

ОХОТНИКИ
НА КИТОВ

УЗКОКОЛЕЙКИ
ШПИЦБЕРГЕНА

ЧЕЛОВЕК
ЛЬДА

РУССКИЙ ВЕСТНИК ШПИЦБЕРГЕНА

№1 сентябрь-октябрь 2012



ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!



Завершился туристический сезон. Летние полевые работы ученых подошли к концу, и многие исследователи отправилась на материк заниматься обработкой собранного материала. Закончили ремонт зданий в Баренцбурге строительные бригады. Полярный день уступил место сумеркам, и в окнах домов зажглись огни новоселов, заселившихся в новые квартиры.

Эта осень ознаменовалась рядом событий, в которых две соседствующие на архипелаге нации проявили дух взаимодействия.

Сентябрьскую тишину российского поселка Пирамида наполнили звуки экспериментальной музыки: выступление норвежского дуэта Frost собрало в зале культурно-спортивного комплекса около 150 человек, что для Пирамиды – немалая цифра.

Ярким событием осеннего сезона стал спортивный чемпионат между командами Баренцбурга и Лонгъира, проходивший в два этапа. Борьба сборных за победу в разных видах спорта была напряженной, но баренцбургской команде удалось закрепить свое первенство в баскетболе и настольном теннисе.

Пока же баренцбургские спортсмены мерились силами с лонгъирцами в спортивных баталиях, в Баренцбурге прошли учения по ликвидации последствий нефтяного загрязнения, где в присутствии норвежских специалистов на протяжении четырех часов работники горно-спасательного взвода треста «Арктикуголь» овладевали навыками участия в природоохранных акциях и моделировании экологических ситуаций.

Российские пилоты, без которых невозможно представить себе деятельность ни одного подразделения в российской части архипелага, несут вахту на Шпицбергене круглогодично. В этом выпуске мы рассказываем об особенностях их работы в воздушном пространстве Шпицбергена.

История гляциологов, приехавших сюда более 45 лет назад заниматься изучением снежного и ледяного покрова, стало темой нашей беседы с легендарным российским полярником Е.М.Зингером. Его многолетний труд – мемуары, в которых зафиксирован образ целого поколения советских людей, – публикуются в «Русском вестнике Шпицбергена» начиная с этого номера.

Наталья Шматова
Главный редактор журнала
«Русский вестник Шпицбергена»

Издатель
ФГУП трест «Арктикуголь»

Редакция:

Главный редактор
Наталья Шматова

Дизайнер-верстальщик
Наталья Заблочките

Адрес редакции:

Россия, Москва,
Волконский 2-й 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.

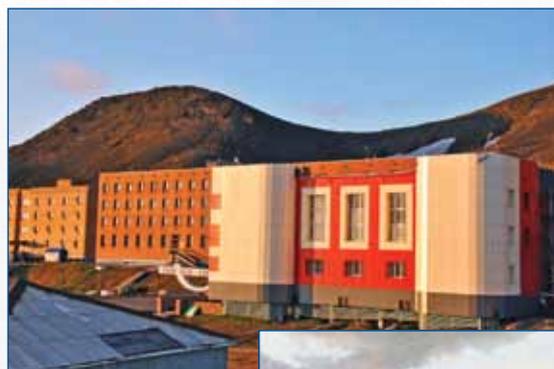
Авторы несут ответственность за достоверность приведенных сведений и точность информации по цитируемой литературе.

**Отпечатано в типографии
«Артишок Продакшн».**
Тираж 300 экземпляров.

№1 сентябрь-октябрь 2012

История одного дома

4 > Кафе «Хилтон» на краю мира



В полярных морях

6 > Охотники на китов



Соседи

8 > Норвегия шлет ЕС холодный поцелуй

«Полярная кочегарка»

9 > Традиции добрососедства

Наш календарь

10 > Новости



День за днем

12 > По ступенькам сентябрей

14 > Осенний марафон

16 > Подводя итоги туристического года

18 > Крылья над Шпицбергеном



Культурный проект

20 > Электронные фантазии у подножия Пирамиды

Путешествие

22 > Узкоколейки Шпицбергена



Экология

24 > Нефтяным пятнам сказали «нет»

Российская наука

26 > От снега до снега

28 > Человек льда



Мемуары

30 > «Мой долгий путь на Шпицберген»

Кафе «Хилтон» на краю мира



Так выглядит кафе «Хилтон» сегодня.
ФОТОГРАФИЯ: НАТАЛИЯ ШМАТОВА

Каждому сотруднику треста «Арктикуголь», кто бывал в Баренцбурге, хорошо знакомо здание кафе «Хилтон». На первом этаже здания находится столовая, где работников рудника с раннего утра и до позднего вечера всегда ждет горячая еда, на втором и третьем этажах – жилые помещения. Шутливое народное название «Хилтон», закрепившееся за домом, строившимся как гостиница для приезжих и инженерно-технических работников треста «Арктикуголь», живо и по сей день.

Проект жилого дома был разработан институтом «Лензнииэп». Общая полезная площадь здания составила 1214 м². Строительство «Хилтона» началось в феврале 1969 года, когда бригада Юлия Урусова начала разработку грунта для фундамента будущего здания гостиницы. Глубина фундамента достигала пяти метров, и строителям предстояло разработать около 700 кубометров мерзлой земли. Однако февральские холода не помешали бригаде завершить работы с перевыполнением плана.

В июне того же года Юлия Урусова, которому предстоял отъезд на материк, сменил опытный строитель Виктор Масленников. «Строитель Урусов оставил добрый след на Шпицбергене – многие производственные объекты возвели строители бригады, которой он руководил».

«... писал о бригадире газета «Полярная кочегарка»¹.

В то лето баренцбургские строители трудились интенсивно, стремясь как можно быстрее за короткое полярное лето выполнить план работ. Уже в конце июня было закончено бетонирование монолитного ростверка и начат монтаж перекрытий. В июле бригада Масленникова приступила к кладке стен. Работа шла умело и слаженно, и вскоре на пустыре стали угадываться контуры будущей гостиницы.

В 1970 году дом был введен в эксплуатацию. Его наружные стены были облицованы кирпичом, часть внешней поверхности обшита деревом. Композиционным центром здания был холл-гостиная, вокруг которого комплектовались жилые комнаты с группой вспомогательных помещений. Для большего уюта в холле-гостиной устроили камин. На третьем этаже располагалась галерея выхода из комнат на лестничную клетку.

«Телевидения в то время на руднике еще не было. В свободные от работы часы полярники, квартировавшие здесь, вели типичную холостяцкую жизнь. Обычно они выходили из небольших комнат в величественный холл высотой в два этажа. Холл украшали крупный камин и непривычно высокие окна. Близ камина стояли шахматные столы с прекрасно выполненными местным умельцем-столяром



Машинист крана-экскаватора Владимир Погожев за работой на сооружении гостиницы. Без помощи стальных мускулов крана строителям пришлось бы нелегко.



Общий вид строительства гостиницы.
ФОТОГРАФИИ ИЗ АРХИВА «ПОЛЯРНОЙ КОЧЕГАРКИ». АВТОР: НИКОЛАЙ КИМИНЖЕР

огромными деревянными фигурами. Около шахматистов всегда собирались болельщики, дружно обсуждая каждый правильный или неправильный ход своих товарищей.

Камин в холле гостиницы сохранился и сегодня. ФОТОГРАФИЯ ИЗ АРХИВА ТРЕСТА «АРКТИКУГОЛЬ»
СОВРЕМЕННАЯ ФОТОГРАФИЯ:
ПАВЕЛ ГЛУХЕНЬКИЙ

Вернувшись с работы или из столовой, временные жильцы гостиницы, удобно устроившись в мягких добротных креслах, читали книги, взятые из библиотеки и популярную островную газету «Полярная кочегарка», – пишет в своих мемуарах Евгений Зингер, работавший на Шпицбергене в то время.

На первом этаже дома разместилось кафе на 40 посадочных мест. Его внутренняя отделка была выполнена резным деревом, декоративными панно и витражами, что придавало помещению нарядный вид. Кафе было оснащено современным оборудованием: фризером для изготовления мороженого, электромиксерами и электрокофеварками. Там проводились молодежные вечера, дискотеки, профессиональные праздники. Интерьер кафе сохранился до сегодняшнего дня практически без изменений.

За лето 2012 года силами СМУ внутренние жилые помещения здания были полностью отремонтированы, а благодаря слаженной работе бригады «Краспан-монтаж» у дома появился новый фасад, выполненный в ярких парадных цветах. Ко дню шахтера объект был готов к сдаче, и в начале осени работники инженерно-технического состава рудника Баренцбург, заселившиеся в новые квартиры, отпраздновали новоселье. ■



¹ «Полярная кочегарка», №49 (2274),
25 июня 1969 года



Фасад здания был облицован кирпичом и декорирован деревом.
ФОТОГРАФИЯ ИЗ АРХИВА ТРЕСТА «АРКТИКУГОЛЬ»

ОХОТНИКИ НА КИТОВ

| В.Л. Державин¹

В 1596 г. голландская экспедиция Виллема Баренца открыла далеко за полярным кругом землю, которую назвала Шпицберген. С этого момента новый архипелаг впервые появился на картах и в дальнейшем стал местом ожесточенного соперничества между китобоями ряда европейских государств.

В 1607 г. в водах Шпицбергена побывал английский мореплаватель Генри Гудзон, который обратил внимание на огромные китовые стада в заливах архипелага. А через четыре года английская Московская компания, известная своей активной торговой деятельностью в России, после доклада капитана Джоноса Пулла, неоднократно посещавшего Шпицберген и остров Медвежий, приступила к добыче китов, из туш которых извлекали ворвань и китовый ус.

Поначалу неопытные англичане и голландцы, традиционно занимаясь добычей морских гигантов в Бискайском заливе и северной Атлантике, пользовались услугами басков, слывшими в те времена лучшими китобоями. В 1612 г.

к берегам Шпицбергена отправилось первое голландское китобойное судно. С каждым годом голландцы наращивали свое присутствие в водах архипелага, однако, англичане, первыми инициировавшие прибыльный промысел, постарались его монополизировать, что привело к захвату ими голландских судов. Откровенная агрессивность Англии вынудила Нидерланды создать Северную компанию под государственным покровительством. Теперь голландские китобойи имели вооруженное прикрытие и могли соперничать с англичанами. После многолетнего противостояния, вошедшего в историю как «китовые войны», обеим странам удалось, наконец, договориться о разграничении территории промысла. Если голландские корабли осуществляли охоту за китами на северо-западе Шпицбергена и у острова Ян-Майен, расположенного к востоку от Гренландии, то англичане обосновались к югу от Ис-фьорда. Такое размежевание не всегда строго соблюдалось, а китобойные станции конкурирующих стран подчас располагались по соседству друг с другом.

В XVII-XVIII вв. голландцы использовали для промысла особый тип судна с командой примерно из сорока человек. В ее обязанности, помимо производственных задач, входили вопросы, связанные с охраной китобоев. По мере обострения соперничества между европейскими государствами на китобойные суда стали устанавливаться и пушки. На кораблях находились и лодки до двадцати футов длиной, рассчитанные на экипаж в шесть человек. Обнаружив морского гиганта, моряки немедленно спускали на воду шлюпку и в процессе преследования, когда он оказывался в зоне досягаемости, в него метали гарпун. Раненое животное в таких случаях обычно уходило под воду, а находившиеся в лодке моряки отматывали канат, чтобы шлюпку не увлекло в пучину. Когда же кит выныривал на поверхность набрать воздух, его снова гарпунили и после многочасовой опасной и изматывающей схватки, если повезет, добивали копьями. Излишне говорить, что шлюпки, оказавшиеся в непосредственной близости от кита, в любой момент могли перевернуться

«Голландские китобойи на Шпицбергене». Абрахам Сторк, 1690 г.
Государственный музей Амстердама (Рейксмузеум)



от удара его хвоста или быть опрокинутыми волной, образовавшейся при нырянии. Опасную работу гарпунеров выполняли поначалу нанятые баски, последний из которых исчез с голландского флота в 1669 г.

Несколько позже рядом с голландцами в Магдаленафьорде осели и датчане, соорудившие свою станцию на острове Датском. Присваивая землям архипелага новые географические названия, соперники старались использовать их для утверждения своих исключительных прав на обладание конкретной промысловой зоной. Со временем на архипелаг проникли даже ганзейские суда из Гамбурга, но масштабы их деятельности не достигли такого размаха, как у голландцев или англичан. Баски также пытались закрепиться на Шпицбергене, но их более могущественные ученики, приобретая понемногу необходимый опыт, старались им воспрепятствовать. Теперь уже обиженные наставники стали совершать пиратские набеги и захватывать без разбора суда, которые возвращались в Европу с богатой добычей.

Стычки между европейцами в водах архипелага продолжались практически на протяжении всего XVII столетия и являлись отзвуками непрекращающихся на континенте войн, то затухающих, то вспыхивающих с новой силой. Некоторые компании были вынуждены отправлять на промысел китобойные суда под защитой целых военных эскадр, что вело, разумеется, к существенному увеличению затрат и, соответственно, повышению цен на сырье.

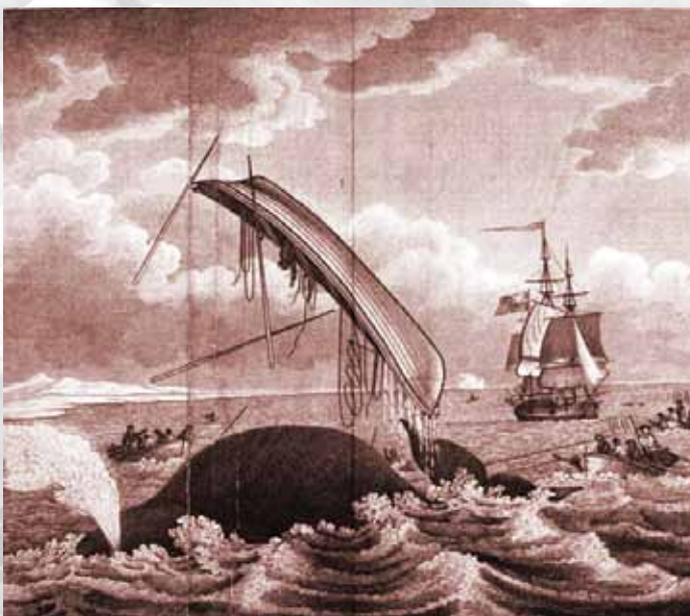
Большой агрессивностью одно время отличались французы, воевавшие в 1670-е годы против могучей коалиции европейских государств, в которую входили их конкуренты по китовому промыслу. Например, в 1674 г. три французских фрегата в заливе Хорнсунн захватили целую дюжину голландских



Китобойный промысел в Северной Атлантике



«Бой китов». Абрахам Сторк, 1659-1708. Государственный музей Амстердама (Рейксмузеум)



Охота на китов у берегов Шпицбергена (медная гравюра) ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ А.Б.КОЛЕСНИКОВЫМ

судов, а в 1693 г. даже объединенному англо-голландскому флоту не удалось защитить свое континентальное побережье, в результате чего французы успешно грабили возвращавшиеся китобойные суда на подходе к европейским портам. В целом в тот год китобойный промысел у голландцев сложился крайне неудачно. Только одному судну тогда удалось добыть с десятков китов, а главное – благополучно избежать пиратского нападения и добраться домой. Остальные же корабли были либо захвачены неприятелем, либо затерты вблизи паковых льдов. Снятые с этих кораблей экипажи (всего 175 человек) все же смогли вернуться в Нидерланды на других удачно вырвавшихся судах. Своей цели французы, безусловно, достигли, сорвав промысловый сезон и став обладателями богатой добычи. Через три года они ухитрились перехватить более сотни голландских кораблей, направлявшихся на север.

Англичане укрылись в это время в заливе Решерш в ожидании своих военных кораблей. К ним же присоединились избежавшие нападения голландские и гамбургские китобойи. Им было чем рисковать. На 200 промысловых судах в общей сложности скопилось около 2000 уже разделанных туш. Приведенные цифры красноречиво свидетельствуют о размахе китобойного промысла у берегов Шпицбергена, достигшего пика к концу XVII века. Под охраной подоспевших военных кораблей китобойи покинули опасную зону. Этим конвоем, кстати, воспользовались и команды нескольких русских судов, промышлявших тогда на западном побережье архипелага. Европейцы продолжали добычу китов и в следующем столетии вплоть примерно до 1800 г. К тому времени в районе Шпицбергена практически была истреблена популяция этих могучих животных. ■

¹ Старший научный сотрудник отдела славяно-русской археологии (группа арктической археологии) Института археологии РАН, кандидат исторических наук

² Жидкий жир, добываемый из сала морских млекопитающих (Прим.ред.)

Норвегия шлет ЕС ХОЛОДНЫЙ ПОЦЕЛУЙ

Комментарии о бурении нефтяных скважин на Северном Полюсе вызвали ожесточенные споры о планах развития Норвегии.

Евросоюз может проголосовать за запрет на бурение нефтяных скважин в Арктике. Норвегия обладает эксклюзивным правом на бурение скважин в поисках нефти и газа, распространяющимся на районы вплоть до Северного Полюса, и ЕС не может этому воспрепятствовать.

На предложение Комитета по экологии Европарламента подписать мораторий на бурение скважин в Арктике власти Норвегии ответили презрительным отказом. Норвежский министр нефти и энергетики Оле Мортен Му в августе выступил с заявлением, что собирается в следующем году представить официальный план изучения арктических районов. Премьер-министр Норвегии Йенс Столтенберг тут же отреагировал на возникшие возражения заявлением, что Рабочая партия не планирует бурение в районе Северного Полюса.

ЕС предпринимает агрессивные, но часто весьма неопределенные попытки к расширению своего политического влияния в Арктике. В прошлом году появление новых заявлений о том, что Евросоюз ставит под вопрос юридическую правомерность Парижского договора, вызвало шквал возражений со стороны Норвегии. Лидеры ЕС ответили на выпады норвежцев тем, что, пока в договоре сохраняются недоработки, они не станут бросать вызов Норвегии, подрывающий ее суверенитет над архипелагом.

Мораторий ЕС на глубоководное бурение в Арктике было предложено ввести в сентябре в надежде установить новые стандарты для работы на шельфе после экологической катастрофы в Мексиканском заливе в 2010 году.

«Мы располагаем убедительными свидетельствами в пользу того, что если выброс произойдет непосредственно перед наступлением темной арктической зимы, невозможно будет справиться с ним до следующего лета. Не исключено, что нефть может изливаться подо льдом на протяжении шести месяцев с катастрофическими последствиями для природы. Поразительная быстрота таяния арктической ледовой шапки должна стать тревожным сигналом миру о том, нам необходимо как можно скорее отказаться от ископаемого топлива. Но взамен мы наблюдаем золотую лихорадку в районах нетронутой природы – крупные компании и целые правительства стараются заполучить последние неосвоенные запасы нефти и газа», – сказала Джоан Уолли, глава Комитета по экологии Европарламента.

Заместитель министра нефти и энергетики Норвегии Пер Руне Хенриксен в своих интервью, появившихся в прессе в начале октября, заявил: «У Евросоюза нет юрисдикции в Арктике, ни одна из его стран-членов не имеет континентального шельфа в Арктике. ЕС может обсуждать, что хочет, но это как если бы мы в Норвегии спорили о верблюдах в Сахаре, с которыми мы не имеем ничего общего». ■

(По материалам статьи Марка Саббатини, газета Ice People №39, 2.10.2012)

Лонгьир позаботится о пешеходах

Тротуары для пешеходов, скутерные трассы и велосипедные дорожки стали частью стратегии развития Лонгьира до 2015 года. Родители школьников, студенты и учителя высказывают обеспокоенность в связи с тем, что детям вынуждены ходить в школу по темным дорогам с оживленным движением транспорта в ненастную погоду. Новый план организации уличного движения Лонгьира до 2015 года, являющийся приоритетным проектом, учел их опасения. Представители городских властей поддерживают идею создания пешеходных зон, чтобы уберечь детей и молодежь от передвижений по одной из главных автодорог поселка.

Строительство пешеходной зоны обойдется Лонгьире в 400000 крон и позволит студентам и школьникам из-

бежать хождения по опасной улице Hilmar Rekstens, где водители часто превышают скоростное ограничение 30 км. Первоначальным проектом плана было предусмотрено установка на дороге «лежащих полицейских», но предложение было отклонено в надежде на то, что полиция примет более жесткие меры в отношении правонарушителей. В районе детского сада Polarflokken, расположенного рядом со школой, было также предложено установить скоростное ограничение 30 км в период с 19.00 до 5.00 и улучшить освещение. Согласно плану, в Лонгьире будут созданы специально выделенные трассы для скутеров и сети пешеходных и велосипедных дорожек. ■

(По материалам газеты Ice People)

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ПОЛЯРНАЯ КОЧЕГАРКА

ОРГАН ПРОФНОМА СОВЕТСКИХ УГОЛЬНЫХ РУДНИКОВ НА ШПИЦБЕРГЕНЕ

ОТ РЕДАКЦИИ:

Газета «Полярная кочегарка» выпускалась на советских угольных рудниках архипелага Шпицберген с 1948 года и являлась официальным изданием угледобывающего треста «Арктикуголь». Выпуск самой северной советской газеты был прекращен в 1990-е годы. За свою полувековую историю это многотиражное издание стало настоящей летописью событий, наполнявших повседневную жизнь советских работников Заполярья. В каждом номере журнал «Русский вестник Шпицбергена» знакомит своих читателей с материалами «Полярной кочегарки», представляющими сегодня большой исторический интерес.

Начиная с №63 (4003) от 16 августа 1986 года в газете «Полярная кочегарка» публиковалась серия материалов, посвященных зарождению, развитию и постоянному расширению добрососедских, дружественных связей между представителями советского и норвежского народов на Шпицбергене. С этого номера мы представляем их вниманию наших читателей.

Традиции добрососедства

... «В статье «Русские кресты на Свальбарде, опубликованной в норвежской газете «Свалбардпостен» 13 июня 1980 года, Пер К.Роймерт объективно писал: «То, что русские находятся на Свальбарде в настоящее время хорошо знает каждый, однако немногие знают, что было время, когда русские одни пользовались Свальбардом. И Именно русские положили начало зимовке охотников – той форме охоты, которая стала образцом для более позднего норвежского промысла». И далее: «Мы можем сказать, что от русских норвежцы узнали о возможностях охоты на Свальбарде и в Северном Ледовитом океане. Благодаря этому, было положено начало охотничьему промыслу, который вместе с другой, более поздней деятельностью явился основой того, что в настоящее время Свальбард является норвежской территорией».

<...> Уже в 1931 году, когда началась эксплуатация советского рудника Грумант, были установлены первые контакты между представителями рудника и норвежской администрации на Шпицбергене.

22 июня 1931 года норвежская миссия в Москве по просьбе Наркоминдела по-

ставила в известность МИД Норвегии о том, что советский трест «Союзлеспром» (он не продолжительное время был предшественником «Арктикугля») имеет в виду начинать работу на участках компании «Англо-русский Грумант» в районе бухты Колсбей.

Уже 15 июля 1931 года прибывшие на Шпицберген начальник рудника М.Евзеров и известный геолог профессор А.Сидоров посетили Лонгиербюен и имели беседу в канцелярии губернатора. Два дня спустя исполняющий обязанности губернатор Хови-Туренсен посетил советский рудник с ответным визитом. Его ознакомили с планами работ на руднике, сообщили о том, что, поскольку на Груманте нет причала, решено построить причал в районе Колсбея, смонтировать подвесную дорогу.

Судя по отчету, который исполняющий обязанности губернатор направил своему начальству, разговор был дружественным и довольно открытым. Руководство советского рудника поделилось своими планами на будущее, рассказало о своих намерениях приобрести кое-какое горнопромышленное оборудование в Норвегии.

В своих воспоминаниях о начале своей работы на

Шпицбергене первый начальник рудника Грумант, горный инженер по специальности М.И.Евзеров спустя почти 50 лет напишет: «С норвежцами с самого начала установились добрососедские вполне конкретные отношения».

Впоследствии, когда в 1932 году созданный трест «Арктикуголь» приобрел на Шпицбергене у голландской компании «Неспико» рудник Баренцбург, его частыми гостями были и губернатор Шпицбергена В.М. Арлов, и горный инспектор Х.Мерккол.

Нередко они находились в Баренцбурге в течение нескольких дней и имели возможность обсуждать все интересующие их вопросы в представителями треста.

21 августа 1932 года руководители треста «Арктикуголь» нанесли официальный визит губернатору Шпицбергена.

Причем вновь назначенный начальник рудников Баренцбург и Грумант М.Э.Плисецкий обсуждал с губернатором Шпицбергена наиболее важные вопросы, связанные с особенностями международно-правового статуса архипелага и обеспечения прав треста «Арктикуголь» и советских граждан в соответствии с Договором о Шпицбергене 1920 года и Горным

уставом. В это время были достигнуты договоренности по некоторым финансовым вопросам, впоследствии утвержденные стортингом Норвегии, действующие в обновленном виде и в настоящее время, что свидетельствует о трезвом, конструктивном подходе как советских, так и норвежских представителей к решению сложных практических вопросов, об их прозорливости.

Во время этих бесед М.Э.Плисецкий подробно рассказывал и о планах «Арктикугля» на перспективу. Он сообщил, в частности норвежским представителям, что для удовлетворения нужд северных областей СССР потребуется не менее 500 тыс. тонн угля ежегодно.

Бывая на советских рудниках, представители норвежской администрации всегда очень подробно интересовались ходом строительства, развитием шахтного хозяйства, работой культурно-бытовых учреждений. Они всегда получали исчерпывающие ответы на все вопросы.

(Продолжение следует)

ГИВАНОВ,

Заместитель технического директора треста «Арктикуголь»

«Полярная кочегарка», №53 (2278), среда, 9 июля 1969 г.

БАРЖА «ПИРАМИДА»

18 сентября в Баренцбург пришла самоходная аппаратная баржа «Пирамида». «Пирамида» построена архангельским филиалом машиностроительного предприятия «Звездочка» – 176-м судоремонтным заводом самоходной баржи «Пирамида». Ее длина – 24 м, ширина – 5,5 м, водоизмещение – 60 тонн. Преимущество баржи в том, что она может швартоваться к необорудованному берегу. На Шпицбергене судно займется перевозкой грузов по побережью северного архипелага и станет серьезным подспорьем арктическому флоту.

ВСЕ ФОТОГРАФИИ: ПАВЕЛ ГЛУХЕНЬКИЙ



ПИВОВАРНЯ В БАРЕНЦБУРГЕ



26 октября состоялся тестовый запуск оборудования пивоварни, расположенной на главной улице поселка Баренцбург – улице Ивана Старостина. Оборудование произведено бельгийской фирмой CoEnCo. При его запуске присутствовали представители бельгийской стороны и сотрудники треста «Арктикуголь».

Норвежское министерство здравоохранения в настоящий момент рассматривает два заявления на получение разрешения на открытие пивоваренных производств на Шпицбергене. Заявление на открытие пивоварни в Баренцбурге было направлено от имени российского государственного треста «Арктикуголь», заявление на открытие пивоваренного производства в Лонггире – норвежским пивоваром Робертом Йохансенем.

По Закону о Шпицбергене 1928 года, производство алкоголя на архипелаге запрещено, однако со времени выхода закона Шпицберген значительно изменился, и министерство не отклонило запросы на открытие производства пива. 14 ноября состоится встреча с губернатором, на которой снова будет обсуждаться вопрос о выдаче разрешения на производство пива норвежскими властями.

КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ИЗУЧЕНИЮ АРКТИКИ

С 12 по 13 сентября 2012 года в Архангельске состоялась научная конференция с международным участием «История изучения и освоения Арктики – от прошлого к будущему». Ее организаторами выступили Архангельское региональное отделение Русского географического общества, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова и Северное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды Росгидромета. На научном мероприятии обсуждались вопросы исторического и современного освоения Арктики, а также перспективы и приоритетные направления развития дальнейших исследований. В конференции приняли участие более 350 ученых и экспертов из России и шести арктических государств.



ВЫВОЗ МЕТАЛЛОЛОМА



5 ноября теплоход «Механик Котцов» вывез из Баренцбурга на утилизацию 1700 тонн металлолома. В Баренцбург были перевезены остатки старых барж из Колсбея, металлический лом с западного берега Грен-фьорда, площадок в районе ТЭЦ и слипа. Погрузка на корабль металлических отходов длилась с 3 по 4 ноября. Традиционный для теплохода «Механик Котцов» груз – пилолес, однако он принимает на борт и другие грузы.

ШПИЦБЕРГЕНСКИЙ АУКЦИОН

С сентября по октябрь в рамках ежегодного Шпицбергенского аукциона в Лонгьире прошел ряд благотворительных мероприятий. На протяжении многих лет Шпицберген является лидером по количеству собранных средств. Среди местного населения и частных компаний благотворительный аукцион считается знаковым событием. Трест «Арктикуголь» предо-

ставил для аукциона двухдневную экскурсию в Баренцбург на 2 лица. Главное благотворительное мероприятие состоялось 21 октября и сопровождалось восьмичасовой трансляцией на норвежском государственном телевидении NRK. В этом году аукцион собрало более 443.000 крон. Все вырученные средства были перечислены организации Amnesty International.

НОРВЕЖСКАЯ ПРЕССА ШПИЦБЕРГЕНА

СКУТЕРЫ УПАЛИ В ЦЕНЕ

В Лонгьире зафиксировано падение цен на снегоходы. За последние 10 лет цены на них выросли всего на несколько сотен крон. Столь слабая динамика цена диспропорциональна росту уровня цен на услуги гидов и снаряжение.

Компания Ingeniør G.Paulsen (IGP), расположенная в Лонгьире и занимающаяся продажей и прокатом туристического снаряжения, уже пережила два неприбыльных года. Владелец IGP является туроператор Spitsbergen Travel. В 2011 году убытки компании составили 2,1 млн крон, в 2010 г. – 387000 крон.

IGP предстоит решить вопрос о том, каким образом можно обновить свой автопарк. Падение снегохода в цене отражается на стоимости его проката. В Лонгьире на продажу выставляется большое количество подержанных снегоходов, в то время как условия для их продажи на материке крайне невыгодны. Обновив парк снегоходов, компания рискует понести убытки.

По словам административного директора Spitsbergen Travel Тригве Стена, происходящие изменения заставляют IGP искать новые решения. Пока же компания планирует сосредоточить усилия на расширении ассортимента туристических товаров и спектра ремонтных услуг.

(по материалам газеты «Свалбардпостен»)

СПАСАТЕЛЬНЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ В ЛОНГЬИРЕ

С апреля 2014 года в Лонгьире будут работать еще два спасательных вертолета. Работы по строительству нового ангара уже начались. Новый ангар будет рассчитан на три вертолета. Его

строительство обойдется Норвегии в 25 млн норвежских крон.

В сообщении Министерства юстиций и государственной безопасности со ссылкой на правительственное постановление №22 о Шпицбергене говорится, что «подобные меры связаны с возросшим значением Лонгьира как арктической базы для проведения спасательных операций и обеспечения государственной безопасности».

В проекте государственного бюджета Министерство юстиций и государственной безопасности сообщает, что в прошлом году Норвегия подписала с рядом стран, в числе которых – Россия, соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике. Согласно тексту этого документа, авиационные и морские поисково-спасательные районы Норвегии расширены на восток, до границы российских поисково-спасательных районов и далее на север до Северного полюса.

(по материалам газеты «Свалбардпостен»)

СКОЛЬКО ЖИТЕЛЕЙ НА ШПИЦБЕРГЕНЕ?

По данным Центрального бюро статистики Норвегии, население Шпицбергена составляет 2642 человека. В Лонгьире сегодня проживают 405 иностранцев, среди которых 106 тайцев, 89 шведов, 36 русских, 18 немцев и 17 датчан. Население Шпицбергена, по данным на 2012 год, по-прежнему меньше, чем 20 лет назад, когда на архипелаге проживали 3500 человек, включая 2400 жителей Баренцбурга и Пирамиды. Сегодня население российских поселков составляет порядка 400 человек.

(по материалам газеты Ice Peolpe)

По ступенькам сентябрей

| Беседовала *Наталья ШМАТОВА*

В Баренцбурге – около 30 детей, почти половина из них – школьники. О Дне знаний в российском поселке и учебном процессе «Русскому вестнику Шпицбергена» рассказывает педагог школы Баренцбурга Лариса Васильевна Минина.

– Как встречают День знаний в Баренцбурге?

– Каждый год по-разному. Как правило, для наших детей он наступает позже, чем для их сверстников на материке. Это связано с тем, что многие школьники на лето уезжают, а возвращаются в конце августа charterным рейсом. После перелета должно пройти порядка 10 дней, прежде чем дети привыкнут к местным условиям жизни, адаптируются к арктическому климату.

– Такое «опоздание» как-то сказывается на успеваемости школьников?

– Учебный процесс от этого не страдает, поскольку charterный рейс на материк отправляется только в июне, и у наших школьников в запасе целый месяц, чтобы полностью пройти программу: их учебный год позже начинается и позже заканчивается.

– Как проходит подготовка к Первому сентябрю?

– Подготовка к празднику требует времени и занимает от нескольких дней до недели.

Мы изначально нацеливаем ребят на дружбу, поэтому ссоры гасятся на корню

Мы заранее сочиняем сценарий, составляем программу, много репетируем с ребятами, украшаем зал воздушными шарами. Активное участие

в подготовке мероприятий принимают родители. Первоклассников чувствуют особо – для них это незабываемый день. В этом году у нас два «новоиспеченных» школьника – Никита Буруцкий и Софья Сынкив.

– Праздничный букет – традиционный атрибут Первого сентября. А что несут в руках вместо цветов баренцбургские школьники?

– Конечно, в Арктике не растут привычные цветы, из которых можно составлять осенние букеты, но иногда родители составляют композиции из комнатных растений.

– Как проходит первый учебный день?

– В зале в торжественной обстановке собираются ученики, родители, учителя. У нас нет традиционной линейки – дети рассаживаются полукругом. Старшеклассники произносят напутствие, читают поздравления и

В школе Баренцбурга к каждому ученику – индивидуальный подход. На фото (слева направо) учителя Ксения Матюнина и Лариса Васильевна Минина со своими воспитанниками. ВСЕ ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ ТАТЬЯНОЙ БУЖАЦКОЙ





К Дню знаний школьники готовятся заранее – разучивают стихи и песни, чтобы продемонстрировать свои таланты на торжественном празднике

вручают портфели младшим школьникам. Затем звучит традиционный звонок, и дети идут в класс.

Все учащиеся нашей школы разного возраста, поэтому для первого урока мы подбираем универсальную тему – например, рассказываем о дружбе. Первый урок длится около 40 минут и состоит в основном из стихов и песен.

– Наверное, в силу возраста между детьми и ссоры случаются?

– Как ни странно, у нас дети ссорятся редко. Мы изначально нацеливаем их на дружбу, учим взаимодействовать и помогать своим товарищам, поэтому ссоры гасятся на корню, а новопришедшие легко вливаются в коллектив. Очень важно задать правильный настрой на учебу и творчество – тогда и атмосфера в классе будет приятной.

– Сколько учителей в школе, и по какой программе занимаются дети?

– В этом году в школе 13 детей. На трех учителей приходится четыре параллели начальной школы, 6 и 7 классы. Старшеклассница в этом году всего одна – она обучается дистанционно в московской школе. У каждого класса – своя учебная программа. Художественный труд и чтение – общие для нескольких классов занятия.

Школьный день начинается в 8.00-9.00 в зависимости от возраста школьников и заканчивается около 17.00. За это время дети успевают подготовить домашнее задание и идут домой с уже выученными уроками. Также у нас есть продленка, внеклассные и спортивные часы.

– Каждый класс занимается в отдельной комнате?

– Не всегда. Вообще у нас очень необычным образом организовано рабочее пространство.

Уровень подготовки в местной школе не уступает материковому – многие ребята успешно участвуют в олимпиадах в России и на Украине

Парты расположены не в несколько рядов – в привычном порядке, – а расставлены по 2 ряда, причем через ряд две парты повернуты к доске перпендикулярно. Такая расстановка позволяет нескольким классам заниматься одновременно в одном помещении.

– Изучаемые в школе Баренцбурга дисциплины отличаются от тех, что на материке?

– У нас стандартный набор предметов. В младшей и средней школе преподаются математика, русский язык и литература. В качестве иностранного языка преподается английский. К сожалению, физику, химию и биологию школьники изучают в ознакомительном режиме – пока не хватает специалистов по этим дисциплинам. Глубоко изучать эти предметы дети начинают только в старших классах, когда уезжают учиться на материк.

– Небольшое число учащихся в каждом классе как-то отражается на успеваемости школьников?

– В нашем случае небольшое число учащихся в классе – скорее, преимущество, чем недостаток, поскольку занятия проходят фактически в режиме индивидуального репетиторства. Нельзя что-то не выучить, спрятаться за спину товарища – тебя обязательно спросят. Дети это осознают, и на уроки всегда приходят подготовленными – у них очень развито чувство ответственности. Уровень подготовки школьников ничем не уступает материковому – многие ребята успешно участвуют в олимпиадах в России и на Украине. ■

Осенний марафон

| Материал подготовлен Виталием ШУТЬКО

Пик спортивной активности на Шпицбергене приходится на осень. Сентябрь–ноябрь – время проведения ежегодных российско-норвежских спортивных обменов и Кубка Свальбарда по шахматам.

ШАХМАТЫ

В этом году первенство между шахматистами Баренцбурга и Лонггира проходило с 15 по 17 сентября в спортивном комплексе Баренцбурга. По правилам Кубка, с каждой стороны должно быть по 4 участника. Баренцбург представляли Сергей Мелконьян, Михаил Курков, Михаил Шванкин и Сергей Билецкий. Обладателем Кубка Свальбарда по шахматам 2012 стал Сергей Мелконьян.

ДРУЖЕСКОЕ СОСТЯЗАНИЕ

29 сентября в спортивном комплексе Лонггира Svalbard Turn состоялись соревнования по мини-футболу, волейболу, баскетболу, настольному теннису, бадминтону и банди. Рано утром 19 лучших спортсменов Баренцбурга отправились вертолетом треста «Арктикуголь» в соседний поселок Лонггир, где им предстояло сразиться с местными командами.

НЕУДАЧИ НА ЧУЖОМ ПОЛЕ

После торжественного открытия на поле спортзала вышли футболисты, однако противостоять игре норвежских соперников им не удалось. С результатом 9:1 выиграли хозяева поля. Единственный гол забил Виталий Шутько, а лучшим игроком был признан голкипер сборной Баренцбурга Сергей Черкасов, неоднократно спасавший ворота своей команды.

МАСТЕРА РАКЕТКИ

Параллельно с футбольным матчем состоялись соревнования по настольному теннису. В этом виде спорта баренцбургская команда одержала убедительную победу.

Лучшим игроком стал Сергей Билецкий. Как и в соревнованиях по настольному теннису, в бадминтон выиграла команда Баренцбурга. Лучшим игроком был признан Дмитрий Вырижок.

БАНДИ: ДОЛГОЖДАННАЯ ПОБЕДА

Еще в 2002 году норвежцы продемонстрировали баренцбургским спортсменам, как играть в эту игру. Что самое интересное – в первом же матче сборная Баренцбурга одержала победу, после чего ей так и не удавалось выиграть у норвежцев целых 10 лет. И вот 2012 год – новая игра. Команды на поле, свисток и ... не проходит и 5 минут, как Баренцбург забивает гол в ворота норвежской команды: отличился игрок Андрей Гулидов. Через некоторое время счет сравнивали, потом шла упорная борьба, и забитых мячей не было.



Во втором тайме все повторилось. Первыми забили баренцбургцы – гол на счету Сергея Заватского, но норвежская команда быстро сравняла счет. До конца матча оставалось 5 минут, и баренцбургской команде удалось забить еще один мяч. После паса Андрея Гулидова отличился Александр Мельник. Остаток матча команда Баренцбурга провела в обороне, и ей удалось отстоять победу. Финальный свисток.... Баренцбург победил со счетом 2:3. Этого не ожидал никто.

ПОРАЖЕНИЕ В ВОЛЕЙБОЛЕ

После такой победы нашу сборную ждало разочарование, т.к. много лет волейбольная команда Баренцбурга не знала равных. Возможно,

Итогами товарищеских матчей остались довольны как спортсмены Баренцбурга, так и Лонггира.
ВСЕ ФОТОГРАФИИ:
ЕЛЕНА СУВОРОВА



спортсменам не повезло, возможно, они неправильно настроились на игру, а может быть, тяга к победе норвежцев оказалась сильнее. В итоге – 3:0 в пользу Лонгьира.

В ОДНО КОЛЬЦО

Завершал спортивный день баскетбольный матч. Убедительная победа баренцбургской команды. Как говорят, «в одно кольцо», правда, в первой и второй четвертях не обошлось без сопротивления, но потом все встало на свои места.

ЗВЕЗДНЫЙ ИГРОК

Этот день стал звездным для Андрея Гулидова: его признали лучшим игроком сразу в трех видах спорта – волейболе, баскетболе и банди. С общим счетом 2:4 выиграла команда Баренцбурга. Через 2 недели ее игрокам предстояли матчи-реванши.

РЕВАНШ

13 октября состоялся ответный визит норвежцев в Баренцбург. Команда Лонгьира в составе 35 человек прибыла на корабле Nordsyssel. В этот раз норвежских игроков было вдвое больше, чем спортсменов из Баренцбурга. Норвежцы были настроены решительно, и своей боевой настрой они показали в первой же игре – в банди. Баренцбургская «дружина» была разбита со счетом 1:10. На этом норвежские спортсмены не остановились. В трудной борьбе они выиграли в у Баренцбурга в волейбол со счетом 0:3.

Бадминтон тоже остался за Лонгьиром. Сборная Баренцбурга изо всех сил стремилась побе-



дуть в футбол, но с разницей в один мяч победу одержала команда Лонгьира.

И только в очередной раз наша команда победила в баскетбол и настольный теннис. Миром разошлись шахматисты – 2:2. Реванш удался: итоговый счет – 2,5:4,5 в пользу Лонгьира. Лучшими игроками по итогам товарищеских матчей признаны: Сергей Билецкий (настольный теннис), Андрей Гулидов (волейбол), Анатолий Гуров (футбол), Александр Комашко (бадминтон), Сергей Мелконьян (шахматы), Виталий Шутько (банди). ■

Подводя итоги

Туристический сезон 2012 года длился с 14 февраля по 24 октября. За это время Баренцбург посетили около 11000, что на 4000 человек больше, по сравнению с прошлым годом. Эти цифры позволяют говорить сегодня о положительной динамике спроса на туристические услуги в российской столице архипелага.

«В современном мире многие традиционные туристические направления постепенно утрачивают свою популярность. Уже никого не удивишь шикарным отелем на берегу теплого моря. Путешественники начинают искать для себя что-то новое и необычное. Шпицберген привлекает их своей «отчужденностью» от всего остального мира, своим географическим положением, да и природа крайнего севера необычайно красива», – говорит Анастасия Арташова, гид-переводчик в Баренцбурге.

По мнению руководителя турбюро Виталия Шутко, повышение показателей объясняется притоком большого числа групп, индивидуальных туристов, а также интересом к гостинице «Баренцбург». В этом году были отремонтированы ее внутренние помещения, модернизирован интерьер, заменены коммуникации, обновлена система пожарной охраны. Несомненно, условия размещения стали гораздо комфортнее. Путешественники, которые останавливались в гостинице в предыдущие годы, отмечают разумное сочетание цены и качества предлагаемых услуг после ремонта. «По сравнению с прошлым годом, число гостей Баренцбурга возросло на 800 и 2772 человека в зимний и летний сезоны соответственно. Зимой в российской столице Шпицбергена побывали 2800 человек, а летом – 8632, что на 30% превышает аналогичные показатели прошлых лет.

Увеличение числа туристов в российских поселках во многом связано с большим количеством крупных туристических кораблей, посетивших Ба-



ренцбург и Пирамиду. С середины мая по октябрь 2012 года в портах российских поселков побывали 185 круизных лайнера и 21 яхта. Регулярно на протяжении лета в порт Баренцбурга заходили круизные гиганты M/S Quest и M/S Fram. M/S Nordstjernen, возобновивший работу летом этого года, посещал Баренцбург каждый вторник и пятницу на протяжении всего лета, а M/S Langøysund закончил навигацию только в середине октября.

Особенностью сезона 2012 года стал приток частных туристов. Их удалось привлечь во многом благодаря экспедиционно-логистическому центру «Груммант», функционирующему в российских поселках в составе треста «Арктикуголь» с апреля этого года. Его малобюджетный хостел в Баренцбурге и кемпинг в поселке Пирамида распахнули свои двери всем ценителям Арктики, и в первую очередь – активным путешественникам.

Выход в море на лодке «Ротан». ФОТОГРАФИЯ: АЛЕКСАНДР РОСКУЛЯК



*Круизный лайнер Hamburg в порту Баренцбурга
ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА
АНАСТАСИЕЙ АРТАШОВОЙ*

ТУРИСТИЧЕСКОГО ГОДА



На привале между поселками Колсбей и Грумант



Ледник Нордениельда в окрестностях поселка Пирамида



Спуск в поселок Грумант



Ольга Асокова (справа) с туристами около логистической базы центра «Грумант». ФОТОГРАФИЯ: АЛЕКСАНДР РОСКУЛЯК

Благодаря «Груманту», в распоряжении которого имеются лодки, легче стало организовывать переброски в другие точки архипелага.

«Так как активные туристы едут на Шпицберген смотреть Арктику, появление возможности попасть в наиболее интересные места, удаленные от поселков, в разы увеличивает привлекательность путешествий. В летнем сезоне этого года перебросками на лодках воспользовались 10 групп туристов и специалистов, приехавших на архипелаг. Если суммировать время аренды, лодки отработали непрерывно из двух месяцев летнего сезона полные четыре недели – т.е. месяц находились на маршрутах. Я считаю, что это очень неплохо для начала», – говорит руководитель центра «Грумант» Ольга Асокова.

Отсутствие зимнего скутерного сезона в 2012 году привело к снижению показателей по-



Мозаичное панно в здании старой столовой в поселке Пирамида. ВСЕ ФОТОГРАФИИ: НАТАЛИЯ ШМАТОВА

сещения туристами поселка Пирамида. В период с марта по сентябрь здесь побывали 2 403 гостей, что примерно на 300 человек меньше, по сравнению с прошлым годом. В целом же интерес к поселку держится на стабильном уровне. «Пирамида – замечательный поселок с потрясающей для Арктики архитектурой. Любимое место туристов в поселке – здание старой столовой, построенное в стиле сталинского провинциального ампира», – говорит Константин Будик, гид-переводчик в поселке Пирамида. Путешественников также привлекает уникальная атмосфера здешних мест, микроклимат и горнолыжный потенциал. ■

Материал подготовлен редакцией «Русского вестника Шпицбергена»

Крылья над Шпицбергенем

| Никита БУТОМО

*Погода на Шпицбергене переменчива и часто преподносит пилотам сюрпризы.
ВСЕ ФОТОГРАФИИ: НИКИТА БУТОМО*

Пилоты компании «Конверс Авиа» работают на Шпицбергене около двух лет – до этого здесь летали «Спарк +» и «Газавиа». На архипелаге экипажи «Конверс Авиа» обеспечивают вертолетными перевозками трест «Арктикуголь» и Генеральное консульство России. Здесь их знают не только российские организации, но также норвежцы, пользующиеся услугами вертолета треста для перевозки особо тяжелых грузов.

Норвежские вертолеты Super Puma и Accurey больше похожи на игрушки, чем на взрослые машины. Super Puma даром что называется «супер» – на борт берет 4-5 человек и до 500 кг груза. А наш, трестовский?

Это зависит от типа вертолета, т.е. от мощности двигателей. У треста – случайно или нет – самый мощный из всех Ми-8. Вертолет может поднимать до 4 тонн груза внутри и до 3 тонн на внешней подвеске. Это зависит от метеословий, общей заправки вертолета. Для нас, геологов, 2,5 тонны – обычный груз.

Когда 7 сентября мы снимали отряд геолога А.Н. Сироткина из Бьернфьорда, некуда было сесть – так много было вещей. Весь сезон к Сироткину подвозили людей, груз: то это необходимо, то другое, – и вот, накопилось.

Оставлять на месте лагеря ничего нельзя – губернатор специально предупреждает об этом, выдавая нам разрешение на работы в заповеднике. Каждый камень должен быть возвращен на место.

В этом году на Шпицбергене работали экипажи под командованием Александра Муха и Дмитрия Будзинского.

«Летный состав находится на архипелаге в среднем 2-3 месяца. В экипаже, как правило, 3 человека: командир, второй пилот и бортмеханик», – рассказывает Александр Мух.

Оба командира экипажа имеют за плечами огромный опыт работ в разных частях планеты. Оба часто ездят шефпилотами, возглавляют группировки российских вертолетчиков гуманитарной поддержки миссии ISAF в Афганистане, практически всех миссий ООН в Африке. И вот наши парни попали на Шпицберген. Где же они побывали в этом году? На крайнем юге и крайнем севере архипелага. Они перевозили геологов в Ниссенфьелла, в Бьернфьорд – на северо-запад Шпицбергена, одно из красивейших мест на архипелаге, – Кейлхауфьелле на мысе Серкап. Биологи летали на свою любимую Северо-Восточную Землю – это самая дальняя точка на архипелаге, где побывал наш Ми-8.



*Пилоты не выбирают, куда лететь. Надо – и они летят.
За штурвалом командир экипажа Александр Мух.
ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА АЛЕКСАНДРОМ МИХОМ*

Полеты над Шпицбергенем – это воздушные ямы, низко висящая облачность, погода, меняющаяся с быстротой ветра – почти каждые полчаса – и птицы. Птицы – самое страшное при полетах над Шпицбергенем. Здесь, в Арктике, да еще в заповедниках, их много. Некоторые птицы летают высоко, но, увидев вертолет, камнем падают вниз,

Вертолетная база на мысе Хеер в Баренцбурге



Полеты на Шпицбергене проходят на высоте порядка 1500 м.
На фото – второй пилот Евгений Баранов
ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА АЛЕКСАНДРОМ МИХОМ



Заправка вертолета в Лонгьире

стремясь пролететь между лопастей – такой у них здесь экстремальный вид спорта. Но пилотам не до смеха. Для них это – головная боль. Увидеть птицу, отвесно падающую вниз, трудно. Надо успеть. Она как снаряд: может попасть под винт, может пробить колпак кабины.

Заправляется вертолет в Лонгьире. 1500 литров топлива хватает на средний полет, но его количество определяется поставленной задачей. Можно представить, во что выливается 27 полетных часов за один сезон. Но трест щадит наши кошельки. Если бы это были норвежские цены, ученые слетали бы только в Лонгьир и обратно. Для полетов на большие расстояния механики ставят в салоне дополнительный бак с керосином. Место для груза сокращается. Полеты на большие расстояния проходят на высоте 1500 метров, т.е. выше туч, и могут длиться до 5 часов в зависимости от за-

правки, загрузки и еще ряда условий. В этом случае мы видим лишь пелену облаков и изредка, в просветах – долины и горы Шпицбергена.

Работа наших пилотов, как всегда, зависит от их мастерства. Норвежские машины могут летать на автопилоте и обигать местность, ночью и в тумане, а российская машина тяжелая, хоть и маневренная, электроники мало – важны руки и чутье пилота. Когда мы снимали из лагеря заболевшего сотрудника, лететь пришлось почти касаясь воды – так низко была облачность. Но аппендицит не может ждать – и пилоты летят. Лишь один раз они посоветовали мне вызвать норвежского спасателя. Был сильный ветер, ночь и плохая видимость, а приборов ночного видения у них пока нет. Пилоты сожалели, что не могут лететь. Вертолет у треста один, будем его беречь. ■

Электронные фантазии у подножия Пирамиды

Материал подготовлен Виталием ШУТЬКО и Натальей ШМАТОВОЙ



*Концерт в поселке Пирамида гости ждали с нетерпением.
ВСЕ ФОТОГРАФИИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ ВИТАЛИЕМ ШУТЬКО*

Начало осени в поселке Пирамида ознаменовалось выступлением норвежского музыкального дуэта Frost. Вопреки «холодному» названию группы (frost по-норвежски означает «мороз»), впечатления у зрителей о концерте остались самые теплые.

ПОДГОТОВКА К ВЫСТУПЛЕНИЮ

В качестве концертной площадки трест «Арктикуголь» предложил музыкантам здание ДК, а все необходимое для выступления техническое оборудование, включая генератор, музыканты привезли с собой. Транспорт для перевозки техники к месту проведения мероприятия также был предоставлен трестом.

Организаторы концерта – продюсер группы Игорь Шайтанов и Эва Грендал (мать вокалистки дуэта Frost и автор фотовыставки, организованной в фойе Дома культуры) – приехали в поселок за три дня до мероприятия, чтобы произвести все необходимые приготовления. 30 августа на корабле MS Langøysund в поселок Пирамида прибыли техники для монтажа оборудования.

Настроив аппаратуру, музыканты и организаторы занялись оформлением зала и фойе ДК. Здесь были развешаны картины и подключен проектор для показа старых фотографий во время концерта. Жители поселка Пирамида

Посмотреть выступление Frost собралась публика самых разных возрастов



Агги Петерсон: электронный авангард на сцене ДК





Мэр Лонгйира Кристин Кристофферсен поздравляет музыкантов



В фойе Дома культуры состоялась фотовыставка, подготовленная Эвой Грендал – матерью Агги Петерсон.

помогли организовать в фойе Дома культуры бар с едой и напитками.

ДАВНЯЯ МЕЧТА

По словам участников группы, супружеской пары Агги Петерсон и Пера Мартинсена, идею выступления в Пирамиде они лелеяли давно. На музыкальной сцене Шпицбергена Агги и Пер не новички: осенью прошлого года они уже выступили с концертом в Лонгйире. Со Шпицбергеном у участников группы связь через поколения: родные Агги работали здесь фотографами, а Пер – из семьи норвежских полярников. Спустя несколько десятков лет творческая пара, вдохновившись просторами Арктики, решила внести свой вклад в дело предков – на этот раз музыкальный.

Для исполнителей электронной музыки Агги и Пера Пирамида – «другая

планета», край загадок и призраков, таинственных звуков и странных ритмов, что нашло воплощение в музыкальных композициях группы и ярком артистическом исполнении.

ВСТРЕЧА ГОСТЕЙ

Концерт собрал более 140 зрителей. В субботний день к берегам Пирамиды стекались большие и малые корабли: на борту круизного лайнера M/S Polargirl в поселок прибыли 90 человек, еще 20 прибыли на корабле, некоторые зрители добиралась на яхтах (их было четыре) и частных лодках. На причале гостей встречали гид-переводчик Дмитрий Андреев и продюсер коллектива Frost Игорь Шайтанов. Все прибывшие на мероприятие были приглашены в концертный зал.

ТЕПЛЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Женский вокал Агги Петерсон и неординарные электронные аранжировки с фото- и видео сопровождением во время выступления никого не оставили равнодушными. По окончании концерта было сказано много теплых пожеланий и слов. На память публике музыканты оставили положительные эмоции и добрые воспоминания.

После выступления для всех желающих была организована экскурсия по поселку. По ее окончании гости Пирамиды поспешили в бар и сувенирный магазин. Организаторы и участники концерта остались довольны проведенным мероприятием и выразили свои пожелания о дальнейшем сотрудничестве с трестом «Арктикуголь». ■



Холод в зале не помешал зрителям наслаждаться звуками музыки

В 2006 г. мне довелось побывать в служебной командировке на Шпицбергене. Тогда я работал вторым пилотом вертолета Ми-8Т, входящим в структурное авиаподразделение треста «Арктикуголь». Мы выполняли полеты над территорией архипелага с целью обеспечения деятельности генконсульства РФ в Баренцбурге, многочисленных научных экспедиций, а также хозяйственных работ треста. Пользуясь таким случаем, я не отказал себе в удовольствии ознакомиться с артефактами, оставшимися после активного освоения архипелага, особенно касающимися рельсового транспорта. Разумеется, времени для этого было не так уж и много, но с фотоаппаратом я не расставался практически ни на день.

На архипелаге Шпицберген встречается достаточно много участков, где некогда пролегли узкоколейки. Обусловлено это прежде всего тем, что рельсовая колея была единственным средством доставки грузов от одного пункта до другого с самыми минимальными затратами и максимальной эффективностью.

Запасы каменного угля, обнаруженные экспедицией В.А.Русанова 1912 года в районе Колсбея, соответствовали возможности его промышленной добычи и доставки на материк в порты Мурманска и Архангельска. Активное строительство российских шахт пришлось на начало 1930-х годов. Тогда же и началось строительство подъездных путей для доставки угля к местам отгрузки на суда.

В 1930-годы перед советскими строителями возникла задача жизнеобеспечения рудника Грумант. Для доставки морских грузов и пресной воды необходимо было строить порт, но многочисленные мели и впадины делали невозможным его закладку на руднике. Порт пришлось сооружать в соседней бухте Колсбей. Эта бухта дала название разросшемуся впоследствии на ее берегу поселку. Колсбей и Грумант соединила узкоколейная железная дорога, проходившая вдоль берега Ис-фьорда. На ее открытом участке была сооружена деревянная галерея, защищавшая железнодорожные пути от заносов и непогоды. Общая протяженность железнодорожных путей от Колсбея до Груманта составляла более 8 км. Участок Грумант – Колсбей был единственной железнодорожной трассой на архипелаге, ширина колеи которой составляла 900 мм. Ширина колеи других железнодорожных участков Шпицбергена в российских поселках – 750 мм.

Все шпицбергенские узкоколейки работали на электрической тяге. Уголь перевозился на электровозах, а основным видом подвижного состава были двухосные вагонетки. Электроэнергию для российских узкоколеек вырабатывали две электростанции: одна находилась в Колсбее, другая – в Баренцбурге¹. Еще в конце 1980-х участки дороги в поселках Грумант и Ба-

Фрагмент 900-миллиметровой колеи с остатками защитной деревянной галереи между Грумантом и Колсбеем.
ВСЕ ФОТОГРАФИИ: МИХАИЛ КУЖИМ



Деревянный железнодорожный мост через ручей Русанова (примерно 5-й км узкоколейной железной дороги, идущей к Груманту).



Два деревянных железнодорожных моста на сохранившемся участке узкоколейки между шахтой №5 и поселком Баренцбург.

Общая протяженность участков узкоколейных железных дорог в российских и норвежских поселках была примерно такова: между Грумантом и Колсбеем – более 8 км (по карте – все 10 км), в Баренцбурге – около 3 км, в поселке Пирамида – 6 км, в Нью-Олесунне – 5 км.

Узкоколейки

| Михаил КУЖИМ

Шпицбергена

ренцбург сохранились, теперь же трасса угадывается по насыпям с полусгнившими шпалами, фрагментами стрелочных переводов и основаниям перекрытий. На некоторых фрагментах рельс отчетливо читается «КМЗ им. Сталина, Т18 кг, IX-1950 г.».

В Баренцбурге участок узкоколейки протяженностью около 2 км между рудником и угольным складом не разобрали за ненадобностью, а использовали в качестве «фундамента» для сооружения деревянного короба с коммуникациями – водопроводом и электрическими кабелями. На этом участке сохранились два деревянных железнодорожных моста.

Самой северной в мире узкоколейкой можно считать ветку в Нью-Олесунне, расположенную за 78-й параллелью. Там также сохранился небольшой участок с подвижным составом, в частности с паровозом. Когда-то по ней также двигались перевозившие уголь вагонетки. Одна из них сегодня стоит на рельсах в районе угольного причала как памятник славного шахтерского прошлого этого небольшого поселка.

Большой интерес представляет экспозиция музея под открытым небом в Лонгьире. Там оборудован небольшой участок дороги с шириной колеи 900 мм, на котором представлены отдельные образцы подвижного состава и угледобывающей техники. Основным же способом доставки угля из рудников в порт в начале XX века, когда был основан Лонгьир, были канатные дороги, некоторые участки которых до сих пор в работоспособном состоянии, а некоторые – закрыты. Сегодня их фрагменты являются интереснейшими памятниками техники. Опоры канаток настолько органично вписались в ландшафт поселка, что даже перекочевали на многочисленные сувенирные изображения на значках, кружках и футболках. ■

¹ Судя по кадрам старой кинохроники, первая построенная в Баренцбурге электростанция была с паровым приводом. Двухцилиндровая компаунд-машина была разрушена в ходе обстрела немецкими кораблями в 1941 г. (по некоторым источникам – в 1943 г.). (Прим. авт.)

Узкоколейная железная дорога (узкоколейка) – железная дорога с шириной колеи менее стандартной (для СССР и России менее 1520 мм). Обычно узкоколейками принято называть железные дороги с шириной колеи 600–1200 мм (Прим. ред.)



Участок узкоколейки, начинающийся у шахты №5 в Баренцбурге. На участке установлен короб с коммуникациями от поселка к подсобному хозяйству.

Участок шахтной железнодорожной колеи на территории музея в Лонгьире. На заднем плане – склон горы с фрагментами канатной дороги между рудником и портом (примерно – середина 1920-х годов).



В поселке Пирамида трасса узкоколейной железной дороги начиналась от шахты №2 «Северная», шла параллельно линии берега и заканчивалась в районе угольного склада. Транспортные операции на поверхности выполнялись контактным электровозом КР-10.

Нефтяным пятнам

сказали «нет»

26 сентября в заливе Грен-фьорд в Баренцбурге состоялись учения по ликвидации последствий нефтяного загрязнения. Их продолжительность составила 4 часа.

В 8.00 в акваторию залива вошли два судна и, имитируя разлив нефтепродуктов в районе причала рудника Баренцбург, начали производить сброс в воду пены. По сценарию учений, о разливе топлива сообщили в администрацию губернатора и изложили историю ЧП: 25 сентября танкерное судно МТ «Танк» доставило 1000 м³ дизельного топлива на нефтехранилище, принадлежащее тресту «Арктиуголь», а утром 26 сентября было обнаружено повреждение трубопровода в районе причальных сооружений. Утечка была остановлена, однако в результате происшествия в море попало приблизительно 300 м³ дизельного топлива. Трест принял меры по ликвидации утечки в район причала с применением имеющегося в его распоряжении оборудования, однако за ночь разлитое топливо распространилось по Грен-фьорду.

Работники треста, пройдя на лодке территорию загрязнения, определились с местом установки полосы из заградительных бонов. Территорию и масштаб загрязнения также обследовал норвежский спасательный вертолет. К месту предполагаемого загрязнения на моторной лодке прибыли два норвежских специалиста для обсуждения с российской стороной совместного плана действий по уборке загрязнения. По требованию норвежских специалистов в штаб ликвидации разлива нефти была направлена копия сертификата качества разлитого дизельного топлива.

По команде главного инженера рудника В.Г.Железнякова работники горно-спасательного взвода (ГСВ) начали операцию по ликвидации разлива нефтепродуктов. Заградительные боны были установлены на воду и растянуты вдоль береговой линии. После доставки и тестирования оборудования работники ГСВ приступили к имитации сбора нефти с поверхности воды. Примерно в 11.30 возникли сложности с мотопомпой:



Спуск на воду заградительных бонов.
ВСЕ ФОТОГРАФИИ: ПАВЕЛ ГЛУХЕНЬКИЙ

1. Переводчик Стейн-Магне Виик и норвежские специалисты (слева направо) знакомятся с руководителями ликвидации аварии. Справа – главный инженер рудника Баренцбург В.Г.Железняков

2. Установка заградительных бонов вдоль береговой линии

3. Штаб ликвидации загрязнения размещался на судне Nordsyssel

вода не выходила из шланга в сосуд накопления. Как оказалось, шланг промерз в связи с минусовой температурой (-7°C). Шланг погрузили в морскую воду и пустили через него смесь пены, воды и воздуха. На этот раз все прошло удачно: операция по ликвидации последствий разлива нефтепродуктов завершилась благополучно, а действия работников треста были оценены на отлично.

Проведенные учения показали, что для сбора нефтепродуктов с поверхности воды при отрицательных температурах воздуха необходимо задействовать баржу «Пирамида» или катер «Баренцбург», а работу на поверхности воды проводить вахтами продолжительностью не более 30 минут во избежание переохлаждения организма людей. ■

Материал подготовлен редакцией «Русского вестника Шпицбергена» на основании отчета и.о. зам. гл. инженера по ТБ и ОТ Д.А.Щербы



Археологический сезон

| Беседовала Наталия ШМАТОВА

Экспедиция Института археологии РАН работает на Шпицбергене с 1978 года. О полевом сезоне 2012 года «Русскому вестнику Шпицбергена» рассказал руководитель экспедиции, доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник, заведующий группой арктической археологии Института археологии РАН Вадим Федорович Старков.

– В каких районах велись полевые работы в этом году?

– Основные районы работ экспедиции 2012 года представлены двумя регионами острова Западный Шпицберген. Первый – Грен-фьорд, второй – залив Решерш и Ван-Кейлен фьорд. Современный обзор побережья залива Грен-фьорд привел к фиксации трех новых исторических объектов периода начала угледобычи на Шпицбергене.

– Что это за объекты?

– На площади террасы, где располагалась большая часть угольных шахт Баренцбурга, обнаружено восемь в разной степени сохранившихся деревянных столбов, из которых два находятся *in situ*¹. Эти столбы, по всей вероятности, являлись створными знаками², поскольку ориентированы примерно под прямым углом к линии побережья. Также найдены входы в штольни – на расстоянии около 30 м ниже сглаженного уступа террасы с остатками столбов и чуть севернее него.

– Поселение Кокеринесет на западном побережье Грен-фьорда не имеет аналогов на Шпицбергене и практически не изучено раскопками. Позволил ли осмотр состояния комплекса археологических памятников, проведенный в июле этого года, получить новые сведения об этом уникальном объекте?

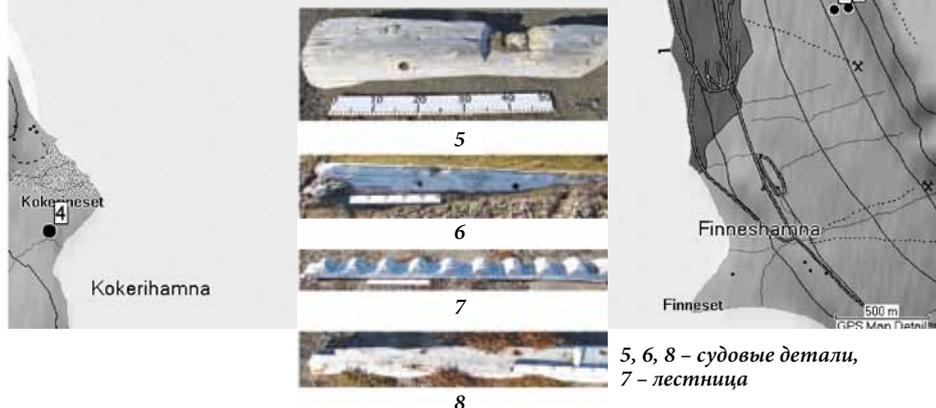
– В этом году особое внимание было уделено обследованию и фиксации находящихся здесь погребальных комплексов. Более или менее отчетливо читаются следы от десяти погребений в виде ямок-впадин длиной 1,8-2,2 м и шириной 0,30-0,60 м. В ряде случаев сохранились деревянные доски от гробов. В нескольких случаях на могилах сохранились следы насыпей. Данные аэрофотоснимка позволяют предполагать, что на обследованном участке захоронений могло быть больше.

– Кому могли принадлежать эти захоронения?

Места работ 2012 года на восточном и западном берегах залива Грен-фьорд.

1-3 – объекты индустриальной археологии в районе Баренцбурга:

1 – деревянные столбы, возможно, створные знаки, 2 – вход в штольню, 3 – штольня; 4 – могильник на мысе Кокеринесет.



– Скорее всего, русским поморам. Во-первых, они расположены на краю русского поселения и связаны с ним. Во-вторых, на многих погребениях сохранились остатки крестов, что было характерно для русских погребений.

– Расскажите, пожалуйста, подробнее о работах в заливе Решерш и Ван-Кейлен-фьорде.

– В этих районах были проведены разведочные погружения в местах возможных якорных стоянок экспедиции В.Я. Чичагова на глубины от 35 до 1,5 метров. При погружениях проводилась видеосъемка. Подводные исследования затруднялись относительно плохой видимостью, которая обусловлена интенсивным сбросом ледниковых вод. К сожалению, в подобных условиях визуальным методом невозможно обнаружить мелкие объекты, крупные также не были обнаружены.

Разведочные работы в этих районах велись не только под водой, но и на побережье. Нам удалось обнаружить большое количество артефактов, среди которых – заявочные знаки и судовые детали. Основное количество находок было сделано в заливе Сторбукта. В восточной части залива залегает довольно большое количество остатков судового дерева. Среди них особый интерес представляет полностью сохранившийся трап (судовая лестница) длиной 2,6 м.

Лестница является типичным судовым трапом поморских больших кочев грумантского типа. На этих судах все помещения, жилые и служебные, находились под палубой, и пройти туда вниз можно было лишь с помощью тра-

пов. Такая лестница менее удобна, чем обычная, с перекладинами, но она более массивная и крепкая, что особенно важно для судовых деталей.

– В Ван-Мейн-фьорде находятся остатки поморского коча – редчайшая находка для Шпицбергена. Уже несколько лет обсуждается вопрос о расчистке фрагментов судна и его музеефикации в Баренцбурге. Наметились ли какие-то подвижки в этом вопросе?

На сегодняшний день раскопки на этом объекте запрещены норвежской стороной. 10 августа в администрации губернатора состоялось обсуждение этого вопроса со старшим советником по вопросам памятников культуры Ирене Скауэн Сандодден.

Мы заинтересовались о причинах отказа расчистки судна, ведь речь идет не о раскопках, поскольку отсутствует культурный слой, а о расчистке фрагментов судна от береговых заносов. В своем ответе И.С.Сандодден заявила, что работы относятся к разряду раскопок, поскольку производится вскрытие перекрывающего слоя.

По предложению генерального директора треста «Арктикуголь» А.П.Веселова этим летом была осуществлена поездка в Ван-Майен-фьорд с целью осмотра залегающих там фрагментов поморского судна. Решение о музеефикации этого объекта в Баренцбурге пока не принято. ■

¹ лат. «на месте» (Прим.ред.)

² Ориентир, расположенный на одной прямой (в створе), для указания направления движения судна или самолета, обозначения какого-либо рубежа. (Прим.ред.)

ОТ СНЕГА ДО СНЕГА

Гляциология¹ – сравнительно молодая наука, появившаяся в XIX веке и изучающая разные виды льда. Для гляциологов лето – время походов по ледникам и снегам. О полевых работах современных ледоведов на полярном архипелаге «Русскому вестнику Шпицбергена» рассказал руководитель полевого отряда гляциологической экспедиции на Шпицбергене, сотрудник Института географии РАН Роберт Чернов.

Работа гляциологической экспедиции начинается с обсуждения и уточнения научных планов, маршрутов, сроков, приготовления снаряжения и измерительного оборудования. Как правило, основная часть подготовительной работы происходит за несколько месяцев до экспедиции, еще в Москве, хотя у нас есть редкая возможность оставлять и готовить часть полезного снаряжения на научной базе в Баренцбурге.

Работы экспедиции делятся на зимние и летние. Зимой проводятся масштабные работы по измерению снеготолщин на ледниках и репрезентативных участках, проложенных еще в 1980-е годы. Определенные усилия направлены на изучение особенностей снежного покрова архипелага, поскольку теплофизические свойства снега играют важную роль для со-

ОТДЕЛ ГЛЯЦИОЛОГИИ ИНСТИТУТА ГЕОГРАФИИ РАН

- Создан в марте 1956 г.
- Основатель и первый заведующий отделом – академик Григорий Александрович Авсюк. С 1968 г. отделом руководит академик Владимир Михайлович Котляков. Последние годы ближайшим помощником и заместителем заведующего отделом является Н.И.Осокин.
- В настоящее время в отделе работают порядка 50 сотрудников, в том числе 1 академик, 2 член-корреспондента РАН, 4 доктора наук и 26 кандидатов наук.
- Основные задачи научных исследований: реконструкция, современный режим и динамика полярного и горного оледенения, взаимодействие снежного покрова и ледников с многолетней мерзлотой.

хранения мерзлоты. Наиболее трудоемкая часть зимних работ связана с проведением радиолокационных исследований ледников.

В настоящее время внимание гляциологов сосредоточено на горном оледенении Земли Норденшельда. Доступность ее ледников позволяет осуществлять зимние однодневные маршруты на снегоходах, хотя продолжительность каждого маршрута нередко превышает 12 часов. Фактически за 1-2 недели мы получаем такой объем данных, что по возвращении в Москву требуется несколько месяцев для их обработки.

Наиболее крупные из находящихся на этой территории ледников – Фритьоф, Альдегонда, Восточный и Западный Гренфьорд, Тавле, Дальфонна. За последние 100 лет ледники Шпицбергена значительно сократились: некоторые ледники горного оледенения Земли Норденшельда отступили на 1-1,5 км, а малые формы оледенения – многолетние снежники и небольшие каровые ледники вовсе исчезли с ряда склонов. Однако за последние несколько лет ситуация, похоже, стала

меняться в противоположную сторону. Это не значит, что ледники снова двинулись вперед, но есть другие признаки, указывающие на улучшение их питания. На мой взгляд, это как раз связано с увеличением ежегодного количества зимних осадков и, конечно, более прохладным летом на Шпицбергене. О смене глобального потепления на глобальное похолодание говорить еще рано: наш район исследований слишком ограничен, по сравнению со всей Арктикой, поэтому с выводами лучше подождать.

Летние работы более разнообразны по своей тематике. Например, у нас имеются обязательные ежегодные задания, связанные с мониторингом состояния поверхностного слоя грунтов на определенных площадках. Также до прошлого года мы проводили балансовые измерения по рейкам на 6 ледниках, 4 из которых находятся в районе поселка Баренцбург. Сейчас мы начали новый проект, связанный с неглубоким бурением на леднике Восточный Грен-фьорд, и, надо отметить, уже получили интересные результаты по температурному режиму льда и положению зон льдообразования на поверхности ледников, свидетельствующие об изменении современных климатических условий на Западном Шпицбергене.

Летние маршруты – наиболее трудные для проведения гляциологических исследований. Мы стараемся включать в состав отряда людей выносливых и знакомых с техникой передвижения в горах и на ледниках. За 5-7 дней в маршруте накапливается значительная усталость, и требуется перерыв на отдых. Кроме того, погода Шпицбергена вносит свои коррективы в планы гляциологов. В июле-августе устойчиво чередуются недели с благоприятными и неблагоприятными погодными условиями, и здесь мы стараемся подловить нужный цикл для планирования летних маршрутов. ■



На маршруте. ВСЕ ФОТОГРАФИИ: РОБЕРТ ЧЕРНОВ

Выход к ледникам планируется по погоде или по состоянию снега, который в ночные часы становится плотнее – смерзается. На себе везем запас продуктов, примус, горючее, ружье, бур, веревку, ледоруб, рулетку, весы, плотномер, пачку деревянных или бамбуковых реек. На троих немного, на одного было бы чересчур.

¹ от лат. glacies — лед и греч. logos — слово, учение.



К верховьям ледника

В начале лета на ледниках еще сохраняется снежный покров. Талая вода, насыщая его, бежит вниз многочисленными ручьями, сочится под снегом, порой заливая обширные площади и образуя снежные болота. Пройти через них, не промочив ноги, потребует немало терпения и сноровки. Напитавшись водой до критической массы, «белое болото» исторгает из себя водоснежный поток, который устремляется вниз по леднику – красивое и шумное зрелище.



Измерения снежного покрова в долине Грендален. «Крест-пробойник» используется для разрушения плотного снега, содержащего прослойки льда

Вид уставшего и промокшего человека, спускающегося с горы с большим металлическим крестом в руке, вызывает у сограждан одобрение. Работа сделана на совесть, день принес еще 49 измерений, которые не окажутся лишними.

Лед не знает компромиссов

В фоторепортаже использованы отрывки из полевого дневника гляциолога Р.Чернова «Этюды о Шпицбергене»



Теплофизические измерения на плато ледника. ФОТОГРАФИЯ: А.КУДИКОВ

Раскладной рейкой мы измеряем запасы снега, его плотность в разных слоях, оцениваем структуру. Чем больше измерений по профилю, тем лучше для статистики, тем точнее результат.



Снежный шурф. Студенты географического факультета МГУ проходят летнюю практику на Шпицбергене.

Чем выше поднимаемся, тем суше. Снег становится плотнее, вся вода просачивается сквозь него к поверхности льда. Мы не торопимся подниматься. Пора копать шурфы в снегу – любимое занятие гляциологов.

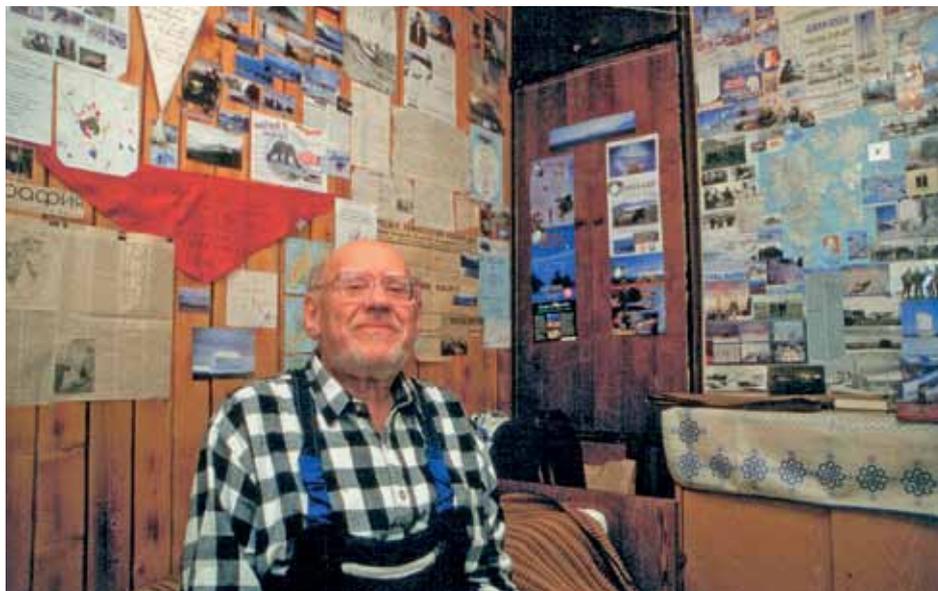


Отбор проб почвы.

Трудоемкие наблюдения за температурным режимом верхнего слоя мерзлоты до сих пор остаются надежным дополнением к автоматизированным измерениям. Вооружившись ломом и кувалдой, положив в рюкзак гроздь термометров и рулетку, теплый запасной свитер и рукавицы, я десятки раз примерял на себя этот маршрут. Ближе к концу двухметрового лома приварен металлический прут – чтобы было легче вынимать лом, после того как загонишь его в грунт кувалдой. В отверстие следует опустить термометр и ждать, когда установится температура. Постепенно движения и усилия оттачиваются до совершенства, и механическая работа происходит сама по себе.

Человек льда

| Беседовала
Наталья ШМАТОВА



Е.М.Зингер в своем рабочем кабинете в Баренцбурге, на базе Кольского научного центра РАН (2001 г.) Кабинет одновременно служил Е.М.Зингеру жилой комнатой. Здесь – в своеобразном миниатюрном краеведческом музее – была собрана необычная и богатая коллекция вымпелов, географических карт, значков, картин, фотографий. Большинство экспонатов рассказывали о ледяном архипелаге. Сюда часто заглядывали шахтеры, строители, пилоты, служащие рудника, моряки, коллеги Е.М.Зингера из советских и зарубежных экспедиций. ВСЕ ФОТОГРАФИИ ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Е.М.ЗИНГЕРА

Евгения Максимовича Зингера¹ знает не одно поколение полярников. Уже в советское время пресса назвала его «живой легендой Шпицбергена», он покорил сотни ледников. В 1965 году под его руководством на архипелаг отправилась первая советская гляциологическая экспедиция Института географии АН СССР, результаты которой заложили основу для решения важных проблем оледенения Арктики.

С тех пор уже почти полвека российские гляциологи работают на архипелаге, изучая колебания ледников, их влияние на рельеф и климат. «Русский вестник Шпицбергена» побеседовал с Е.М.Зингером о его работе на Шпицбергене и исследованиях природных льдов архипелага.

– Что стало отправной точкой вашего пути в Арктику?

¹ Ветеран Института географии РАН, Почетный полярник СССР, автор порядка 500 научных работ, литературно-художественных произведений, посвященных изучению труднодоступных и суровых ледниковых районов Арктики. Российским полярникам хорошо известны его книги «Между полюсом и Европой», «Шпицберген – ледовый архипелаг» и др. В 1965–2008 гг. он был бессменным начальником Шпицбергенской гляциологической экспедиции, что само по себе, возможно, не имеет аналогов.

– Привязанностью к Северу я во многом обязан своему отцу – полярному путешественнику, исследователю, старейшему советскому журналисту и писателю Максиму Зингеру. Его книги о севере, сотни корреспонденций и очерков, напечатанных в крупнейших советских изданиях, были пропитаны любовью к покорителям Арктики и бескрайним просторам Севера. В нашей московской квартире часто встречались друзья и соратники отца, возвращавшиеся из ежегодных полярных походов в Арктику. В детские и юношеские годы я общался с первыми Героями Советского Союза – С.А.Леваневским, И.В.Дорониным, знаменитыми капитанами В.И.Ворониным, М.Я.Сорокиным, А.П.Бочekom, полярными исследователями Н.И.Евгеновым, О.Ю.Шмидтом и Г.А. Ушаковым. Наряду с влиянием отца общение с этими людьми и предопределило мой дальнейший жизненный путь. Я начинал работать радистом на небольшой полярной станции на Чукотке, служил на ледоколе «Микоян», затем учился в МГУ на кафедре географии полярных стран и, наконец, стал гляциологом.

– Как вы оказались на Шпицбергене?

– В начале 1960-х годов окончательно созрела идея проведения комплексных гляциологических исследований

на Шпицбергене. Многие участники полярных экспедиций высказались за организацию экспедиции на этот архипелаг. Руководитель отдела гляциологии член-корреспондент АН СССР (впоследствии академик) Григорий Александрович Авсюк горячо поддержал это предложение, а президиум Академии наук СССР включил исследования ледников на Шпицбергене в план работ Института географии на 1965 год. Так родилась первая советская гляциологическая экспедиция на норвежский полярный архипелаг. Авсюк назначил меня ее начальником, а Леонида Сергеевича Троцкого — научным руководителем.

– Какие задачи стояли перед экспедицией?

– Прежде всего, попытаться выявить в разных частях Шпицбергена важнейшие закономерности оледенения и климатические условия, в которых оно существует. К числу малоизученных или вовсе не обследованных территорий относились обширные ледниковые покровы, распространенные на крупнейшем и наиболее гористом острове архипелага — Западном Шпицбергене. Нам часто приходилось работать в условиях, сопровождавшихся опасностью для жизни, но во время сотен маршрутов по ледникам, морю и воздуху были получены уникальные результаты, на основании которых впервые удалось создать концепцию современного оледенения архипелага и написать две монографии «Оледенение Шпицбергена (Свальбарда)» и «Гляциология Шпицбергена».

– Чем интересен для гляциологов арктический архипелаг?

– Шпицберген — классическая страна полярных исследований. Здесь впервые в истории ученые начали более 400 лет назад знакомиться с суровой природой Арктики и измерять колебания ледников. Дело в том, что колебания концевых участков полярных ледников служат индикаторами глобальных изменений климата, поэтому данные о них используются при составлении гляциологических и климатических прогнозов для обширных территорий российской Арктики.

Что же касается ледников Шпицбергена, то они наиболее чутко реагируют на климатические изменения. Многие арктические ледники взаимодействуют с океаном, и Шпицберген в этом отношении весьма показателен. Сюда из Се-



Лыжно-саночный поезд движется на ледник Грен-фьорд. Все остановки приятны уже потому, что можно выкурить сигарету. Слева направо: м.н.с. Института географии АН СССР В.И.Михалев, замначальника Шпицбергенской партии НИИ геологии Арктики В.А.Шеринев, начальник первой советской гляциологической экспедиции на Шпицберген Е.М.Зингер. 1965 г.

– Какие изменения происходят с ледниками сегодня?

– С начала XX-го века большинство ледников деградируют, а площадь оледенения за прошедшее время уменьшилась больше чем на 2500 км². Вместе с тем отмечено, что многие ледники испытывали раньше и продолжает испытывать сейчас периоды резкого наступания, не подчиняясь общей закономерности и являя собой характерный пример катастрофических подвижек.

Существенная особенность географического положения Шпицбергена состоит

верной Атлантики многочисленные циклоны несут осадки, питающие ледники. Ледниковый сток в океан – один из наименее изученных и самых важных гляциологических процессов сегодня в контексте глобальных изменений климата.

Выяснение условий существования и развития ледников уникального в гляциологическом отношении архипелага имеет ключевое значение для понимания закономерностей эволюции во всей Евразийской Арктике и решения широкого круга задач современной гляциологии – например, способствует более правильной интерпретации событий недавней истории многих других районов, испытавших оледенение на территории России и сопредельных с ней стран.

– Какие ледники встречаются на Шпицбергене?

– Здесь представлено большинство типов современных ледников, встречающихся на земном шаре. Они различаются по характеру питания, формам оледенения и температурным режимам. Шпицберген — это своеобразный нерукотворный музей, созданный природой под открытым небом. Его площадь – более 35000 км² (59% всей суши архипелага). Особенности местного рельефа и климата обуславливают существование здесь ледников различных типов, которые образуют полный морфологический ряд от амфитеатроподобных каровых ледников-малюток, заполняющих чашеобразные углубления на горных склонах, до обширных ледниковых покровов, под которыми скрыт рельеф большей части острова Северо-Восточной Земли. Самый большой из них — Восточный лед (Остфонна).



«Ледовые бурлаки» на Шпицбергене. Первый поход на ледник Норденшельда. 1965 г.

– Можно ли говорить об особых типах ледников, характерных только для Шпицбергена?

Большой интерес у исследователей вызывает оледенение, названное по имени архипелага – Шпицбергенским типом оледенения. С самолета оно может показаться гигантской абстрактной шахматной доской, где белые поля — это ледниковые потоки, заполнившие более чем наполовину системы долин района и соединяющиеся друг с другом в верховьях, а черные поля — это торчащие изо льда отдельные вершины (нунатаки) и целые гребни гор. Вместе с остроконечными горами и голубыми фьордами серебристые ледники Шпицбергена придают его ландшафту особенную красоту и привлекательность.

в том, что он находится ближе к Исландскому центру постоянно низкого атмосферного давления и располагается на стыке теплых вод Северо-Атлантического течения и холодных вод Северного Ледовитого океана. Любые изменения этих течений вызывают достаточно быструю реакцию размеров ледников. Шпицберген первым принимает осадки, которые несут интенсивные циклоны из Северной Атлантики в Евразийскую Арктику. Твердые осадки в виде снега задерживаются на исполинских грибах многочисленных ледников, свисающих огромной белой бахромой почти по всей периферии архипелага. По мере дальнейшего движения на восток в Российскую Арктику эти циклоны ослабевают, в результате чего ухудшается питание ледников архипелагов, расположенных восточнее. ■

«МОЙ ДОЛГИЙ ПУТЬ»



Участники первой советской гляциологической экспедиции на Шпицберген (слева направо): Е.М.Зингер, Л.С.Троцкий, сотрудник Геологического института АН СССР Ю.А. Лаврушин В.С.Корякин, В.А.Маркин, В.И. Михалев. Все люди бывалые: у всех за плечами нелегкие экспедиции в наиболее суровые районы нашей страны. Ф. ОТОГРАФИИ ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Е.М.ЗИНГЕРА

С этого номера мы начинаем публиковать отрывки из мемуаров Е.М.Зингера «Мой долгий путь в Арктику». Написанные человеком, большая часть жизни которого связана с полярным архипелагом, они представляют собой «живой документ» эпохи советского освоения Арктики и адресованы широкому кругу читателей. В первой части рассказывается о прибытии на архипелаг на теплоходе «Сестрорецк» первой гляциологической экспедиции Института географии АН СССР.

Мы неторопливо приближались к цели нашего путешествия. Незаметно тянулось время. Мы часто выходили на холодную палубу из теплой каюты, чтобы лучше видеть остров Западный Шпицберген, на котором нам скоро предстояло работать. Девятого июня на горизонте показалась Земля Принца Карла, вытянувшаяся на сто километров к северу и заканчивающаяся на самой 78-й параллели.

Наконец «Сестрорецк» приблизился к устью Ис-фьорда – самого большого залива на архипелаге. Основной путь по морю пройден, и до желанной цели – Баренцбурга – было уже рукой подать!

Несмотря на ветер и холод, пассажиры толпились на верхней палубе и с волнением всматривались в ближний берег. Вот показался плоский мыс, на котором выделялись высокие мачты с нанизанными на них проводами антенн, серебристый бак-резервуар для топлива и несколько одиночных строений, затерявшихся перед однообразной предгорной равниной, усыпанной толстым слоем снега.

на Шпицберген»

– Это норвежская полярная метеостанция «Ис-фьорд Радио». Она расположена на небольшом полуострове у самого южного входного мыса Ис-фьорда., – разъяснил нам всё знающий гляциолог Корякин.

– А что такое каплиннэ? – неожиданно последовал вопрос одного из горняков.

«Кап» по-норвежски означает мыс, а мыс назван в честь профессора Упсальского университета Карла Линнея, жившего в XVIII веке. Между прочим, его лицо даже изображено на шведской купюре 100 крон.

А чем же он так прославился? – спросил другой шахтер.

Тем, что этот известный шведский натуралист впервые в истории естествознания ввел стройную систему наименования животных и растений.

Путь по Ледяному заливу был недолог. Вот уже наш теплоход поравнялся с небольшим скалистым островком, высоко поднявшимся на самом стыке Ис-фьорда и его первого рукава – Грен-фьорда, устремленного прямо на юг. На плоской вершине островка мы заметили торчащую белую свечку – маяк. На продолжительное светлое время он был выключен.

Островок напоминает настоящую крепость, – заметил гляциолог Володя Михалев.

А он, так и называется, – заметил проходивший мимо нас старший штурман Владимир Авдюков, – Фестнинген по-норвежски и есть «крепость»!

Между прочим, недавно обнаружили следы огромной травоядной рептилии, которая бродила как раз здесь во время мезозойской эры. В то время Шпицберген находился примерно на широте сегодняшней Центральной Европы, – дополнил моряка геолог Юра Лаврушин.

Это как же его туда занесло? – не удержался все тот же горняк.

Согласно теории дрейфа континентов, предложенной в 1912 году немецким геофизиком Альфредом Вегенером, в долгой истории нашей планеты происходило постоянно очень медленное перемещение земной коры, разбитой на литосферные плиты. По этой самой причине во время своего «путешествия» Шпицберген находился не там, где теперь, – разъяснил Лаврушин.

Вдруг на крутом восточном берегу Грен-фьорда у самого подножья одноименной полукилометровой горы, среди снегов арктической пустыни показался настоящий оазис. Это был Баренцбург. Судно начало по большой дуге поворачивать на юг, чтобы обойти массу опасных подводных камней, окружавших Фестнинген. Волнение в Грен-фьорде заметно уменьшилось, и почти все пассажиры высыпали на палубу, чтобы взглянуть на место, где половине из них предстояло жить и работать в течение двух лет. Вместе с ними мы расположились на самом носу корабля. При виде цели нашего путешествия сильнее забилося мое сердце. Еще до войны слышал я от отца о существовании какого-то очень далекого советского угольного рудника Баренцбург, расположенного чуть ли не на самом Северном полюсе. Однако совершенно не представлял себе, каков он, этот «город» Баренца, на самом деле. Тогда я еще не знал, что от Москвы его отделяет расстояние в 2680 километров...

Е. М. Зингер

<Продолжение следует...>



Встреча первого в навигационном сезоне 1965 г. судна – теплохода «Сестрорецк» – в порту Баренцбурга. Третий справа – управляющий трестом «Арктикуголь» Б.А. Ульянинский.

