько веков после начала их последовательного истребления, находятся под угрозой вымирания.*



**Анастасия  
ИБАТУЛЛИНА**

### ЖЕЛАННАЯ ДОБЫЧА

Когда человек оценил кита как объект промысла, доподлинно неизвестно. Наскальные рисунки с изображением охоты на китов, обнаруженные в норвежских поселениях, дают понять, что уже несколько тысяч лет назад человек истреблял этих крупных животных. Правда, как считают историки, древние люди били в основном случайно заплывших на мелководье млекопитающих.

Китовый жир с начала XVII в. стал одним из самых востребованных товаров в Европе. Ворвань была сродни сегодняшней нефти, и потому охота на китов в северных водах превратилась, по сути, в их истребление, а конкуренция за право добывать ценный ресурс в море приводила к нешуточным конфликтам, в том числе с применением силы.

По данным голландских ученых, в мире насчитывается 76 видов китообразных, и

только несколько видов, обитающих в арктических водах, вызывают серьезную озабоченность из-за снижения их численности. Судьба гренландского или полярного кита – млекопитающего огромных размеров, тихоходного и обладающего богатым запасом жира – может по праву считаться самой драматичной.

### ШПИЦБЕРГЕН – КИТОВЫЙ КЛОНДАЙК

В течение некоторого времени после открытия Шпицбергена в 1596 г. и обнаружения в этих районах крупной популяции гренландских китов об их добыче никто не помышлял. И только спустя 15 лет английская Московская компания направила сюда первые китобойные суда. Вскоре в холодных северных водах развернулась нешуточная конкуренция: на гренландских китов претендовали еще и голландцы, испанцы, датчане и французы. Именно голландцы активно взялись

за развитие китобойного промысла в водах у Шпицбергена. В начале XVII в. на острове Амстердам появилось поселение китобоев Смеренбург, где в сезон трудилось до 200 человек. На западном побережье архипелага выросли и другие китобойные поселки.

Ученые считают, что в районе Шпицбергена в XVII в. сложились подходящие условия для обитания гренландских китов: обилие зоопланктона и благоприятная ледовая обстановка.

Голландский китобойный промысел достиг пика в 1684 г., когда флот из 246 кораблей отправился в арктические воды. Потом количество кораблей стало сокращаться, снижались и уловы. Историки считают, что во второй половине XVII в. специально снаряженные китобойные суда, прежде всего, немецкие и голландские, убивали не менее 1000 особей в год, однако к концу XVII в. эта цифра выросла

почти вдвое. Китобойный промысел в арктических водах продолжался до середины XVIII в., когда гренландский кит стал редкой добычей.

### ПОДСЧЕТ ПОПУЛЯЦИИ

Голландский исследователь из Гронингенского университета Лауренс Хакеборд утверждает, что в течение XVII–XIX вв. в результате масштабной охоты в водах Шпицбергена были истреблены десятки тысяч гренландских китов. Примерно к 1850 г. китобойный промысел на Шпицбергене поставил гренландского кита на грань исчезновения.

Чтобы исследовать влияние охоты на популяцию китов, были изучены ежегодные записи об уловах и журналы отгрузки. Они позволили рассчитать первоначальный размер популяции. В этом ученым помогли археологические изыскания: по побережью Шпицбергена были обнаружены следы китобойного периода.

«Многие ученые пытались оценить размеры поголовья гренландского кита до начала коммерческого китобойного промысла... Записи об объемах добычи

за первый период (1610–1669) промысла на Шпицбергене отрывочные... На основании этой информации общий вылов можно оценить в 15 000 китов в этот первый период. С 1669 по 1800 гг. уже 86 644 кита были убиты английскими, голландскими и немецкими китобоями между островами Ян-Майен и Шпицберген», – пишет Хакеборд и уточняет: на основе этих записей можно сделать вывод, что в общей сложности было убито около 122 000 китов. Учитывая годовое воспроизводство популяции (по подсчетам ученых – около 2 %), поголовье гренландского кита до начала китобойного промысла составляло не менее 46 000 особей.

Истребление китов привело к изменению пищевой цепочки в экосистеме, поскольку гигантское млекопитающее находилось на самой ее вершине. У примерно 3,5 миллионов тонн зоопланктона нашлись другие потребители: рыбы и морские птицы, в частности, полярная треска, мойва, гагарка, – что, в свою очередь, привело к росту их популяции и другим изменениям.

### ЗАЩИТА КИТОВ

В 1946 г. была подписана Международная конвенция о регулировании китобойного промысла. В соответствии с конвенцией была утверждена Международная китобойная комиссия, которая должна отслеживать и при необходимости регулировать китобойный промысел в мире. В течение первых 25 лет были установлены только квоты на запасы Антарктики. В начале 1970-х гг. были также установлены квоты на вылов в северной части Тихого океана и Атлантики (согласно Международной гидрографической организации, Гренландское и Норвежское моря, омывающие Шпицберген с запада и востока, относятся к Атлантическому океану).

Коммерческая охота на китов активно велась вплоть до конца XX в. В итоге сокращение численности самых больших млекопитающих в мире привело к нерентабельности промысла. С 1946 г. на охоту были наложены ограничения, а с 1986 г. многие страны, входившие в Международную китобойную комиссию, наложили мораторий на этот вид коммерческой деятельности. ■

### ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ

Михаил Федонин:

## «Когда олени сбрасывают рога?»

Отвечает Наталья Лебедева, доктор биологических наук, главный научный сотрудник Мурманского морского биологического института:



У самцов и самок северных оленей, обитающих на архипелаге Шпицберген, есть рога. У самцов они мощнее. Считается, что крупные и симметричные рога повышают привлекательность самцов для самок в период спаривания. Выдающиеся размеры рогов увеличивают вероятность победы в поединке с соперником за обладание самкой. Олени могут использовать рога как средство нападения или защиты в борьбе с любыми вероятными противниками. Некоторые исследователи считают, что северные олени разгребают рогами снег в поисках корма.

Ветвистые рога «сидят» на выростах лобных костей черепа. Ежегодная их смена – удивительное явление. Кажется невероятным, что огромные рога вырастают за несколько месяцев. Олени разного возраста и пола сбрасывают рога в разное время года. У телят рожки пробиваются к концу второй недели жизни и хорошо заметны в двух-трехмесячном возрасте. У оленей первого года жизни рога имеют вид прямых или несколько согнутых вперед спиц с простыми и двураздельными концами. Они сбрасывают рога весной. Взрослые самцы теряют рога в ноябре-декабре, яловые (неоплодотворенные) самки в апреле-мае, а беременные – в мае-июне незадолго до отела или сразу же после него. У самцов новые рога начинают расти с марта-апреля, в мае у всех молодых особей они обычно короче ушей, у взрослых – около 30-40 см, в июне достигают 1 метра, а в августе – сформированы полностью. У самок этот процесс завершается в сентябре, у телят позднее. ■



Самцы без рогов в марте.

Первогодок в апреле.

Самка в апреле.

Панты оленя в июне.

ФОТОГРАФИИ: НАТАЛЬЯ ЛЕБЕДЕВА

# «Арктический плавучий университет»: учеба и практика

С 22 июня по 11 июля на борту НИС «Профессор Молчанов» проходила уникальная научно-образовательная морская экспедиция «Арктический плавучий университет», участники которой посетили Шпицберген. Экспедицию ежегодно организует Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова и Северное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. В ходе этих экспедиций молодые ученые – исследователи Арктики – получают знания и навыки работы в реальных условиях северных морей. Об экспедиции этого лета рассказывает ее руководитель, директор Арктического центра стратегических исследований Александр Сабуров.



Александр Сабуров – руководитель экспедиции «Арктический плавучий университет» и директор Арктического центра стратегических исследований.

## – Каковы основные задачи экспедиции?

– Есть задачи традиционные, которые не меняются из года в год. Первая и основная цель экспедиции – это, конечно, учебная. Недаром экспедиция называется научно-образовательной: очень большая ее составляющая связана с подготовкой студентов, будущих исследователей Арктики. Если в обычной экспедиции ученые проводят только научные работы, то здесь у них есть еще дополнительная нагрузка в виде занятий со студентами. Они читают полноценный курс лекций по разным тематикам, начиная от естественнонаучных, связанных с океанологией, метеорологией, микробиологией, и до гуманитарных, таких как арктическое право и арктическая политика.

Ученые по естественнонаучным направлениям помимо лекций берут себе

студентов в помощь при проведении работ с научным оборудованием. Это очень важно, поскольку одно дело, когда они сидят в аудитории и слушают, как это должно работать, а другое дело, когда они делают это своими руками. Особенно в не самых благоприятных условиях. Это ценный опыт.

Вторая важная задача плавучего университета – это развитие международного сотрудничества. Экспедиция у нас многонациональная, в этом году в ней приняли участие 11 стран, в том числе Южная Корея, Китай, Великобритания, Норвегия, Франция, Швейцария. Нам, конечно, было очень важно создать хорошую атмосферу.

С одной стороны, это важно, чтобы преодолевать стереотипы, которые существуют в разных странах, а с другой стороны – чтобы создавать связи на будущее, заводить научные контакты, которые сохранятся и после экспедиции смогут вырасти в нечто большее. Одно дело, когда вы встречаетесь на конференциях, другое дело, когда живете три недели вместе, на одном судне.

Конечно, и научная составляющая экспедиции важна для нас, поскольку плавучий университет – это хорошая возможность для исследователей, у которых, например, нет ресурсов, чтобы арендовать судно. Зная заранее маршрут и перечень возможных исследований, они могут отобрать здесь пробы и заняться своей научно-исследовательской деятельностью.

## – Почему в этом году в маршрут был включен Шпицберген?

– «Арктический плавучий университет» на Шпицбергене не был давно, с 2014 года и со стороны российских участников был запрос поработать в этом районе – западной части Баренцева моря и в

Гренландском море. Было очень важно провести работы в разрезе Кольский меридиан – это набор океанических точек, на которых исследования проводятся уже более ста лет. Это нужно для того, чтобы можно было сравнить данные и понять, какие изменения вызваны климатом, какие – загрязнениями.

Очень важно, чтобы были такие унифицированные координаты, и Кольский меридиан – один из самых старых, на котором проводятся исследования, и один из самых важных, потому что он помогает понять, какие процессы происходят на стыке Атлантического и Северного ледовитого океанов.

На Шпицбергене в этот раз были задачи и на суше: собрали геологические пробы, пробы воздуха и почвы на предмет загрязнения. Это что касается научной составляющей проекта. Что касается образовательной, мы посетили Российский научный центр в Баренцбурге, где познакомились с деятельностью лаборатории, посмотрели научные учреждения в Нью-Олесунне, где нам провели экскурсию и рассказали о деятельности научных станций. В Лонггире мы побывали в Университетском центре UNIS, посмотрели презентацию центра, а также сами провели презентацию нашего плавучего университета.

Нам было важно, чтобы все студенты, участники экспедиции, познакомились с современными трендами в изучении Арктики. Ведь, как известно, на Шпицбергене научные исследования и международное сотрудничество находятся на высоком уровне.

Помимо знакомства с научно-образовательными учреждениями студенты узнали больше об истории присутствия России на Шпицбергене. Центр арктиче-

НИС «Профессор Молчанов».  
ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ  
АЛЕКСАНДРОМ САБУРОВЫМ



ского туризма «Грумант» провел экскурсии в Баренцбурге и Пирамиде.

Мы познакомились со строением архипелага, с его историей, с российским присутствием, в том числе посетили Генеральное консульство России на Шпицбергене. Познакомились с генеральным консулом Сергеем Сергеевичем Гуциным. Он рассказал о консульстве, своих обязанностях и работе.

– **Как вас встретило в этом году море?**

– В последние две экспедиции было относительно спокойно, а в этом году море порадовало полной гаммой настроений и довольно серьезно нас испытывало, показало нам свой характер. На обратном пути мы попали в семибалльный шторм, достаточно сильный: волны захлестывали судно вплоть до капитанского мостика. Трое суток мы шли на очень медленном ходу в районе острова Медвежий и Шпицбергена, выбирая оптимальный курс.

В пути мы проводили большие работы на разрезе Кольский меридиан – на 20 станциях выполняли самые разные научные исследования. И нередко приходилось ждать, пока волна спадет, чтобы не повредить чувствительное оборудование, не разбить его о борт судна.

На последних двух станциях мы познакомились с другой стороной моря – это лед. На 78-79 широте мы попали в ледовое поле, в котором пришлось немного поблуждать, чтобы выйти на курс на Шпицберген. ■



*Полученные на лекциях знания можно тут же применить на практике.*



*Экспедиция – это международный проект, включающий участников из 11 стран.*

# В полярных водах

| Дарья СОЛДАТОВА

*В 1912 г. Фритьоф Нансен отправляется к Шпицбергену на собственной яхте «Веслемей», чтобы исследовать перенос атлантических вод в Северный Ледовитый океан и установить природу глубинных вод Полярного бассейна. В дневнике этого путешествия, который лег в основу книги «Шпицберген», Нансен много пишет об особенностях навигации в северных широтах.*



Пополнение запасов пресной воды из лужи на поверхности ледника. На заднем фоне яхта «Веслемей». 1912 г. ИЛЛЮСТРАЦИЯ: АРХИВ Ф. НАНСЕНА, НАЦИОНАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА В ОСЛО

## АРХИПЕЛАГ В ТУМАНЕ

Навигация в районе Шпицбергена имеет несколько особенностей. Одна из них – туманы. Фритьоф Нансен не раз отмечает, что настоящий туман полярных морей настолько густой, что «вокруг не видно ничего – кроме морской поверхности на расстоянии двух-трех корабельных корпусов впереди». Можно идти час за часом – и никаких перемен. Особенно это характерно для Медвежьего острова, где облачные и туманные дни за весь год составляют 95%. Неудивительно, что многие туристы, отправляющиеся на этот остров, рискуют не только не попасть туда, но и даже не увидеть его с борта корабля.

## МОРЕ БУДТО РАЗДЕЛЕНО НА ПОЛОСЫ

Еще одна особенность судоходства в водах Шпицбергена – ветер: в одном месте бушует страшный шторм, а чуть пройдешь вперед или зайдешь в бухту – там штиль, водная гладь как зеркало. «Море как будто разделено на разные полосы; в одних господствует штиль, в других –

ветер, в третьих – шторм», – пишет Нансен. Это происходит из-за большой разницы температур и атмосферного давления. Температура воздуха над покрытой снегом сушей холоднее у поверхности и повышается с высотой. И этот тяжелый холодный слой воздуха лежит словно щит. В открытом же море условия обычные: температура с увеличением высоты понижается. Более легкий теплый воздух с моря, приносимый ветром, не может вытеснить тяжелый слой и поднимается выше. Поэтому в холодном слое над побережьем и во фьордах может царить штиль. Если же теплый ветер встречает на своем пути препятствие, например, гору, то воздух резко поднимается вверх. При этом из-за охлаждения и расширения его пары сгущаются – в результате над вершиной может образоваться шапка тумана. Такое явление часто можно наблюдать над горой Пирамида.

## МОРСКИЕ ТЕЧЕНИЯ

Главная и более глубоководная часть теплого атлантического течения –

Гольфстрима – направляется на север вдоль западного берега Шпицбергена. Эта ветвь Гольфстрима называется Шпицбергенским полярным течением. Оно имеет большое значение для судоходства в водах архипелага, поскольку приносит летом лед. До Нансена течение было недостаточно изучено. Однако наблюдения разных лет показывали, что из года в год оно обнаруживает большие колебания. Нансен пришел к выводу, что колебания связаны с разницей в атмосферном давлении. Если в районе материка давление сравнительно высокое, а в районе Шпицбергена сравнительно низкое, то образуется много западных и юго-западных ветров, и тогда можно прогнозировать благоприятный год с малым количеством льда в море около Шпицбергена. В противном случае образуются восточные ветра, что приводит к неблагоприятному году с большим количеством льда.

В течение года ледовая обстановка во фьордах архипелага тоже меняется. Под влиянием приливов-отливов лед то входит во фьорд, то быстро выходит из него. Вместе с приливом и отливом льды сплавиваются и разрезаются дважды в сутки. В глубинах самих фьордов тоже проходит течение, и вращение земли отклоняет его вправо. Поэтому для успешной навигации нужно помнить, что лед во фьорд входит вдоль южного берега.

## ОТВАГА, ДОСТОЙНАЯ ВИКИНГОВ

Северные моря – это настоящий вызов даже для опытных моряков. В своем дневнике Нансен вспоминает древние представления о северных окраинах мира: «...суша, море и воздух там не были разграничены, и господствовал хаос, – суша, море и все окружающее сливалось в нечто непроходимое ни для пешехода, ни для мореплавателя. <...> никто, раз попав туда, не возвращался назад». Поэтому моряки-полярники так немногословны. Нансен сравнивает их с викингами, которые, стоя на палубе своих кораблей, даже не подозревали о собственной отваге. ■

# Путь на Грумант

| Беседовала  
Наталья БЕЛОУСОВА

Летом 1989 г. к берегам Шпицбергена состоялась экспедиция «Путь на Грумант», моделирующая высокоширотные плавания поморов. Это был первый историко-навигационный эксперимент в СССР. Через Белое, Баренцево, Норвежское и Гренландское моря энтузиасты отправились на воссозданных судах – коче «Помор» и лодье «Грумант». Спустя 30 лет участник экспедиции Юрий Наумов рассказал корреспонденту РВШ, как это было.



Команда экспедиции. 1989 г. ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ ЮРИЕМ НАУМОВЫМ

## – Юрий, какова предыстория похода?

– Петрозаводский клуб «Полярный Одиссей» был создан в 1978 году для изучения поморской культуры и традиций. Каждый участник горел желанием бороздить воды арктических морей и открывать для себя берега полярных архипелагов. На севере в XV–XVII веках коч был самым распространенным типом судна, сыгравшим немаловажную роль в освоении земель. К XX веку информация об этих судах была утрачена, и участники клуба собирали ее по крупицам. В начале 1987 года проект поддержали Обком ВЛКСМ и военный судостроительный завод «Авангард». За клубом закрепили опытного заонежского мастера деревянного судостроения Н.Н. Карпина, выделили место для стапеля, материалы и оборудование. Коч «Помор» строили три месяца по чертежам, разработанным В.Л. Дмитриевым на основании рисунков кочей, архивных и археологических находок, бесед с поморами и осмотра карбасов в экспедициях. Классическое для поморских судов отношение длины к ширине 3:1, расположение мачт и пропорции парусов, конструкции



Слева направо: Юрий Наумов, Владимир Пучкин, Ростислав Гайдовский.

руля и брашпиля, внутренняя планировка кубрика-поварни, трюма и каюты капитана-«кормщика» – все соответствовало историческим описаниям. Впервые в СССР по старому поморскому обычаю было построено 13-метровое деревянное судно. В 1987–1988 годах состоялись испытательные походы.

Осенью 1988 года в Москве в редакции журнала «Вокруг света» у главного редак-

тора А.А. Полешука прошло заседание организаторов экспедиции «Путь на Грумант», в котором участвовал путешественник и телеведущий Ю.А. Сенкевич. Руководителем морского похода и капитаном коча стал председатель клуба В.Л. Дмитриев, который уже имел опыт организации и судовождения, научным руководителем эксперимента – начальник Морской Арктической экспедиции НИИ культуры П.В. Боярский. Переход на малых судах должен был доказать способность простых поморских судов с прямыми парусами не только заниматься прибрежными промыслами, но и пересекать сотни миль открытых водных пространств.

В феврале 1989 года началось строительство парусно-моторной поморской лодьи «Грумант» для сопровождения коча. Так как суда строились с участием

членов клуба и для своих походов, был заложен русский запас прочности. На судно сопровождения пригласили легендарного полярного капитана Р.Р. Гайдовского. Перед экспедицией 17 июня 1989 года в Петрозаводске впервые в СССР по старому поморскому обычаю коч «Помор» и лодья «Грумант» были освящены. На острове Кижы 18 июня был проведен молебен на успешное продолжение пла-

ваний, первый с закрытия храма в 1937 году. Перед стартом участников и организаторов представили жителям столицы Поморья на празднике Дня города Архангельска, и они торжественно проводили нас в поход.

**– Расскажите о поморских традициях экспедиции.**

– У поморов мы заимствовали традиции, которые позволили нам трудиться и жить в тяжелых арктических условиях. Использовали одежду современных поморов: ватные костюмы и свитера, бродовые сапоги и прорезиненные «непромканцы». В походе пользовались только картами и компасом. Поварня – общий кубрик коча – освещалась свечами и керосиновыми лампами. На Белом море мы получили свежую рыбу, из Москвы запасли консервы, два сырокопченых окорока и продукты в тубиках для космонавтов. Последние использовали только при сильном волнении, а незамысловатую пищу готовили на дровах, кипятком – в самоваре. Простая пища, поморские слова, полюбившиеся песни жителей побережья Белого моря приближали нас к духу и стилю жизни поморов.

**– Как проходило плавание?**

– Мы выбрали маршрут вдоль Кольского полуострова до мыса Нордкап и далее через остров Медвежий. Самым трудным испытанием был туман. Шли без ветров, и только перед Батюшкой Грумантом начался сильный северо-восточный ветер, но мы успели укрыться от шторма мысом Слетнес. Весь путь занял около двух недель. При сильных попутных ветрах проходили до 200 миль суточного хода, на слабых встречных при буксировке лодьей «Грумант» скорость была до 1,5 узлов, в штиль до 3 узлов. Всего в экспедиции участвовало 14 человек. На «Поморе»: Виктор Дмитриев – капитан и начальник экспедиции (Петрозаводск), Владимир Королев – старпом, ученый и писатель-этнограф (Сыктывкар), Александр Скворцов – научный сотрудник НИИ Культуры (Москва), Юрий Колышков – боцман (Петрозаводск), Владимир Вишняков – кинооператор (Архангельск), Виктор Георги – журналист (Мурманск), Владимир Поляков – краевед (Мурманск). На «Груманте»: Ростислав Гайдковский – капитан (Мурманск), я – Юрий Наумов – старпом и заместитель начальника экспедиции (Петрозаводск), Юрий Манжелей – главный механик и видеооператор (Череповец), Юрий Лысаков – штурман (Петрозаводск), Владимир Пучкин – представитель спонсора (Бюро международного молодежного туризма «Спутник» ЦК ВЛКСМ, Москва) и ради-



Суда экспедиции «Путь на Грумант» в порту поселка Пирамида. ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА ИРИНОЙ БУШМАН (ХУДОКОРМОВОЙ)

сты Василий Заушицин и Петр Меркулов (группа Дмитрия Шпаро, Москва).

**– Как вас встречали на Шпицбергене?**

– Со слабым ветром медленно мы приближались к Баренцбургу. Когда увидели толпу шахтеров на причале, даже переживали, что заставили так долго ждать нас. Встреча прошла с фальшфейерами, шампанским, хлебом-солью, торжественными речами. В клубе встречались со свободными от работы жителями, полярники задавали вопросы о «Полярном Одиссее», походе, впечатлениях и планах на будущее. Мы посетили музей, где доктор археологии Вадим Старков рассказал об открытии и освоении Груманта поморами. Увидели остатки зимовья Старостина и другие стоянки поморов-промысловиков. Нам интересно было посмотреть, как живут советские люди на архипелаге. Отдохнув, мы вышли к Пирамиде с остановкой у рудника Грумант. В Пирамиде мы с Ю. Манжелеем и В. Пучкиным поднялись на ближайшую вершину: нас рапирало счастье успешного открытия новых земель и желание осмотреть с высоты новые горизонты. Космический пейзаж заснеженных вершин, освещенных ночным солнцем, дышал холодом. На обратном пути на склоне мы насобирали мелких осколков песчаника с отпечатками окаменелых листьев деревьев на память об экспедиции. Следующий вечер прошел в норвежской столице Шпицбергена. Побывали в местной церкви, где каждый получил в подарок Библию. Здесь у В. Дмитриева родилась идея нашего будущего похода на Святую землю. Всего на архипелаге пробыли чуть больше недели, торопились вернуться

домой, пока не начались осенние шторма. 5 августа мы ошвартовались у мурманского пассажирского причала. В Петрозаводске нас встречали 18 августа. Весь поход занял ровно два месяца.

**– Нет ли планов повторить экспедицию? Какова судьба коча и лодьи?**

– Все дни экспедиции настолько хорошо сохранились в памяти, что ради спортивного интереса нет необходимости ее повторять. На клубных встречах мы просматриваем любимый фильм «Путь на Грумант» и снова переживаем то время. Коч и лодья затем участвовали в морских походах клуба до 1994 года, в том числе вокруг Скандинавского полуострова (Норвегия, Швеция, Дания, Финляндия), а потом по программе «Колумбы Российские» из Мурманска под моим руководством по маршруту Чукотка – Аляска – Алеутские острова – Сиэтл (США) – Ванкувер (Канада) и обратно через Владивосток, Тикси, Мурманск и Архангельск до Петрозаводска. Впоследствии лодья была продана судовладельцем в Швецию, а коч «Помор» стоит в клубе на территории Карельского Морского центра в Петрозаводске.

Все участники похода получили бесценный опыт и узнали много нового об особенностях навигации на малых судах с традиционным парусным вооружением в высоких широтах. Мы стали серьезнее и уважительнее относиться к жизни и морю. Появились идеи новых походов. Уже в качестве вице-президента я связал свою жизнь с работой клуба, стал одним из организаторов всех программ развития Морского центра до 2000 года, капитаном и руководителем ряда экспедиций. ■

# Сердце порта



**Наталья  
БЕЛОУСОВА**

*Здание диспетчерской службы порта в Баренцбурге, также известное среди полярников как Адмиралтейство, – одно из старейших в поселке. Оно было построено около 1948–1950 гг.*



*Диспетчерская порта. ФОТОГРАФИЯ: ЗИНАИДА ПОПОВА*



*Работы в заливе у лесотаски в порту Баренцбурга, 1975 г.  
ФОТОГРАФИЯ: ЕВГЕНИЙ СТРЕЛЬНИКОВ*

## ВСЕ УСПЕТЬ

Главной задачей диспетчерской было оперативное управление портом: обработка судов – разгрузка-погрузка, хранение и развоз грузов по поселку. На первом этаже диспетчерской была комната отдыха и приема пищи, душевая и мастерская. А на втором – кабинет начальника порта, стивидорская (стивидор – это специалист, который отвечает за погрузку и разгрузку судов), радиорубка и наблюдательный пункт – там ожидали связи с судами на подходе к Баренцбургу. На фасаде диспетчерской были установлены громкоговорители для связи с рабочими порта.

«Лето в Арктике короткое, а вместе с ним и период навигации. И в сжатые сроки надлежало принять большой массив грузов: продукты, стройматериалы, оборудование, промтовары, почту, а иногда даже коров, сено, обеспечить отгрузку продукции рудника, металлолома. А в годы доставки полярников на рудник морем – принять смену и отправить обратно тех, чей контракт завершен, а также личные вещи. Население Баренцбурга в ту пору было свыше 1200 человек, поселок строился и работы было много», – вспоминает полярник Владимир Коссе, который трудился в порту докером в 1979–1980 гг.

## НЕ ПОКЛАДАЯ РУК

В коллективе работали докеры-механизаторы, диспетчеры, стивидоры. На разгрузку приглашали тальманов – специалистов, которые вели подсчет груза. В порту работали экипажи судов треста – буксиров и барж, во главе с капитанами. Ремонт занимались водолазы, которые участвовали также в спасательных операциях. Там же дежурил работник, отвечавший за пожарную безопасность. В порту имелась техника: погрузчики, грузовые машины, тракторы, лебедки, краны.

Полученный груз размещали на складах на территории порта. Овощи шли в овощехранилище. В морозильном складе хранились мясо, рыба, колбаса... Когда в порт заходил лесовоз, бревна выгружали прямо в воду. Часть залива отгораживали бонами, чтобы их не уносило течением. Затем рабочие направляли бревна баграми вдоль лесотаски, которая вытягивала их на берег. Лес сушили и хранили на лесном складе.

За зиму на угольном складе накапливался уголь. С открытием навигации за ним приходили суда. Грузовой причал позволял принимать суда водоизмещением 20 000 тонн. Отгружали из порта также почту, личные вещи полярников

в юшарах – фанерных ящиках, обшитых мешковиной.

Пассажирские суда прибывали по графику. У причала собирались отъезжающие и почти все население поселка, свободное от работы. На прощание фотографировались, записывали памятные видео, плакали, обменивались адресами и обещали друг другу не терять связи.

## ЗИМНИЙ СЕЗОН

Зимой работа в порту не прекращалась. До 1968 г. пресную воду в поселок доставляли буксиры. Валдис Урбелис прибыл в Баренцбург в 1977 г. «Сначала я трудился на буксире ледокольного типа «Коммунар». Мы держали майну в заливе. По незамерзающей полынье ежедневно доставляли смену работников на противоположный берег к водонасосной станции. А зимой 1979/1980 года на тракторе я возил со склада кирпичи к стройплощадке нового здания консульства СССР», – рассказывает Валдис. Основной работой портовиков зимой была доставка грузов со складов по подразделениям рудника. Кроме того, они ремонтировали технику, чистили снег в поселке. Праздниками портовиков были Дни открытия и закрытия навигации, День работников морфлота, День шахтера.

В 2017 г. порт передан в ведомство центра арктического туризма «Грумант». Он по-прежнему обслуживает прибывающие суда. Здание диспетчерской закрыто. Оно пользуется особым вниманием у туристов. ■

# Направление – Север



**Рузанна  
ЧЕРНАКОВА**

*27 июля старейшему полярнику Шпицбергена, ученому-гляциологу, главному специалисту Института географии РАН Евгению Максимовичу Зингеру исполнилось 93 года. К этой солидной дате он выпустил свой многолетний труд – мемуары «Мой долгий путь в Арктику».*

## ВСЛЕД ЗА ОТЦОМ

Имя Евгения Максимовича Зингера знакомо нескольким поколениям полярников Шпицбергена. Еще бы: с архипелагом его связывают 44 гляциологические экспедиции Института географии АН СССР – РАН, в которых он был неизменным начальником. Только вдумайтесь, какое завидное, немислимое в наше время постоянство, 44 года провести на Шпицбергене! Для этого нужен характер, воля, незаурядные организаторские навыки, да и много чего еще. Главное жизненное направление полярника – северное – определилось под влиянием отца.

Евгений Максимович родился в 1927 г. в семье Макса Эммануиловича Зингера – полярного журналиста и писателя, посвятившего себя теме советского освоения Арктики. С раннего детства Евгений слушал рассказы отца о Крайнем Севере. Гостями в семье Зингеров в те годы были многие знаменитые полярники: летчики, капитаны, ученые.

## С ЧЕГО ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Евгений Зингер впервые попал в Арктику в 1944 г., окончив радиоотделение Курсов полярных работников. Год отработал на Чукотке на полярной станции «Бухта Амбарчик». Первая научная экспедиция Зингера состоялась в 1950 г. (почти 70 лет назад!) на НИС «Витязь» во время Курильского рейса. Тогда он уже был студентом географического факультета МГУ. После окончания университета последовали новые экспедиции: в Устюрт, на Северную и Новую Землю, на Памир, в Васюганье и многие другие места.

Особняком в экспедиционной географии Зингера стоит Шпицберген, который автор называет своей «второй Родиной». Архипелагу посвящена часть первого и целиком второй том мемуаров.

Евгений Максимович впервые отправился на Шпицберген в 1965 г. на теплоходе «Сестрорецк» в качестве начальника первой советской гляциологической



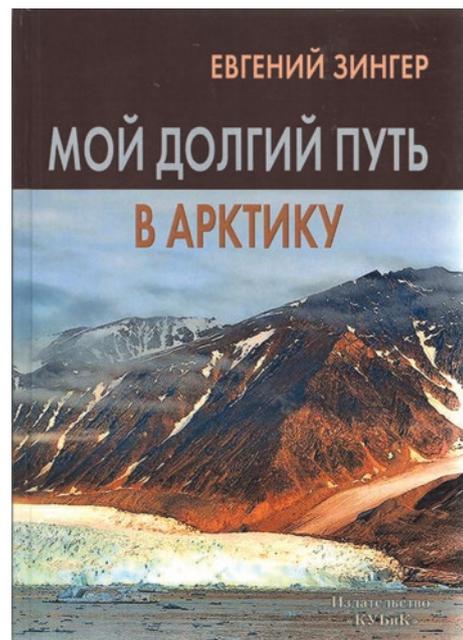
*Евгений Зингер. ФОТОГРАФИЯ: РУЗАННА ЧЕРНАКОВА*

экспедиции. Именно с этого момента началось изучение ледников архипелага отечественными учеными.

С самого начала не обошлось без приключений: когда группа ученых приехала в Мурманск, выяснилось, что мест на ближайший рейс до архипелага нет. Но ведь недаром начальником был назначен Евгений Максимович? Он упорно пытался решить проблему и договориться с Мурманской конторой «Арктикугля», в итоге ему удалось попасть к самому Борису Александровичу Ульянинскому, тогдашнему управляющему трестом, и «выбить» места для ученых на ближайший рейс теплохода.

## НА СВОЕМ МЕСТЕ

Это был первый успех, за которым последовали 44 экспедиции под руководством Зингера. С какой любовью, с каким вниманием он пишет о встречах с людьми, об истории Шпицбергена, о работе экспедиции, о своих товарищах! В книге есть и забавные, и грустные истории. Небольшой архипелаг Шпицберген, где живет



*Е.М. Зингер «Мой долгий путь в Арктику», в двух томах, «КУБИК», 2019 г.*

пара тысяч человек – это такое место, где жизнь очень концентрированная. Здесь нет простора больших городов, лица людей – одни и те же почти каждый день. И надо уметь в этот особый мир встроиться, найти здесь свое место. Это удалось Евгению Максимовичу виртуозно. Он стал живой легендой Шпицбергена. Он легко заводил знакомства с самыми разными людьми на архипелаге, не только с жителями Баренцбурга и Пирамиды, но и с лонгйирцами, и с учеными разных стран, приезжавшими сюда в экспедиции, и с

людьми различных профессий. Многие полярники 1970-1990-х гг. хранят у себя дома книги Зингера с автографом автора – ценные подарки, напоминающие о годах за полярным кругом.

#### КАЖЕТСЯ, СТОИШЬ РЯДОМ

На страницах мемуаров глазами Евгения Максимовича мы видим десятки людей, ярких, по-настоящему живых образов, жителей того Шпицбергена, который нам самим уже не доведется увидеть. Вроде читаешь о событиях, которые произошли

несколько десятилетий назад, – но не чувствуешь этой временной бездны. Кажется, что просто стоишь рядом и смотришь на все своими глазами. Таково мастерство Зингера-рассказчика.

Последний раз Евгений Максимович побывал на Шпицбергене в 2008 г. До сих пор он продолжает трудиться в Институте географии РАН. Работа над воспоминаниями «Мой долгий путь в Арктику» заняла у автора 10 лет. Мемуары изданы ограниченным тиражом и в широкую продажу не поступили. ■

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН. СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

# ПОЛЯРНАЯ КОЧЕГАРКА

ОТ РЕДАКЦИИ:

Газета «Полярная кочегарка» издавалась на советских угольных рудниках архипелага трестом «Арктикуголь» с 1935 г. Выпуск газеты в военные годы был прекращен. Он возобновился лишь в 1948 г. и продолжался до 1990-х гг.

## ПОЛЯРНАЯ КОЧЕГАРКА

# Быль о «Добрыне Никитиче»



Начало 1969 года было в Баренцбурге невеселым: «Коммунар» в самый разгар полярки сломал винт, стало туго с пресной водой. И вот стало известно, что на помощь полярникам направляется из Мурманска ледокол. С этого момента редкий разговор баренцбуржцев обходился без вопросов «как там «Добрыня»?», «где сейчас «Добрыня»? Что-то доброе и надежное слышится в звучании этого старинного русского имени.

«Добрыня Никитич» пришел в Мурманск после сложной проводки караванов судов в Белом море. Механики поговаривали о навигационном ремонте (а это – месяц стоянки), но тут пришло указание попытаться пройти в Баренцбург. Конца января. Морозы, битком набитые льдом

фьорды, назойливые ветры и слепая мгла – все эти элементы полярной экзотики в январе можно встретить чаще, чем хотелось бы. Ледовая обстановка на Шпицбергене нынче очень тяжелая. И все же моряки «Добрыни Никитича» решили: «Идти!»

До островов Медвежьих дошли относительно спокойно. А потом началось. Айсберги и ледяные поля. Заработали на полную мощность дизели, с удвоенным вниманием действовал штурманский состав. Плавание во льдах требует от моряков особого умения, выдержки, настойчивости. Никто не осудил бы командиров и экипаж «Добрыни» – поверни ледокол назад. Да и, честно говоря, мало кто верил, что судно доберется до Баренцбурга. Но моряки маленького ледокола проявили завидную силу воли, великолепное мастерство, крепкую спайку.

– Особенно тяжело дались последние две мили до пирса, сутки шли, – вспоминает капитан Юлий Петрович Домашенко.

– Двигатели работали в адском режиме, – дополняет рассказ старший механик ледокола Филипп Васильевич Кутушев. – В такой ледовой обстановке малейшая потеря мощности грозит крупными неприятностями. А их у нас и без того было – хоть отбавляй. Сломались лопасти переднего винта, который помогает

судну «взбираться» на лед. Да это и не мудрено при таких глыбах.

По 16-18 часов приходилось нести вахту механикам и электрикам во время перехода. Двигатели работали на форсированном режиме, за ними нужен был глаз да глаз. Вот и получалось: несколько часов тяжелого забытья – и вновь на вахту.

Две мили за сутки. «Да, это не Белое море, – вспоминают моряки, – там, где ни ударь, – везде пройти можно. Здесь ледок помощнее».

В трудные дни «Добрыня Никитич» пришел на помощь полярникам Баренцбурга, доставил письма, газеты, журналы, лимоны. Пробился. В робком свете наступающего полярного дня мы увидели его исхлестанную всеми ветрами рубку, избитый льдами корпус, славянскую вязь на борту – «Добрыня Никитич».

Без ложной скромности можно сказать, что этот переход вписал новую страницу в историю арктического мореплавания. Ну, а сами ледоколышки говорят: «Дело обычное. Надо, значит, пройдем...»

**В. Черников**

Перепечатывается с сокращениями.  
«Полярная кочегарка»  
№11 (2238), 8 февраля 1969 г.

# Детский вопрос на рудниках «Арктикугля»

*Руководство рудников всегда уделяло особое внимание детям. Нигде в мире еще не было подобной практики, чтобы в условиях зимовки жили совсем юные полярники. Для них необходимо было создавать ясли, детские сады и школы.*



**Александр ПОРЦЕЛЬ**  
историк



В детском саду. Баренцбург, 1936 г. ФОТОГРАФИЯ: ЕВЗЕРИХИН, РГАКФД

*<Продолжение. Начало в № 3 (41) 2019>*

## ДО ВОЙНЫ

Детские учреждения появились на рудниках «Арктикугля» уже в довоенные годы. В 1940 г. при передаче рудников из системы Главсевморпути в ведение Наркомата угольной промышленности СССР сообщалось, что «на Баренцбурге в детском саде находятся 20 детей, из них в возрасте от 3 до 5 лет – 10 человек и с 5 до 7 лет – 10. В детских яслях насчитывается 38 детей. Для обслуживания детей имеется 6 воспитательниц, 4 няни и 1 медсестра. На Грумант-Сити под детским садом и яслями занят специальный особняк, всего детей в детсаде и яслях находится 23 человека».

## КОМНАТЫ – ДЛЯ СЕМЕЙНЫХ

В 1946 г. началось восстановление советских рудников Шпицбергена, разрушенных во время войны. В первые послевоенные годы нелегко было создать нормальные жилищно-бытовые условия. Размеры жилой площади на одного поляр-

ника были меньше установленной нормы, для жилья использовали даже подсобные производственные помещения. Но и тогда семейным людям, особенно с детьми, старались создать более благоприятные условия. Им в первую очередь выделяли отдельные комнаты в общежитиях.

В это время на Шпицберген вместе с родителями приехало немало детей. Поэтому наряду с другими объектами срочно возводились и детские учреждения. Уже к 1949 г. в Груманте открылись ясли-сад. Это здание было построено по инициативе и по проекту начальника местной стройконторы Фролова. Отмечалось, что хотя условия здесь несколько стесненные, но в яслях-саду есть все необходимое. В том же году трестовская газета писала: «На руднике Пирамида имеются очень хорошие детские ясли. Светлые, уютные, прекрасно оборудованные».

Не раз обращалась газета к детской теме и в дальнейшем, причем не только с похвалой, но и с критикой. Например, в конце 1960 г. «Полярная кочегарка» писала: «К сожалению, во всех наших детских учреждениях мало игрушек и детских книжек». В ответ на это в начале следующего года заместитель управляю-

щего трестом «Арктикуголь» Н. Судник сообщил, что в 1960 г. закупили для малышей игрушек на 15 000 рублей, но не успели погрузить их в Мурманске на последний пароход. «Детский» груз прибыл в Баренцбург в начале новой навигации.

## ДЕТУЧРЕЖДЕНИЕ ПЕРЕПОЛНЕНО

Долгое время проблемой была переполненность яслей и детских садов. Мест временами не хватало, и матерям приходилось сидеть с детьми дома.

Еще в 1934 г. новый управляющий рудниками Хаис, говоря об ошибках прошлых лет, в частности, отмечал: «Завезено много детей, особенно дошкольного возраста, [на] которых сильно отражается климат». В 1941 г. директор рудников И. Наумкин радировал в Москву руководству «Арктикугля»: «Предупредите всех вербовщиков [что на] острове детучреждение переполнено принимать детей не может».

После войны детский вопрос долго не терял остроты, но радикальное решение затягивалось. Дошкольные учреждения Шпицбергена работали на пределе возможностей. В 1980 г. в детском комбинате «Солнышко» в Баренцбурге воспитывались «80 детей самого разного возраста. Самых младших приносят, когда им исполнится два месяца, а старшие ребята уже знают буквы и готовятся стать первоклассниками», – сообщила заведующая детским комбинатом Л. Мещерина. Зимой 1980/81 г. детский сад Баренцбурга посещали уже 95 ребятшек. Старое здание с трудом вмещало такое количество воспитанников.

В 12-й пятилетке (1986–1990 гг.) планировали построить новые здания детских садов в Баренцбурге (на 200 мест) и Пирамиде (на 150 мест). Правда, в 1985 г. в планах развития Пирамиды речь шла уже лишь о строительстве дополнительного помещения детского сада на 80 мест. А в Баренцбурге новый детский сад ввели в эксплуатацию в 1989 г., что позволило снять напряженность в этом вопросе. ■

<sup>1</sup> Кандидат исторических наук, доцент Мурманского государственного технического университета.

# Это особый мир



Максимильян Пресняков. Вид на берег в районе дома Русанова. Тонированная бумага, акварель, белила. 2014.

Максимильян Анатольевич Пресняков – член Союза художников России, почетный работник общего образования, действительный член Академии народного искусства России. На архипелаг Шпицберген он попал как участник международной экспедиции Михаила Малахова «Полярный меридиан. Шпицберген – 2014», организованной Рязанским областным отделением РГО.

«Бесконечный полярный день, гнезда с птенцами в виде ямок в земле, встречи с северными оленями, с моржом, наблюдение за китами, камни, скалы, плавающие в море льдины, спускающиеся в воду ледовые поля и почти бесконечный вечер со скользящим вдоль горизонта солнцем... Это особый мир, живущий в своем темпе, по своим законам», – вспоминает художник.

«Во время экспедиции было сделано около 70 этюдов и зарисовок. Работы более крупного формата создавались, конечно, уже в мастерской. По итогам этого путешествия у меня прошли три персональных выставки: две в Рязани и одна в Ярославле. Есть и пока не осуществленные творческие задумки...» – говорит Максимильян Пресняков.



Максимильян Пресняков. У причала в Лонгьере. Бумага, акварель. 2014.

*Шпицберген –  
самое необыкновенное,  
что с тобой может  
случиться*

**Зимние и летние  
туры от 5 до 8 дней**

**GRUMANT**  
arctic travel company

**Российский туроператор на Шпицбергене**  
Норвегия, Шпицберген, пос. Баренцбург, ул. Старостина, 20  
[goarctica.ru](http://goarctica.ru) \ [grumant@goarctica.ru](mailto:grumant@goarctica.ru) \ [#goarctica](https://www.instagram.com/goarctica)  
телефоны на Шпицбергене: +7 (495) 956 29 60, +47 94 13 01 28  
ФГУП «ГТ «Арктикуголь»