

ШРУССКИЙ ВЕСТНИК ШПИЦБЕРГЕНА



ТРЕСТ НА ВЭФ

«АЭРОФЛОТ» НА ШПИЦБЕРГЕНЕ

ЦАТ «ГРУМАНТ» СЕГОДНЯ

№4 СЕНТЯБРЬ 2024

Дорогие читатели!



Лето на Шпицбергене выдалось жарким. В этом году был побит температурный рекорд: столбики термометров в Лонгьире – норвежской столице архипелага – зафиксировали +20,3°C.

Арктическое лето – всегда горячая пора, а август и сентябрь, когда солнце в ночное время начинает опускаться за горизонт и полярникам нужно завершить все работы до наступления гражданских сумерек, – особенно.

Конец лета и начало осени в российских посёлках Шпицбергена были отмечены несколькими событиями: 40-летним юбилеем стелы в Пирамиде, визитом китайских исследователей в Баренцбург, Днём шахтёра, Днём памяти на горе Опера, Днём знаний.

В 20-х числах августа главный российский посёлок архипелага посетила делегация крупнейших научных полярных организаций КНР. Целью визита делегации было знакомство с работой Российского научного центра на Шпицбергене (РНЦШ). Делегаты посетили объекты инфраструктуры РНЦШ в Баренцбурге, осмотрели химико-аналитическую лабораторию и встретились с сотрудниками российской экспедиции на Шпицбергене и руководством треста «Арктикуголь». Встреча прошла в деловой дружеской обстановке, стороны продемонстрировали заинтересованность в дальнейшем сотрудничестве в научно-образовательной сфере.

25 августа в Баренцбурге праздновали День шахтёра. Для баренцбуржцев это праздник большого значения, объединяющий всех жителей, ведь в посёлке сегодня, как и много лет назад, живут и работают шахтёры. Накануне на главной площади посёлка подняли флаги, в Доме культуры состоялся праздничный концерт. В зрительном зале собрались сотрудники всех подразделений рудника «Баренцбург», представители администрации треста, Генконсульства РФ на Шпицбергене, учёные и гости посёлка. Шахтёрам рудника вручили заслуженные награды.

Эти два события, произошедшие с разницей в несколько дней, – знаки времени: перспектива Шпицбергена – международное научное сотрудничество, при этом угледобыча в регионе остаётся основой для развития новых направлений деятельности.

**Наталья Серкова,
главный редактор журнала
«Русский вестник Шпицбергена»**

Издатель:
ФГУП «ГТ "Арктикуголь"»

Главный редактор
Наталья Серкова

Фотокорреспондент на Шпицбергене
Марина Павлова

Корреспондент на Шпицбергене
Дарья Слюняева

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.

ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

Трест участвует в ВЭФ	4
Итальянцы на полюсе	8
«Турбулентная» предыстория аэропорта	11
Воздушный мост «Москва – Шпицберген»	12
День памяти на горе Опера	15
За всё в ответе	16
Старт для будущих специалистов	18

МЫ ЖИВЁМ НА ШПИЦБЕРГЕНЕ

Гостеприимство – в простых вещах	19
«В Пирамиде нескучно»	20
Покоритель горы Ньютон	22
Это здесь белый медведь переходит дорогу?	25

В НАШИХ ПОСЁЛКАХ

ЦАТ «Груммант» сегодня	26
Музыкальный ренессанс	28
В память об А.К. Порцелле	30
Светлый праздник венчания	31

ФОТОГРАФИЯ: СТАНИСЛАВ ШУБЕРТ



Трест участвует в ВЭФ

| *Наталья СЕРКОВА*

Трест «Арктикуголь» принял участие в IX Восточном экономическом форуме (ВЭФ), который проходил с 3 по 6 сентября 2024 г. на площадке Дальневосточного федерального университета (ДФУ) на острове Русский (Владивосток, п. Аякс). 6 сентября генеральный директор треста «Арктикуголь» Ильдар Алиевич Неверов выступил на сессии «Шпицберген – оазис международного сотрудничества».



В 2023 году делегация треста уже принимала участие в ВЭФ. На ВЭФ 2023 года генеральный директор треста «Арктикуголь» И.А.Неверов рассказал о работе треста, осуществляющего практику российского присутствия на архипелаге под норвежской юрисдикцией, оказавшегося в эпицентре санкций. Если в прошлом году Шпицберген был вписан в повестку II заседания президиума научно-экспертного совета Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, ставшего главным событием мероприятий арктической повестки ВЭФ 2023 года, то в этом году полярному архипелагу была посвящена отдельная сессия «Шпицберген – оазис международного сотрудничества» – впервые в

истории проведения ВЭФ. Отдельной темой сессии стало российское присутствие на архипелаге.

В дискуссии приняли участие представители российских и зарубежных научных институтов, эксперты в области международных отношений, морских технологий, туризма. На сессии выступили: генеральный директор треста «Арктикуголь» И.А. Неверов, заместитель директора по экспедиционной работе, начальник Российской научной арктической экспедиции на архипелаге Шпицберген (ААНИИ) Ю.В. Угрюмов, директор Института проблем морских технологий имени академика М.Д. Агеева Дальневосточного отделения РАН А.Ю. Коноплин, старший научный сотрудник

Международного фонда Вивекананды (Индия) Анураг Бисен, генеральный директор EastRussia, член Общественного совета при Министерстве РФ по развитию Дальнего Востока Л.С. Агафонов. На сессии И.А. Неверов рассказал о реализации трестом российского присутствия и осветил основные направления работы предприятия: угледобычу, туризм, транспорт и логистику, научно-образовательные проекты, российско-норвежское и международное сотрудничество.

Открыла сессию видеопрезентация о Шпицбергене, давшая возможность участникам сессии, ещё не бывавшим на архипелаге, познакомиться с ним воочию. После видеопрезентации участ-



ники сессии перешли к обсуждению ключевых тем мероприятия, модератором которого выступила руководитель направления «Устойчивое развитие» ФАНУ «Востокгосплан» Мария Никишова. На её вопрос о том, что самое яркое и запоминающееся на Шпицбергене, генеральный директор треста «Арктикуголь» И.А. Неверов ответил:

– Безусловна природная привлекательность архипелага. Ледники, горы, водопады, воздух – совсем другой, чем на материке. Флора и фауна – очень богатые. Но для меня самое запоминающееся – люди. И в наших, российских посёлках, и в норвежских люди совершенно необычные. Это полярники, новаторы – очень смелые, отважные, принявшие решение отправиться жить и работать на полярный архипелаг.

На сегодняшний день в российских посёлках Шпицбергена проживают около 400 человек. Основу населения составляют шахтёры и их семьи, сотрудники подразделений рудника «Баренцбург», жители Пирамиды, сотрудники центра арктического туризма (ЦАТ) «Грумант», исследователи и учёные, работающие в Баренцбурге.

– В наших посёлках живут граждане многих стран. Мы посчитали недавно, в целом у нас сейчас 54% проживающих

из 400 человек – это граждане России. Остальные граждане ЮАР, Бразилии, Швеции, Германии, США, Украины и стран СНГ, – сказал И.А. Неверов.

Создание условий для жизни, приближенных к материковым, для баренцбуржцев и пирамидчан – одна из ключевых задач треста на сегодняшний день. В этом году в Баренцбурге запустили бассейн «Олимпийский» с подогреваемой ледниковой водой, солярий «Луч» для здоровья жителей в полярную ночь, тренажёрный зал «Труд», зал игровых автоматов спорта «Ритм», оснащённый по последнему слову техники, парикмахерскую «Чародейка», скоро появится магазин российских товаров «Берёзка». По благословию Патриарха Московского и Всея Руси Кирилла появился православный приход, прибыл священник с матушкой. В прошлом году построили молельную комнату для мусульман – единственную на Шпицбергене. 17 марта этого года отпраздновали столетие Баренцбурга. Целый цикл мероприятий, посвящённый этому событию, прошёл и в России и имел широкий медийный охват. 9 мая в посёлке Пирамида состоялась акция «Бессмертный полк», в которой приняло участие более 100 полярников.

Столпом российского присутствия на архипелаге была и остаётся угледобыча. Уголь, добываемый в Баренцбурге, используется для жизнеобеспечения посёлка, а также экспортируется в другие страны. В этом году на материк было вывезено 36 000 тонн угля. В мае этого года в Баренцбурге была открыта новая 30-я лава, на которой в этом году будет добыто 80 000 тонн угля. Сохраняя в Баренцбурге угольное производство, трест диверсифицирует направления деятельности организации, развивая туризм и научно-образовательное направление.

– Последовательно, как и планировали, снижаем добычу. В прошлом году добыли 120 000 тонн, в перспективе намерены снизить добычу до 40 000 тонн, чтобы закрывать только нужды ТЭЦ и уже не экспортировать уголь. Стремимся к тому, чтобы доходы были уже не угольными, – сказал И.А. Неверов.

На ТЭЦ – важнейшем промышленном объекте Баренцбурга, – в этом году провели капитальный ремонт котла. От её бесперебойной работы зависит жизнеобеспечение главного российского населённого пункта Шпицбергена.

Инфраструктура, созданная за десятки лет работы треста на архипелаге, – качественный ресурс, которым сегодня обладает на Шпицбергене Российская Феде-



рация. Это сильная сторона российского предприятия, работающего на архипелаге под норвежской юрисдикцией, и в развитии туризма она играет немаловажную роль: далеко не все норвежские и иностранные туркомпании имеют развитую материально-техническую базу.

И.А. Неверов отметил стабильный рост туристического потока в этом году. Он увеличился на 50%, по сравнению с предыдущим годом. Генеральный директор треста отметил, что среди туристов мало россиян: с 29 мая Норвегия перестала выдавать российским гражданам туристические визы. Повлияло на сокращение российского турпотока и прекращение регулярного чартерного авиасообщения со Шпицбергом.

– Сейчас мы ведём переговоры о запуске пассажирского судна, чтобы российские граждане смогли добраться на архипелаг морским транспортом, и параллельно ищем судно, которое выполняло бы эту задачу, – рассказал И.А. Неверов. – Дорога занимает 2,5 суток, судно должно быть комфортабельным, вместимостью 50 человек. Планируем после запуска продавать полноценный турпакет: дорога до Шпицбергена, неделя на архипелаге и обратно. И раз в месяц выполнять такой рейс. Запустить чартерное авиасообщение для туристов оказалось очень сложной задачей в настоящих условиях. Мы её пока отложили. Хотим наладить морское регулярное сообщение.



С запуском морского пассажирского сообщения архипелаг будет транспортно доступен для российских туристов: для поездки сюда им не понадобится виза, Договором о Шпицбергене 1920 года для всех его стран-участниц (Россия присоединилась к Договору о Шпицбергене в 1935 году) предусмотрен безвизовый въезд. Как добраться до Шпицбергена? Сколько времени занимает дорога? – эти и другие вопросы часто возникают у российских туристов, планирующих поездку на полярные острова. Практическая информация об архипелаге, которая была разрознена по разным источникам, теперь собрана под обложкой путеводителя о Шпицбер-

гене. Его презентация состоялась на ВЭФ. Книгу представил генеральный директор ИА East Russia, член общественного совета при Министерстве РФ по развитию Дальнего Востока Леонид Агафонов. 128-страничный гид выпустило издательство PressPress в популярной линейке путеводителей по российским регионам. Тираж поступит в продажу в октябре этого года. Путеводитель рассчитан на массового читателя. В простой, доступной форме в нём изложены история международного сотрудничества, основные законы и правила в отношении архипелага, освещены вехи и современные тенденции развития российского присутствия в регионе.



Говоря о стоящих перед трестом логистических задачах, И.А. Неверов отметил значение бесперебойной работы порта в Баренцбурге и Пирамиде. В этом году приведены в порядок портовые причалы в обоих посёлках – оснащены современными кранцами, отбойниками, кнехтами. Создан центр обслуживания морских судов, что даёт более 400 судозаходов в год под флагами всего мира.

Иностранцы посещают российские посёлки архипелага как прежде, и их интерес к ним только растёт. Среди туристов доминируют скандинавы, много американцев, туристов из стран Ближнего Востока, Китая. Генеральный директор треста рассказал, что в 2024 году трест обновил туристическое оборудование: закупил новые снегоходы, вездеходы, обмундирование для гидов и туристов, что позволило разработать новые маршруты и качественно повысить уровень сервиса.

Говоря о потенциале российских посёлков Шпицбергена, И.А. Неверов сослался на Договор о Шпицбергене 1920 г. как основу для развития международных научных проектов:

– Очень часто, в современных открытых источниках, в частности в Норвегии, говорится о Договоре о Шпицбергене. Говорится и о специальном норвежском законодательстве. Выходит очень много

положений, директив, с которыми мы внимательно знакомимся, обязательно соблюдаем их. Но, на мой взгляд, очень важно подчёркивать, что определённые направления, которые поименованы в Договоре, доступны для развития всем странам-участникам Договора о Шпицбергене.

И.А. Неверов отметил, что наряду с Российским научным центром на Шпицбергене на архипелаге работают различные научные станции и экспедиции других стран – польские, чешские, китайские – и подчеркнул важность равенства условий для ведения странами-подписантами Договора о Шпицбергене 1920 года научной деятельности и международного сотрудничества.

Генеральный директор треста подчеркнул и важность конструктивного диалога с норвежской стороной на Шпицбергене, возможность взаимодействия по многим практическим вопросам.

О важности объединения научных усилий на архипелаге для изучения климата отметил на сессии заместитель директора по экспедиционной работе, начальник Российской научной арктической экспедиции на архипелаге Шпицберген (ААНИИ) Ю.В. Угрюмов. В последние десятилетия научные исследования на Шпицбергене приобрели особое значение

в связи с потеплением климата. Шпицберген не случайно называют «кухней погоды»: ввиду географического положения архипелага климатические изменения, происходящие в разных регионах земного шара, выражены здесь особенно ярко.

– Вполне уместно рассматривать архипелаг в качестве своеобразной природной лаборатории, места приложения серьёзных международных усилий для изучения процессов, связанных с глобальным потеплением. И первым шагом могло бы стать создание системы комплексного мониторинга состояния природной среды архипелага. Это серьёзная задача, и она под силу только объединению институтов из различных государств, – сказал Ю.В. Угрюмов.

Учреждённый Указом Президента РФ В.В.Путина в 2015 году в целях содействия ускоренному развитию экономики Дальнего Востока и расширения международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе, ВЭФ ежегодно объединяет тысячи представителей бизнеса, сотни спикеров и модераторов, представителей иностранных государств, глав дипломатического корпуса. Как площадка для встреч и дискуссий представителей государства, бизнеса, специалистов из разных областей, ВЭФ – уникальная возможность дать импульс новым проектам.

Итальянцы на полюсе

| Константин ТАРАКАНОВ,
Научный сотрудник Архангельского краеведческого музея

Умберто Нобиле был не только незаурядным конструктором дирижаблей и исследователем, но и испытателем своих изобретений. Полёты к Северному полюсу со Шпицбергена сыграли значимую роль в его судьбе. 23 мая 1928 года из норвежского посёлка Кингс-бей (совр. Нью-Олесунн) на Шпицбергене «застолбить» своё место на Северном полюсе отправилась команда из 16 итальянцев. Правда, настоящими итальянцами были далеко не все. В славную команду покорителей Северного полюса попали также два иностранца: чех – физик Франтишек Бегоунок – и швед – метеоролог команды Финн Мальмгрен. Руководил экспедицией итальянский дирижаблестроитель, исследователь Арктики, генерал Умберто Нобиле. Экипажу удалось достичь верхней точки планеты, но вернуться обратно он уже не смог.



Почтовая карточка, посвящённая полёту 1928 года на дирижабле «Италия», возглавляемому Умберто Нобиле. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ СВЯЗИ ИМЕНИ А.С. ПОПОВА

Способ добраться до верхней точки планеты избрали самый для того времени передовой – на дирижабле. Этот способ избрали ещё и потому, что руководитель экспедиции, генерал Умберто Нобиле, в 1926 году, уже летал на Северный полюс на дирижабле «Норвегия». Руководителем той экспедиции был легендарный полярник Руаль Амундсен. Вернувшись с Северного полюса, Нобиле, как и Амундсен, стали настоящими героями. Умберто Нобиле, почти сразу после возвращения, стал вынашивать идею и о национальном, чисто итальянском полёте на Северном полюсе.

Поддержал «итальянское» путешествие на Северный полюс Муссолини, возглавлявший в то время итальянское государство. Правда, сделал это он далеко не сразу. Первоначально же главными сторонниками идеи, согласившимися возместить все расходы на путешествие, стали итальянское Королевское географическое общество и руководство Милана, чьим уроженцем был Умберто Нобиле.

Поддержку планам Нобиле высказал и легендарный норвежский полярник, в поместье которого побывал Нобиле – Фритьоф Нансен. Итальянец обсуждал со знаменитым норвежцем «специфические вопросы арктических путешествий». В общем и целом, была проведена доскональная подготовка будущего путешествия. Многие отмечали, что экспедиция не только хорошо слажена, но и укомплектована самым современным на тот момент оборудованием.

Дирижабль «Италия», появившийся в 1927 году, был детищем конструктора Умберто Нобиле под номером четыре. До этого, после номера «N-1 «Норвегии», «N-2», построенный в 1925 году, был использован под военные нужды для обучения персонала. Дирижабль же «N-3» Италия продала Японии для пополнения местного военно-морского флота.

«Италия» была однотипным с «Норвегией» кораблём, принадлежала к классу «полужёстких дирижаблей». Но в отличие от «Норвегии», «Италия» развивала меньшую максимальную скорость и была чуть легче. При этом вместимость её гондолы была больше, и в «Италию» влезало больше топлива. В качестве топлива, кстати, в «Италии», как и во всех дирижаблях того времени, использовался пожароопасный водород. Инновационной была оболочка дирижабля, покрытая трёхслойным прорезиненным «перкалем» – специальной хлопчатобумажной тканью, пропитанной льняным маслом.

В дальнейший путь экспедицию благословил не только глава итальянского государства Муссолини, но сам Папа Римский Пий XI. На своей аудиенции с понтификом полярный путешественник получил деревянный крест, лично освящённый главой всех католиков. По прибытии на Северный полюс его требовалось водрузить на самой верхней точке планеты.

В планы экспедиции, безусловно, входило не только исследовательское путешествие к вершине мира. Следующей, после полюса точкой, должно было стать, обследование архипелага Земля Франца-Иосифа. Также требовалось разузнать все вопросы по поводу существования в Арктике мифической Земли Кокера, которую в 1906 году якобы наблюдал известный американский полярный исследователь Роберт Пири.

Экспедиция началась 19 марта 1928 года. Экспедиционный пароход «Читта ди Милано» вышел из итальянского города Специя. Судно должно было добраться до Шпицбергена, где ему надлежало превратиться в пункт по обеспечению радиосвязи с дирижаблем «Италия» – главной транспортной единицей намечаемой экспедиции.

15 апреля 1928 года дирижабль вылетел на Шпицберген из Милана. С самого начала дирижабль сопровождали неблагоприятные погодные условия. Но, так как извещения об этом от советских метеорологов Умберто Нобиле стал получать уже после старта экспедиции, итальянец, не смотря на все условия, решил своё путешествие продолжать.

16 апреля, на следующий день после начала полёта, дирижабль совершил вынужденную посадку в немецком городе Штольпе (современный польский Слупск. – Прим. автора). Ремонтные работы на дирижабле продолжались в течение последующих 10 дней. К



Ленинградцы встречают ледокол «Красин» и красинцев-героев на набережной Лейтенанта Шмидта 5 октября 1928 года. ОТКРЫТКА: МУЗЕЙ «ЛЕДОКОЛ "КРАСИН"»

сожалению, в этом городе аэростату пришлось задержаться до 3 мая. Главной причиной столь большой задержки стала задержка парохода, прибывшего в Шпицберген лишь в начале мая. Дирижабль же прибыл в Кингс-бей лишь 8 мая. По пути «Италия» пролетала над Стокгольмом – прямо над домом Мальмгрена, и шведский метеоролог прямо из дирижабля смог сбросить матери письмо.

Добираясь до Шпицбергена через Финляндию, корабль попал в серьёзный шторм. Чтобы его переждать, экипажу пришлось задержаться в Финляндии на ночёвку. В итоге в Конгс-фьорд, в южной части которого находится Кингс-бей, судно прибыло с опозданием. Кингс-бей ранее использовалось как база для отправки в высокие широты. Базой он стал и для экипажа дирижабля «Италия».

Первый полёт дирижабля из Кингс-бея к Земле Франца-Иосифа был сорван из-за непогоды. После семи часов в небе дирижабль был вынужден вернуться. Второй рейс к Северной Земле оказался более успешным и длился 69 часов. Правда главной цели, запада архипелага, дирижаблю достичь не удалось.

Но самым неудачным, стал третий полёт дирижабля – к Северному полюсу. Вылетев со Шпицбергена 23 мая, «Италия» около полуночи 24 мая, достигла Северного полюса. Правда высадиться на полюсе из-за плохой погоды экипаж не смог, а результате чего флаг Италии, как и массивный папский крест, были просто выброшены над верхней точкой планеты.

25 мая путешественники неожиданно обнаружили, что заклинило руль высоты. Началось опасное снижение. С высоты 200-300 метров отяжелевший из-за обледенения корабль стал падать вниз со скоростью примерно полметра в секунду и дифферентом на корму около восьми градусов. Для получения дополнительной динамиче-



Экипаж яхты «Апостол Андрей» у памятника Амундсену в Нью-Олесунне. 2012 год. ФОТОГРАФИЯ: АННА ЗОЛОТИНА

ской подъёмной силы был даже запущен третий, молчащий на тот момент двигатель. Однако ничего не помогало. Скорость снижения после таких «спасательных» попыток только возросла. Последним шансом «Италии» на спасение стал сброс экипажем балласта.

В 10.25 состоялся последний сеанс связи дирижабля с кораблём сопровождения. В 10.33 дирижабль ударился о лёд. Перед этим, понимая, что столкновение с Землёй неизбежно, экипаж выключил все двигатели, что спасло команду от взрыва на дирижабле водорода. В результате жёсткого падения гондола управления оторвалась, что дало, в свою очередь возможность, моторной гондоле беспрепятственно взмыть вверх. Как выяснилось позже, она была унесена в восточном направлении. Судьба оставшихся в моторных отсеках гондолы шести человек так и осталась неизвестной.

При жёсткой посадке на лёд выпало 10 человек. Механик Винченцо Помелла погиб при падении с корабля. Он стал первой жертвой катастрофы. Более половины членов команды получили травмы. У руководителя экспедиции Умберто Нобиле было рассечено лицо, сломаны голень и запястье.

Основными причинами падения дирижабля были признаны обледенение и неблагоприятные погодные условия. «Италия» двигалась во время сильного встречного ветра и тумана.

По счастливому стечению обстоятельств, путешественники выпали из гондолы на лёд не с пустыми руками. С ними оказались несколько ящиков с продовольствием, палатка, измерительные и навигационные приборы, коротковолновая радиостанция, получившая лишь незначительные повреждения.

Палатку в первые же дни вынужденного ледового сидения, 25 и 26 мая, выкрасили в красный цвет, заметный на фоне белых льдин. Для покраски были применены специальные анилиновые шары, которые первоначально предполагалось использовать в качестве маркеров для определения высоты.

В течение последующих двух дней радист экспедиции Джузепе Бьяджи безуспешно пытался выйти на связь с судном сопровождения «Читта ди Милано». 29 мая ему удалось поймать связь с судном. Правда на корабле ему никто не поверил, что дирижабль вместе с экипажем погиб. Лишь 3 июня советский радиолюбитель, 21-летний житель села Вознесение Северо-Двинской губернии (сейчас – Костромская область) Николай Шмидт, поймал сигнал Бьяджи на свой коротковолновый приёмник. Николай сразу же передал полученный сигнал о помощи в общество друзей радио, созданное в Москве при Осоавиахиме.

Здесь сразу же стали действовать. Был создан комитет помощи «Италии», который возглавил заместитель наркома по военным и морским делам Иосиф Уншлихт. Для поисков дирижабля было подготовлено четыре ледокола. Ледокольный пароход «Георгий Седов» во время спасательных поисков обследовал южную и западную части архипелага Земля Франца Иосифа, «Персей» – кромку льдов Баренцева моря. По сути, этим судам достались вспомогательные функции, учитывая то, что «Георгий Седов» искал дирижабль там, где его не было и в помине. Главные задачи по поискам и спасению были возложены на пароход «Малыгин» и ледокол «Красин». «Малыгин» должен был выдвинуться в район поисков из Архангельска. Ледокол «Красин» выходил из Ленинграда. Место катастрофы, было определено 4 июня: 81°14 с. ш. 25°25 в. д.

В самом лагере участников экспедиции ждала первая добыча. 29 мая швед Мальмгрен застрелил белого медведя, мясо которого, конечно же, сразу пошло в пищу.

30 мая Мальмгрен больше не захотел оставаться в лагере, решив вместе со штурманом Цаппи и штурманом Мариано добраться до базы на Шпицбергене самостоятельно.

Из этих трёх путешественников выжило лишь два штурмана. Их обнаружил вылетевший на поиски самолёт лётчика Бориса Чухновского. 12 июля в месте, указанном Чухновским, их подобрал ледокол «Красин». Сразу возникли вопросы к Цаппи. Найденный штурман был одет в одежду шведа, при этом выглядел он довольно упитанно. Цаппи заподозрили в людоедстве. Опровергать нелепые подозрения пришлось самому Нобиле, отметившему в своих мемуарах, что Цаппи был жестоко оклеветан. К исхудавшему же Мариано ни у кого претензий не было.

Порция критики выпала и на долю самого Умберто Нобиле. В первую очередь потому, что он бросил свою команду. 20 июня руководителя экспедиции вместе с его собакой Титиной вывез шведский лётчик – лейтенант Эйнар Лундборг. После того как главный руководитель покинул экспедицию, зимов-

щики были вынуждены оставаться на льду в своей красной палатке почти месяц.

21 июня Нобиле был перевезен на корабль сопровождения «Читта ди Милано» Предполагалось, что отсюда он будет руководить спасательными работами. Спасать должен был швед Лундборг – перевезти за несколько рейсов на Большую землю всех оставшихся на льду аэронавтов. Но уже в первом спасательном полёте самолёт потерпел крушение, и шведу пришлось остаться на льду вместе с зимовщиками и ждать помощи.

Никаких спасательных операций Нобиле так и не провёл. В итоге аэронавт был обвинён в трусости за то, что бросил своих товарищей.

В марте 1929 года государственная комиссия признала Умберто Нобиле главным виновником катастрофы. Он подал в отставку со своего дирижаблестроительного производства. В 1931 году Умберто Нобиле уехал в Советский Союз развивать производство дирижаблей. В конце жизни аэронавт объяснил причину своего бегства тем, что в самолёт его просто затолкали. Жизнь Нобиле была застрахована на весьма круглую сумму. И страховым компаниям эту сумму терять просто не хотелось.

Из ледоколов, отправленных на спасение дирижаблистов, принять участие в ней смог только один – «Красин». На поиски он отправился 16 июня. «Малыгин» никуда не пошел: он оказался затёртым во льдах Баренцева моря.

Руководителем спасательной операции на «Красине» был назначен директор Института по изучению Севера Рудольф Лазаревич Самойлович. Изначально Самойлович не хотел отправлять судно в столь ответственный рейс. Для спасения аэронавтов требовалось загрузить «Красин» качественным кардифским углём, которого на тот момент в трюмах не было. Имевшийся на тот момент донбасский уголь, по мнению Рудольфа Лазаревича, был для такой ответственной операции недостаточно качественным.

Советское правительство поначалу не хотело выделять валюту для получения ценного сырья, но, чтобы представить молодое, ещё не всеми признанное государство в выгодном свете, решилось на этот шаг.

Подходящий уголь был найден в Бергене. На причале при подходе к этому норвежскому городу «Красин» встретила группа местных активистов, спевших для советских моряков «Интернационал».

10 июля в направлении Шпицбергена вылетел самолёт Бориса Чухновского. В тот же день ему удалось обнаружить ушедших из лагеря штурманов Мариано и Цаппи и передать «Красину» координаты их местонахождения. 12 июля в месте, указанном Чухновским, штурманов «Италии» подобрал ледокол «Красин». Вечером того же дня ледокол добрался до лагеря и снял со льдины пять человек. После отдыха и оказания медицинской помощи аэронавтов пересадили на судно «Читта ди Милано». В благодарность за спасение итальянских путешественников сам дуче Муссолини прислал Самойловичу приветственную телеграмму.

Жертвами крушения «Италии» стали 17 человек. Восемь из них были участниками экспедиции на дирижабле. Великий полярный исследователь Руаль Амундсен и пять его спутников погибли при попытке спасти аэронавтов. Ещё три итальянских лётчика погибли при возвращении со Шпицбергена.

Гибель Руаля Амундсена – главная трагедия той экспедиции. Чтобы хоть как-то оправдаться перед норвежцами за гибель великого полярника, в 1969 году Умберто Нобиле открыл в норвежском городе Тромсё памятник всем погибшим участникам экспедиции на дирижабле «Италия» и всем погибшим во время их поисков.

«Турбулентная» предыстория аэропорта

| Хокон УНХАММЕР

Историк, сотрудник архивного отдела Музея Свальбарда

Опубликовано 13 января 2024 года в газете «Свальбардпостен»

50 лет назад, 2 сентября 1974 года, состоялось торжественное открытие самого северного в мире международного гражданского аэропорта. Сегодня это крупнейший транспортный узел архипелага. «Русский вестник Шпицбергена» публикует перевод статьи из газеты «Свальбардпостен» о событиях, предшествовавших строительству аэропорта.

Этот снимок строящегося ангара аэропорта Шпицбергена сделан Херлейвом Альвхеймом в 1974 году. О постройке постоянного аэропорта, который мог бы заменить взлётную полосу в тундровой долине Адвентдален, норвежское государство, компания Store Norske и простые граждане мечтали на протяжении многих лет. Строительство началось в 1973 году, и уже в 1974-м объект был принят в эксплуатацию. Официальное открытие аэропорта, на котором присутствовал Его величество король Норвегии Олав V, состоялось в 1975 году. Этому событию предшествовала долгая и «турбулентная» история.

С конца 1950-х годов план строительства аэропорта на Шпицбергене вынашивали братья Эйнар Сверре и Гуннар Сверре Педерсен. Они считали, что Шпицберген может стать международным транспортным авиаузлом, а с развитием торговых маршрутов – мировым центром авиасообщения. Эйнар Сверре на протяжении многих лет работал штурманом в авиакомпании SAS и участвовал в разработке авиамаршрутов к Северному полюсу. Гуннар Сверре был майором Вооружённых сил Норвегии, имевшим гражданскую специальность инженера в области строительства аэродромов. План был амбициозным, даже с современной точки зрения. Тем не менее братья решили претворить его в жизнь и построить аэропорт.

Государство понимало значение проекта, но из соображений международной политики не дало ему ход. Дело в том, что СССР считал, что аэропорт может быть использован в военных целях и его строительство будет противоречить статье 9 Парижского договора. К тому же Гуннар Сверре был военным, и проект финансировался из источников, связанных с американскими ВВС. О том чтобы претворить проект в жизнь в этих обстоятельствах не могло быть и речи.

И всё же на протяжении 1960-х годов желание государства построить аэропорт на Шпицбергене росло. Было построено несколько временных взлётно-посадочных полос, и так называемый «транспортный комитет Шпицбергена» посоветовал властям архипелага построить полноценный аэропорт. Значение, которое мог бы иметь этот аэропорт для добычи угля, науки и развития местного сообщества, было сложно переоценить, и государство официально заявило о начале строительства аэропорта. И всё же ясности в этом вопросе не было ещё долго. В 1972 году пастор Самсон Вик заявил, что будет отращивать бороду до



Строительство аэропорта в Лонгьире, 1974 год.
ФОТОГРАФИЯ: СВАЛЬБАРДПОСТЕН

тех пор, пока не построят аэропорт. Спустя некоторое время дело двинулось с мёртвой точки, и борода пастора здесь ни при чём.

После того как Норвегия официально объявила о строительстве аэропорта, скепсис Советского Союза поубавился, но всё же СССР выдвинул свои условия. Советский Союз хотел, чтобы строительство аэропорта, как и его управление и эксплуатация, стали совместным советско-норвежским проектом. На это норвежские власти ответили отказом. Компромиссом стало соглашение 1974 года. Соглашением было предусмотрено, что строительство осуществляет норвежское государство на собственные средства и получает полное право на эксплуатацию объекта в рамках Парижского договора, а Советский Союз размещает в аэропорту представительство своей авиакомпании в составе 5-6 человек, расквартированных в Лонгьире. Позже это повлекло за собой ряд сложностей.

Очевидно, что так называемые представители «Аэрофлота» были в той или иной степени связаны с КГБ. Хуже всего оказалось то, что они привезли с собой своих жён, что вовсе не было предусмотрено соглашением. Впоследствии с этим пришлось разбираться дипломатам, а этот случай стал известен как «дело жён».

Когда в 1974 году подписали соглашение, строительство аэропорта уже шло полным ходом. В том же году в аэропорту совершил посадку первый самолёт. Торжественное открытие аэропорта было приурочено к 50-летию юбилею «аннексии» Норвегией Шпицбергена и должно было состояться 14 августа 1975 года. По случаю прибытия рейса Его Величества Короля Норвегии Олава V были накрыты столы, в ангаре аэропорта уже сидели 850 гостей, готовых к встрече короля и премьер-министра. Туман на мысе Хотелнессет в тот день был таким густым, что, сделав круг над Ис-фьордом, самолёт, на борту которого находились король и премьер-министр, был вынужден вернуться на материк.

2 сентября Его Величество Король Норвегии Олав V вернулся на Шпицберген: погода в тот день была благоприятной. Спустя 20 лет после инициативы братьев Педерсен, 16 лет после начала полётов из долины Адвентдален, год спустя после принятия аэропорта в эксплуатацию и около двух недель после официально назначенной даты открытия аэропорта королём.

Перевод с норвежского: Наталия СЕРКОВА

Воздушный мост «Москва – Шпицберген»

| *Наталья СЕРКОВА*



Самолёт «Аэрофлота» в аэропорту Лонгъяра. Конец 1970-х.

1970-е годы ознаменовали новую эру в истории советских посёлков Шпицбергена. Тяжелейшие послевоенные годы – период восстановления разрушенных рудничных хозяйств, активного строительства, создания базовых жилищно-бытовых условий для полярников – остались позади. Завершились 1960-е – время создания комфортных бытовых условий на советских рудниках. В начале 1970-х население полярных посёлков треста «Арктикуголь» стабильно росло. В Баренцбург и Пирамиду приезжали жить и работать целыми семьями. Время поставило новые задачи, основной из которых стала бесперебойная, круглогодичная связь с материком.

В начале 1970-х годов норвежское правительство проинформировало страны-участницы Парижского договора 1920 года о намерении приступить к строительству гражданского аэропорта на архипелаге. По Парижскому договору 1920 года, Шпицберген – демилитаризованная зона, на территории которой не допускается строительство военных баз и объектов.

Норвегия вступила в НАТО в 1949 году – в год создания военного альянса. После окончания второй мировой войны страна занимала нейтральную позицию, надеясь на продолжение укрепившегося в ходе войны сотрудничества между США, СССР и Великобританией. С началом противостояния СССР бывшим западным союзникам по антигитлеровской коалиции, в связи с изменениями международной обстановки в конце 1940-х годов Норвегия решила отказаться от нейтралитета.

Рассматривая Советский Союз как потенциальную угрозу, Норвегия вступила в НАТО, став таким образом одним из 12 основателей этого военного альянса.

Намерение Норвегии построить аэропорт в Лонгъяре вызвало протест со стороны СССР. СССР опасался, что крупный стратегический объект на архипелаге мог использоваться не только в гражданских целях, но и в военных, что противоречило бы Парижскому договору 1920 года. В то же время Советскому Союзу был необходим аэропорт, чтобы обслуживать собственные поселения на архипелаге – Баренцбург и Пирамиду.

Во время переговоров стороны искренне стремились найти взаимоприемлемое решение и достичь компромисса. Разногласия были улажены, решение найдено: Советский Союз получил возможность иметь собственный штат представителей

в аэропорту Лонгъяра.

7 декабря 1971 года было подписано советско-норвежское коммюнике, в котором определялись основные положения по выработке соглашения об использовании советскими воздушными судами норвежского государственного аэродрома «Шпицберген, Лонггирбюен».

7 марта 1974 года в Осло было подписано само соглашение, которым определялись технические, коммерческие и другие вопросы эксплуатации аэродрома. Им же предусматривалось подписание отдельных договоров об объёме, уровне и стоимости услуг.

И всё же еще долгое время ряд вопросов оставался открытым для обсуждения. Так, например, количественный состав представителей изначально определялся в шесть человек, но потом норвежская сторона уточнила, что в это число входят

также члены семей представителей. Позже, уже в апреле 1976 года, численный состав был увеличен до семи человек, а жёнам сотрудников представителей срок пребывания в Лонгьире ограничили 30 днями в течение календарного года.

17 июля 1975 года между Центральным управлением воздушных сообщений «Аэрофлота» и Direktoratом воздушных сообщений Норвегии было подписано соглашение, охватывавшее все аспекты деятельности советского представительства.

2 сентября 1975 года в норвежской столице Шпицбергена Лонгьире был открыт самый северный в мире международный гражданский аэропорт. В тот день в 16.50 самолёт SAS, на борту которого находился Его величество король Норвегии Олав V и высокопоставленные гости, приземлился в аэропорту Лонгьира. В аэропорту короля Норвегии встречал начальник аэропорта Отгар Сэббё, губернатор Шпицбергена Лейф Эльдринг с супругой.

10 сентября 1975 года на архипелаге Шпицберген начало свою деятельность представительство «Аэрофлота». В этот день состоялся первый технический рейс по маршруту Москва – Мурманск – Лонгьир. Рейс на самолёте Ту-154 выполнял экипаж Центрального управления международных воздушных сообщений: первый пилот К.Г. Овсянников, второй пилот Н.Галеев, штурман Ю. Кузнецов и бортиженер А. Рябоконеv. 10 сентября 1975 года в 14.30 по московскому времени экипаж под руководством пилота первого класса Константина Григорьевича Овсянникова мастерски произвёл посадку советского лайнера в аэропорту Лонгьира. Этот день считается официальной датой открытия воздушного моста СССР – Шпицберген. Протяжённость авиалинии «Москва – Шпицберген» составила 2960 км, время в пути – четыре часа.

12 сентября 1975 года в 12.00 состоялся первый регулярный пассажирский рейс треста «Арктикуголь» Лонгьир – Москва. Основными пассажирами первого рейса стали работники треста «Арктикуголь» и советских научных экспедиций АН СССР.

3 ноября 1976 года была открыта новая авиалиния Москва – Мурманск – Лонгьир. Первый рейс № 207 выполнил Ту-154. В 1976 году еженедельный рейс № 207 выполнялся по следующему расписанию: вылет из Москвы в 09.20, прилет в Лонгьир в 12.05, время в пути – 5 часов 25 минут.

Фактически самолёты «Аэрофлота» летали на архипелаг ещё до открытия аэропорта, с начала 1970-х годов. Норвежская угледобывающая компания Store Norske в зимний период устраивала на льду взлётно-посадочную полосу, где могли садиться



Вертолёт Ми-8 на Шпицбергене, 1978 г.



советские грузовые АН-12, доставлявшие срочные грузы. Но с началом регулярных рейсов вопросы оперативной доставки горняков и грузов были решены.

Советское представительство «Аэрофлота» в Лонгьире было маленькой частичкой огромного организма. Крупнейшая советская авиакомпания ежегодно перевозила около 100 млн человек и 3 млн тонн грузов в более чем 90 стран мира.

Представительство «Аэрофлота» в Лонгьире занимало две комнаты в помещениях аэропорта. Одна из комнат общей площадью 38 м² находилась в башне Командно-диспетчерского пункта. В Лонгьире сотрудники представительства «Аэрофлота» проживали в квартирах на улице Хилмара Рекстенса. Коллектив самого северного представительства «Аэрофлота» насчитывал всего четыре человека, и

от их чёткой, слаженной работы зависела организация воздушных перевозок из Лонгьера в Мурманск и в Москву. Рабочий день начинался рано, каждый сотрудник выполнял обязанности нескольких специалистов обычного аэропорта. За короткое время стоянки самолёта в аэропорту – всего 1 час 20 минут – сотрудникам «Аэрофлота» необходимо было произвести высадку прибывших пассажиров, выполнить погрузочно-разгрузочные работы, заправить самолёт топливом, проверить его материальную часть, произвести посадку убывающих пассажиров на материк, оформить документы.

В представительстве «Аэрофлота» работали лучшие кадры – высококвалифицированные специалисты, пилоты полярной авиации. Большинство из них имели опыт обслуживания научных экспедиций на островах Северного Ледовитого океана, доставки и снятия коллективов дрейфующих станций «Северный полюс», полётов в страны Европы, Африки, Азии. В обязательном порядке сотрудники представительства «Аэрофлота» на Шпицбергене владели иностранными языками, в том числе и норвежским.

Открытие регулярной воздушной линии Москва – Лонгьер позволило обеспечить надёжную транспортную связь архипелага с материком. С началом авиасообщения количество рейсов ежегодно росло. Так, например, в 1976 году их было 13, а в 1984-м увеличилось вдвое. За первые десять лет работы «Аэрофлота» на материк было перевезено более 20 000 пассажиров, сотни тонн груза.

Содействие в выполнении представительством «Аэрофлота» утвержденных Министерством гражданской авиации СССР плановых заданий оказывали профком советских угольных рудников на Шпицбергене, консульство СССР на Шпицбергене, руководство и профсоюзные организации рудников Баренцбург и Пирамида, авиаторы-вертолётчики.

О последних стоит упомянуть отдельно. Авиаторы-вертолётчики выполняли сложнейшие полёты на местных воздушных линиях в сложных метеорологических условиях: в пургу и метель, в полярную ночь. Вертолётная группа состояла из настоящих асов авиации, многие из которых были бывшими фронтовиками, имели опыт полётов на сверхзвуковых самолётах. Это были настоящие профессионалы, умевшие посадить вертолёт даже на ледник. Такая посадка требовала высочайшего мастерства от пилота: на ледниках – множество трещин, запорошенных снегом и потому незаметных с воздуха. Пилотам прихо-



Перевозка грузов вертолётном.

дилось садиться на крохотные ледяные «пяточки», зависать над многометровыми пропастями. Перевозка на рудники прибывших на Шпицберген горняков рейсовым самолётом, перемещение научных экспедиций по всему архипелагу, доставка почты и грузов для обеспечения производственного процесса и хозяйственной деятельности рудников Баренцбург и Пирамида – всем этим занималось вертолётное подразделение.

Авиасвязь пришла на помощь морскому транспортному сообщению. Из-за ограниченных сроков навигации порты Шпицбергена были открыты не более шести-семи месяцев в году. Путь на Шпицберген по морю занимал около 80 часов. С началом регулярного авиасообщения связь материка с советскими посёлками Шпицбергена стала круглогодичной, а путь на Шпицберген стал занимать всего шесть часов, включая посадку в Мурманске.

С распадом Советского Союза полёты «Аэрофлота» на архипелаг были прекращены. Последний самолёт «Аэрофлота» покинул аэропорт Лонгьера 19 декабря 1991 года, за неделю до того, как прекратил своё существование СССР. Представительство авиакомпании ещё продолжало действовать несколько лет на архипелаге, до завершения процесса его ликвидации. Последний сотрудник «Аэрофлота» покинул Шпицберген в 1993 году.

Редакция журнала «Русский вестник Шпицбергена» благодарит пресс-службу компании «Аэрофлот», пресс-службу Международного аэропорта Мурманск и журнал «Воздушный транспорт» за помощь в подготовке статьи. В подготовке публикации использованы материалы газет «Свальбардпостен» и «Полярная кочегарка».

День памяти на горе Опера

29 августа на горе Опера российская и норвежская делегации почтили память жертв авиакатастрофы, произошедшей 28 лет назад на Шпицбергене.



ФОТОГРАФИИ: ДАРЬЯ СЛЮНЯЕВА, МАРИНА ПАВЛОВА



тель генерального директора И.И. Левоненко. Память жертв катастрофы почтили представители норвежской стороны – сотрудники администрации губернатора Шпицбергена: заместитель губернатора Катарина Рисе и переводчик Стейн-Магне Виик. Траурная церемония завершилась минутой молчания и возложением венков к мемориалу, установленному в память о погибших в авиакатастрофе.

Вечером того же дня в часовне Баренцбурга был отслужен молебен перед иконой Спас Нерукотворный. После молебна в память о погибших в авиакатастрофе 1996 года горняках и их семьях в храме Успения Пресвятой Богородицы в Баренцбурге была совершена заупокойная лития.

29 августа 1996 г. самолёт Ту-154 авиакомпании «Внуковские авиалинии», выполнявший чартерный рейс треста «Арктикуголь» по маршруту Москва – Лонгьир, врезался в гору Опера в 14 км от Лонгьира. Все находившиеся на борту (141 человек) – шахтёры и их семьи, сотрудники рудников треста на Шпицбергене – погибли. Авиакатастрофа унесла жизни 136 взрослых (включая 11 членов экипажа) и пятерых детей. Пассажиры рейса возвращались в Баренцбург и Пирамиду на работу после двухмесячного отпуска на материке. По официальной версии, причиной катастрофы стала ошибка пилотов.

Ежегодно почтить память погибших в авиакатастрофе, ставшей самой крупной за всю историю Шпицбергена, на горе Опера собираются российская и норвежская делегации, жители Баренцбурга и Пирамиды. В российских посёлках Шпицбергена и сегодня работают люди, чьи коллеги, друзья, близкие погибли в той страшной трагедии.

В этом году от российской стороны с траурной речью выступили Генеральный консул РФ на Шпицбергене А.А. Чемерило, директор рудника «Баренцбург» К.Н. Туринский. Трест «Арктикуголь» представлял замести-



- В 1997 году на горе Опера был установлен памятник с фрагментом упавшего самолета и мемориал с именами погибших. Ежегодно 29 августа российская и норвежская делегация возлагают к нему венки.
- В 1997 г. в Баренцбурге была воздвигнута часовня в память о погибших в авиакатастрофе. 29 августа Православная Церковь вспоминает перенесение из Едессы в Константинополь Нерукотворенного Образа (Убруса) Господа Иисуса Христа, которое совершилось в 944 году. Это событие неразрывно связано с историей появления образа «Спас Нерукотворный», в честь которого освещена часовня. Часовня Спаса Нерукотворного в Баренцбурге открыта круглосуточно.
- В Культурно-спортивном комплексе Баренцбурга был установлен мемориал с именами погибших.

За всё в ответе

| Беседовала *Наталья СЕРКОВА*

9 сентября 2024 года завершил свою трудовую деятельность в тресте «Арктикуголь» заместитель генерального директора по кадрам Владимир Николаевич Кияшко (1975 г.р.). В.Н. Кияшко пришёл в трест 9 января 2007 года на должность начальника отдела кадров и проработал на предприятии более 17 лет. Сотни сотрудников, тысячи документов, решение сложнейших вопросов – по подбору и кадровому сопровождению персонала, ведению и разработке документации, организации выезда шахтёров и их семей на архипелаг и обратно на материк, участие в кадровой работе всех подразделений треста не только на Шпицбергене, но и в Москве, Мурманске: список задач, решением которых ежедневно занимался Владимир Николаевич, можно продолжать. О том, как развивалась кадровая работа на предприятии, Владимир Николаевич рассказал в этом интервью.

– **Владимир Николаевич, как началась ваша работа в тресте «Арктикуголь»?**

– У меня техническое образование – закончил МГАПИ, Московскую государственную академию приборостроения и информатики на Стромьнке (совр. Московский государственный университет приборостроения и информатики. – *Прим. ред.*). Но по специальности не работал: с 1992 года – на кадровой работе. В трест пришёл, проработав некоторое время в отделе кадров и государственной службы Федерального агентства по энергетике. В 2007 году, когда я заступил в трест, заместителем генерального директора по кадрам и быту был Владимир Викторович Копытов. Аппарат управления предприятия находился тогда на пятом этаже гостиницы «Арктика» на Бутырской улице. Под началом Владимира Викторовича я и приступил к работе. Пришёл в пустой кабинет, стал наводить порядок – принимал дела, разбирая всё по папкам, приводил в систему. Дел было много: чартеры, отправка шахтёров на Шпицберген, встреча отпускников и уволенных в Москве. Тогда и встал вопрос о комплектации отдела кадров сотрудниками. В отдел кадров пришли работать два человека – всего нас было трое, и ещё работники кадровой службы в Баренцбурге и Мурманске. И надо сказать, это была минимально необходимая численность! В таком составе отдел кадров работал все эти годы.

– **Помните свою первую командировку на Шпицберген?**

– Конечно. Это было весной 2008 года, между двумя трагедиями, которые случились в наших посёлках. 30 марта упал вертолёт Ми-8, погибло три человека.

А 17 апреля произошёл взрыв на шахте Баренцбурга, унёсший жизни двух шахтёров. Тогда я ещё не мог представить, что как руководитель отдела кадров треста буду задействован в решении всех вопросов, связанных с последствиями этих трагедий – в общении с родственниками, организации вывоза тел, оформлении выплат компенсаций семьям погибших. В свою первую командировку мне предстояло увидеть своими глазами, как функционирует российский рудник на такой специфической территории как архипелаг Шпицберген: понять его инфраструктуру, производственный цикл, познакомиться с жителями посёлка. Впечатления от той поездки остались у меня на всю жизнь. Но самые приятные воспоминания остались о людях, с которыми мне довелось работать по Шпицбергену.

– **Придя на работу в трест, вы застали настоящих ветеранов организации – людей, проработавших в организации не один десяток лет. Как была налажена кадровая работа в их время, и какие задачи пришлось решать вам по подбору кадров?**

– Кадровая работа треста в СССР была поставлена хорошо. В регионах работали представительства организации. Их сотрудники формировали кадровый резерв из числа трудящихся угольных шахт Донбасса.

В 1974 году управляющим трестом стал Н.А. Гнилорыбов. Это был незаурядный человек, руководитель, дольше всех возглавлявший организацию – вплоть до 1991 года, и годы его работы в тресте – годы расцвета «Арктикугля». Кадровая работа при нём была отлажена.

В 1980-е годы в Донбассе у треста было шесть представительств! Там трудились

работники, так или иначе связанные с трестом. Это неудивительно: в конце 1970-х-1980-е в Баренцбурге работало около 1300 человек, в Пирамиде – около 1800. Трудовые договоры заключались сразу на два года и после окончания не продлевались, поэтому люди требовались постоянно. У треста «Арктикуголь» было общежитие в посёлке Заветы Ильича в Московской области, гостиница «Шахтёр» в Мурманске, а в последующие годы была введена в эксплуатацию гостиница «Арктика» в Москве.

В СССР на Шпицберген отбирали лучших из лучших. Ведь сотрудникам советских рудников предстояло представлять нашу страну на Западе. Конечно, они должны были отвечать строгим критериям отбора.

До 1991 года подбором кадров на местах, как правило, занимался второй секретарь обкома партии. Он направлял на местные предприятия запрос о сотрудниках. Предприятие представляло в обком документы на кандидатов. Кандидаты проходили несколько этапов отбора. Только 10% всех объективов проходили первый этап. Прошедшие его приглашались на второй этап – собеседование в представительствах треста на местах. А окончательные списки сотрудников утверждались в Министерстве угольной промышленности СССР.

В 1991 году система кадровой подготовки рухнула. До середины 1990-х годов ещё продолжалось инерционное движение. Многие ехали на Шпицберген по рекомендациям знакомых, друзей, коллег. В 1998 году закрыли рудник Пирамида. Большинство его сотрудников вывезли на материк, небольшое число шахтёров перешло работать на рудник «Баренцбург».



24 августа 2017 года: в день торжественного вручения наградного знака «70 лет Дню шахтёра» в Кремле. ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА В.Н. КИЯШКО

В 2000-е поток шахтёров на рудники треста начал сокращаться, но шахтёры ещё приезжали из Украины, Донбасса. Специалисты из этого региона работали в Баренцбурге всегда, а всё потому, что шахты Шпицбергена и шахты Донбасса имеют много общего: тот же наклон залегания пласта и его мощность, аналогичная техника и технология добычи угля. Притом что Донбасс на юге, а Шпицберген – на севере, в Арктике.

– В 2010-е годы трест возобновил системную кадровую работу по найму специалистов в Баренцбург. Как была организована работа по набору горняков на шахту?

– В 2013 году я дважды ездил в командировки на Украину, в традиционные шахтёрские регионы. Был в Донецке, Лисичанске, Луганске, Макеевке, посёлках

Красный Луч, Счастье. Как представитель треста проводил встречи с шахтёрами, рассказывал про трест «Арктикуголь», приглашал на работу. Я уже собирался в очередную командировку на Украину, но в связи с событиями в конце 2013 года она не состоялась, и только что возобновлённое направление кадровой работы пришлось приостановить.

– В 2014 году вы стали заместителем генерального директора треста по кадрам. Что изменилось в вашей работе после 2014 года?

– С 2014 года помимо кадровой работы я стал курировать работу социальных объектов в Баренцбурге – школы, больницы, культурно-спортивного комплекса и вопросы обеспечения жилфонда.

В 2015 г. в Баренцбурге организовали Центр арктического туризма «Груммант»,

в структуру которого вошли турбюро и гостиница с кафе, позже были с нуля созданы рестораны, хостелы, сувенирные магазины, хаски-ферма, передана социальная инфраструктура рудника. В налаживании работы ЦАТ «Груммант» помогли все службы треста, в том числе и кадровая. Отдел эксплуатации в составе управления кадров в Москве помогал организовывать отправку на Шпицберген для ЦАТ «Груммант» оборудования для ресторанов и общепита, торговых точек, собак для хаски-фермы.

С 2014 года участвовал в организации сотрудничества с Клинической больницей №85 ФМБА России и проведении периодических медосмотров на руднике «Баренцбург».

Работа по передаче архивов треста в Российский государственный архив экономики (РГАЭ) также вошла в круг моих задач. В течение шести лет мы совместно с архивом треста подготовили и передали в РГАЭ личные документы сотрудников треста с 1931 по 2010 гг. включительно.

Я искренне благодарен всем работникам треста, которые помогли мне в моей многолетней работе, без них у меня ничего бы не получилось.

Опытнейший сотрудник треста «Арктикуголь», специалист, знаток своего дела, ветеран организации, Владимир Николаевич застал в тресте не одну смену вех, занимался всем, от организации эвакуации пострадавших на шахте до организации проведения медосмотров в Баренцбурге. Владимир Николаевич Кияшко неоднократно публиковал материалы о рудниках треста в журнале «Русский вестник Шпицбергена» под псевдонимом Михаил Белый. В выпусках журнала за 2017 и 2018 годы были опубликованы его статьи в рубрике «От мифа к факту»: «Русский посёлок на норвежской земле», «Арктические тропики», «Осторожно: медведь!» и другие.

Человек разносторонний, ответственный, Владимир Николаевич участвовал во многих направлениях работы треста «Арктикуголь», внёс неоценимый вклад в деятельность предприятия и многим её сотрудникам запомнился своим равнодушным отношением к работе. В.Н. Кияшко награждён ведомственными, отраслевыми и общественными наградами, является ветераном труда. С 1990 г. – член профсоюза, а с 2012 г. состоит в Российском независимом профсоюзе работников угольной промышленности – Росуглепроф.

Старт для будущих специалистов

| *Наталья СЕРКОВА*

Трест «Арктикуголь» продолжает реализовывать сотрудничество с ведущими российскими вузами в области научно-образовательной деятельности. Летом этого года практику на базе Отдела культурных проектов треста прошли студенты МГУ им. М.В. Ломоносова и РГГУ.

В 2023 году трест «Арктикуголь» заключил с ведущими российскими вузами – МГУ, МГИМО, РГГУ – соглашения о сотрудничестве. Соглашения предусматривают разработку и осуществление совместных образовательных программ, научно-исследовательских и экспертно-аналитических работ, подготовку кадров.

В 2024 году РГГУ запустил на факультете международных отношений, политологии и зарубежного регионоведения образовательную программу «Европейские исследования» в рамках направления подготовки бакалавриата «Зарубежное регионоведение». Партнёром образовательной программы и потенциальным работодателем для выпускников стал трест «Арктикуголь». Программа состоит из тематических блоков, среди которых есть разделы, посвящённые странам Северной Европы и роли Арктики в международных отношениях. Программой предусмотрено изучение двух иностранных языков – английского и норвежского.

В июне этого года практику в тресте прошли студенты РГГУ 3-го курса факультета международных отношений, политологии и зарубежного регионоведения ИАИ РГГУ Николай Рудяев и Екатерина Ипполитова. Они сделали описи архивных материалов, фотодокументов, составили тематические подборки статей, приняли участие в подготовке выпуска журнала «Русский вестник Шпицбергена».

Будущие исследователи смогли применить в прикладной сфере получаемые в вузе знания и навыки, получили представление о возможностях реализации профессиональных интересов в рамках изучаемой специальности.



Егор Билибин (слева) и Николай Рудяев изучают подшивки газеты «Полярная кочегарка». Август 2024 года. ФОТОГРАФИЯ: ТРЕСТ «АРКТИКУГОЛЬ»

Составление описи выпусков газеты – важный этап систематизации архивов издания. Работу над этим направлением возобновил в начале этого года Отдел культурных проектов треста «Арктикуголь». Сохраняя культурно-историческое наследие своих посёлков на Шпицбергене, трест планирует оцифровать подшивку «Полярной кочегарки» – уникального издания треста о работе советских рудников на островах норвежского архипелага Шпицберген. Сегодня газета представляет большой интерес для исследователей как редчайший документ эпохи, бесценный источник исторического материала.

Выпуск газеты «Полярная кочегарка» осуществлялся на полярных рудниках треста в 1930-1990-е гг. В годы Великой отечественной войны, когда население советских рудников Шпицбергена было эвакуировано на материк, и несколько лет после газета не издавалась. Её выпуск возобновился в 1947 году. В постсоветский период газета сменила название на «Шахтёр Арктики».

В августе над созданием описи подшивки газеты «Полярная кочегарка» работал студент 3 курса Института стран Азии и Африки (ИСАА) МГУ имени М.В.

Ломоносова Егор Билибин. Также Егор упорядочил архивы, переданные тресту «Арктикуголь» от полярников Шпицбергена и их потомков, оцифровал фотографии и редкие документы.

Студент РГГУ Николай Рудяев, проходивший практику в тресте в июне этого года, в августе продолжил сотрудничать с трестом в качестве волонтера – ассистента отдела культурных проектов треста «Арктикуголь» и журнала «Русский вестник Шпицбергена». В этом выпуске журнала опубликованы три материала Николая.

– Мой опыт сотрудничества с трестом «Арктикуголь» был чрезвычайно полезным и востребованным в моих исследованиях в области международных отношений. Особенно полезной была работа с архивными материалами и подготовкой публицистических текстов, – говорит Николай.

Трест «Арктикуголь» выражает благодарность студентам РГГУ и МГУ им. М.В. Ломоносова, успешно прошедшим практику в организации, и желает в полной мере применить полученные за время прохождения практики знания и навыки в дальнейшем учебном процессе, предстоящей исследовательской работе.

Гостеприимство – в простых вещах

| Николай РУДЯЕВ

Елена Валерьевна Ананко (56 лет) родом из Ростовской области, города Красный Сулин. На Шпицберген приехала в декабре 2021 года. Елена Валерьевна успела поработать во всех точках общепита Баренцбурга и Пирамиды, а сейчас трудится поваром в столовой Баренцбурга.

– У меня уже взрослые дети. К моему решению поехать в Арктику они отнеслись положительно, поддержали. Для меня же это был шаг в неизвестность, – рассказывает Елена Валерьевна. – Когда приехала, думала: как дальше быть? Новое место. Жители Баренцбурга оказались очень отзывчивыми, сразу всё показали и рассказали. Помогали обустроить быт: несли кто кастрюлю, кто сковороду, кто тарелку (*смеётся*). Люди, родившиеся и



ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА ЕЛЕНОЙ АНАНКО



Туристы пробуют местную кухню в ресторане «Красный медведь» в Баренцбурге. ФОТОГРАФИЯ: ТРЕСТ «АРКТИКУГОЛЬ»

выросшие в СССР, всегда готовы прийти друг другу на выручку.

Рабочий день повара начинается в пять утра. Команда столовой состоит из семи человек: трёх поваров, двух кухонных работников и двух кассиров. Меню на день составляет заведующая. Каждый день в столовой – трёхразовое питание – бесперебойно, по расписанию. Накормить нужно весь посёлок, больше трёх сотен человек в сутки.

– Я с удовольствием готовлю для людей. Знаю, что в семь утра с ночной смены придут работники ТЭЦ. И хотя это утреннее время, у нас представлены блюда от первого до десертов: есть и супы, и блинчики. В пять вечера приходят шахтёры, их тоже нужно накормить. Мы всегда стараемся, чтобы ассортимент представленных блюд был разнообразным.

Кухня хорошо оборудована комбайнами, машинами, морозильными камерами и холодильниками, профессиональной хлебопечью. Баренцбургский хлеб вкусный, отличается от магазинного на материке. Ноздреватый, с корочкой, он выпекается по особому рецепту ежедневно, поэтому всегда свежий. Батонов нет, пекут буханками. За одну выпечку – 80-100 штук.

Повара столовой тщательно составляют рацион полярников: работа в условиях Арктики требует большого количества калорий. Питание сбалансированное: наряду с мясными блюдами в меню представлены каши, фрукты и овощи.

– С поставками продуктов на архипелаг перебоев нет: раз в месяц приходит корабль с продовольствием, – рассказывает Елена Валерьевна.

Баренцбург – второй по величине населённый пункт Шпицбергена. Познакомиться с жизнью россиян в посёлок приезжают иностранные туристы из Лонгьира – чаще на выходные, а иногда остаются на несколько дней и дольше. Русская культура, история, быт – в Баренцбурге всё как на ладони, без виз и больших расстояний для иностранцев. Путь в Россию из Европы долгий и сложный, а на Шпицбергене до русского поселения можно добраться меньше чем за полтора часа на катере летом и на снегоходе зимой. В главный пункт российского присутствия едут не только европейцы, но и гости из Таиланда, Китая, Тайваня.

Благодаря работе в ресторане «Красин» на первом этаже гостиницы в Баренцбурге, куда стекаются все, приехавшие

посмотреть российский посёлок туристы, Елена Валерьевна освоила приготовление блюд едва ли не всех кухонь мира.

– За три неполных года как будто полмира покормили, – шутит Елена Валерьевна. – Мне приходилось общаться с совершенно разными людьми, узнавать их предпочтения. Например, сметану иностранцы не понимают. У них на родине нет такого продукта. Запомнилось, как гости из Китая просили дожарить яйцо пашот, потому что не едят сырой желток. Однажды приехала группа туристов. Мы не знали, из какой страны группа, а нужно было предложить им что-то на десерт. Решили подать панна-коту. Все остались довольны: оказалось, что это были итальянцы. Угадали с десертом, получается.

Елена Валерьевна отмечает, что все туристы открытые и доброжелательные, работать с ними приятно. Где ещё, как не на Шпицбергене, увидишь столько людей со всех концов света, узнаешь об их привычках, традициях!

Гостеприимство начинается с простых вещей, и хорошая кухня – дело ответственное, считает Елена Валерьевна. «Нужно работать так, чтобы перед местными не было стыдно и за державу не было обидно!», – подытоживает она.

«В Пирамиде нескучно»

| Николай РУДЯЕВ

Игорь Горшков (35 лет) родом из Великого Новгорода. До переезда на Шпицберген он работал в сфере гостиничного сервиса, трудился на круизных лайнерах. Знание иностранных языков Игорь приобрёл в Новгородском государственном университете им. Ярослава Мудрого на факультете лингвистики и иностранных языков по специальности «переводчик немецкого языка». Путешествия и изучение северных широт – в этих координатах мыслил свою дальнейшую жизнь Игорь. Но как совместить этот интерес с работой? Ответ на этот вопрос дал Игорю Шпицберген.

На глаза Игорю попала вакансия гида.

– Просмотрев объявление, я подумал, что с моим знанием нескольких иностранных языков – английского и немецкого – я мог бы быть здесь востребован как специалист и отправил резюме, – вспоминает молодой человек.

Получив отклик, пройдя собеседование, Игорь стал гидом в самом северном жилом российском посёлке Пирамида. Теперь он с гордостью рассказывает туристам об уникальном месте на краю земли.

На архипелаг Игорь впервые приехал в мае 2021 года.

– С тех пор как я сюда попал, прошло три года. Социализировался довольно

быстро. В Пирамиде живут искатели приключений, любящие новые жизненные вызовы – близкие мне по духу люди. И хотя постоянное население посёлка – чуть больше десятка человек, в силу постоянной динамики в Пирамиде нескучно.

Сейчас Игорь – незаменимый гид для всех, кто приезжает в Пирамиду. Он с гордостью показывает туристам постройки советских времен и другие интересные достопримечательности: старую столовую, школу, спортивный комплекс, Дом культуры, административное здание рудника, многоэтажные общежития и технические здания.

– Совсем недавно открылась возможность посетить вместе с гидом заброшен-

ную шахту Пирамиды, которая функционировала с 1956 по 1998 год. Сегодня, она частично расконсервирована. Внутри шахты можно пройтись по заброшенным тоннелям и увидеть стоящее здесь с советских времен оборудование, – рассказывает Игорь.

Рабочий график в Пирамиде насыщенный, выходных практически нет. Регулярные экскурсии для туристических групп, индивидуальные путешественники, желающие увидеть местные достопримечательности, экскурсии для пассажиров чартерных судов компаний-партнеров из Лонгьира, приём официальных делегаций, переводческая работа – каждый день распisan по часам.



Самым интересным в работе гида Игорь (в центре с ружьём) считает встречи с людьми из разных стран. ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА ИГОРЕМ ГОРШКОВЫМ.

Большинство посещающих Пирамиду туристов – европейцы, норвежцы и другие скандинавы. Они приезжают в посёлок на выходные или в короткий отпуск – перевести дух, побыть наедине с природой.

Рабочий день гида начинается в девять утра со встречи очередной туристической группы возле отеля в Пирамиде. Экскурсия по посёлку с небольшой группой из 5-15 человек занимает около двух-трёх часов. После неё у Игоря обычно бывает перерыв на час-полтора, прежде чем он отправится встречать очередную группу туристов.

В дни, когда в Пирамиду приезжают по 60-80 человек сразу, Игорь работает в связке с коллегами-гидами. По окончании экскурсии он провожает туристов на борт корабля, помогает с швартовкой.

Самый активный и насыщенный сезон в Арктике – самый короткий. Он длится всего 12-16 недель, с мая по конец октября. На июль и август приходится его

пик. Это самые «горячие» летние месяцы для гида. В этот период гиды-проводники работают по десять часов в сутки, чтобы успеть показать всем желающим уникальные достопримечательности острова. К сезонному ритму работы за три года Игорь уже привык.

– Порой даже хочется немного отдохнуть от общения с людьми и уединиться среди пейзажей Пирамиды, – отмечает Игорь.

Начиная с ноября и до середины-конца февраля туристический поток спадает. С наступлением гражданских сумерек Шпицберген погружается в «спящий режим».

Работа гидом в Пирамиде – очень ответственная: гид обеспечивает безопасность туристов. Близ посёлка Пирамида находится ледник Норденшельда – место обитания белых медведей. Они нередко заглядывают в посёлок в поисках пищи.

Пребывание туристов в Пирамиде строго регламентировано. И хотя отлу-

чаться от группы нельзя, всегда есть те, кто не соблюдают правила безопасности:

– Серьёзных инцидентов, связанных с угрозой нападения белого медведя на человека, здесь не случилось. Но были ситуации, когда из-за непредсказуемого поведения туристов гидам приходилось принимать экстренные меры – например, разыскивать отбившихся от группы отдыхающих, которые потом бежали за отплывающим кораблем. Благо, их потом забирали на судно, – вспоминает гид.

Игорь отмечает, что самое интересное – это встречи с людьми, которые проходят через Пирамиду. У всех путешественников разные жизненные истории, но всех их объединяет интерес к Шпицбергену. А оказаться в Пирамиде мечтают многие, ведь это не просто бывшее шахтёрское поселение на краю земли, а уникальное место, которое, как магнит, притягивает к себе людей со всего мира.

Покоритель горы Ньютон

| Николай РУДЯЕВ

18 мая 2024 года в 7:40 утра польский путешественник, альпинист Пётр Сливинский (42 года) водрузил флаг Польши на вершине горы Ньютон (1 713 м) – самой высокой точке архипелага Шпицберген. Пётр стал первым поляком, покорившим этот пик на лыжах в одиночку.

Пётр Сливински – выпускник Краковского технологического университета. С 2007 года он совершил 12 кругосветных путешествий, используя различные виды транспорта. Он покорил восемь вершин Земли на шести континентах, включая гору Эверест. Гора Ньютон на Шпицбергене стала девятой вершиной в его списке.

Одинокая экспедиция, длившаяся месяц с 1 по 31 мая, стала для Петра настоящим испытанием на прочность. Протяженность маршрута к вершине Ньютон, начинавшегося и заканчивавшегося в Лонгьире (см. карту) – составила около 250 км. В любую погоду, сквозь арктическую стужу Пётр волок за собой двухместные нарты весом 125 кг, используя силу ветра и технику лыжного параглайдинга. Эти навыки Петр оттачивал заранее в Бещадских горах, простирающихся на юго-востоке Польши.

– Было много безветренных дней, но как только появлялся более сильный ветер, я использовал его силу для преодоления больших расстояний. Тогда я надевал экипировку и раскладывал 12-метровый параплан. Ветер наполнял пустые ячейки в крыле параплана – всё по тому же принципу, как и в парусном спорте. При сильном ветре наибольшая сложность заключалась в поддержании равновесия на неровной поверхности и в правильно выбранном направлении, – вспоминает Петр.

Суровый архипелаг Шпицберген давно привлекал Петра своими экстремальными условиями. Этот почти безлюдный край с его вечными снегами и ледниками таит в себе множество опасностей: лавины, трещины, обморожения. Однако Петр уже имел опыт таких высокогорных экспедиций и умел с ними справляться.

– Я рассчитал расход продуктов на месяц и взял с собой более 20 кг еды. И не ошибся. Через 30 дней похода у меня осталось несколько килограммов запасов. Каждый день утром и вечером я кипятил снег, чтобы выпить несколько литров жидкости и съесть как минимум 2 горячих лиофилизированных (Лиофилизация – метод сушки, применяемый для длительного хранения и транспортировки продуктов. – Прим. ред.) блюда. В течение дня у меня был приготовлен один литровый термос с горячим супом и второй литровый термос с горячим чаем. Кроме того, я еже-



Петр Сливински – покоритель девять вершин мира. ФОТОГРАФИИ: ПЁТР СЛИВИНСКИ



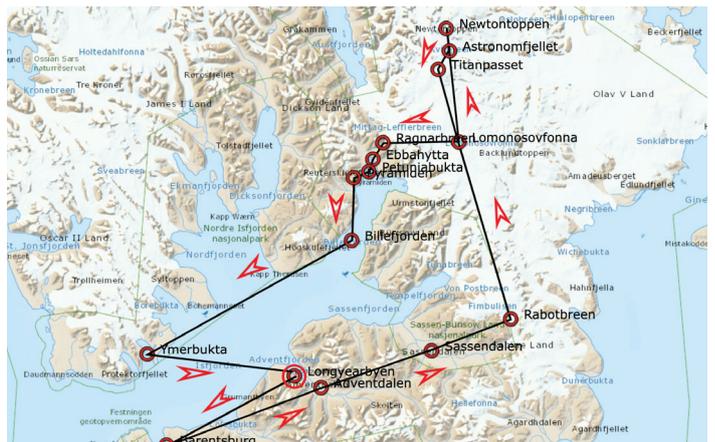


дневно съедал полшоколадки, несколько конфет, сухофрукты, несколько горстей орехов, несколько энергетических батончиков. За один день я мог потреблять 3000-4000 калорий. Но получилось так, что я тратил значительно больше, поэтому за 30 дней мой вес снизился примерно на 10 килограммов, – говорит Петр.

Главную угрозу представляли разве что агрессивные белые медведи, встреча с которыми в одиночку могла бы стать фатальной. Поэтому Петр тщательно экипировался в соответствии с требованиями местных властей: у него были ракетницы и винтовка на случай опасности. Также каждый день он устанавливал вокруг палатки специальные проволочные ограждения. Температура воздуха на последнем этапе экспедиции опускалась до -20°C , а с ветром ощущалась и вовсе как -30°C . Именно в эти суровые дни Петр, обессиленный, но полный решимости, совершил восхождение на вершину горы Ньютона и покорил её в одиночку на лыжах.

На обратном пути, спускаясь с ледников, он пересек замерзший фьорд и добрался до старого русского шахтерского посёлка Пирамида.

– Я никогда там раньше не был. Не смотрел фотографии и не проверял информацию, не связывал с этим местом никаких ожиданий. Поэтому с посещением это посёлка у меня связаны колоссальные впечатления. Я прибыл сюда в конце дня в мае, когда там не было посетителей. В тишине и спокойствии в течение всей ночи под сияющим солнцем в одиночестве я обошёл всё поселение с ружьем за спиной. Оружие было заряжено. Я часто оглядывался и проверял, нет ли поблизости белого медведя. Я был очень доволен, что могу изучать этот шахтерский посёлок в собственном темпе. Меня поразила просторная планировка улиц советского поселения. И мне было больно осознавать, что вложенные в строительство посёлка средства и человеческий труд сейчас почти не используются. Я представлял себе картину: какой была жизнь в этом полярном поселении, когда здесь жили люди? Глядя на всё вокруг, я также размышлял о том, как могла бы выглядеть



Пирамида, если бы сюда вернулись люди и заселили посёлок. В Пирамиде я встретил несколько человек (сотрудников рудника «Пирамида». – Прим. ред.): они присматривали за посёлком и ждали туристов. Увидев меня – человека, который откуда-то пришёл пешком – они были очень удивлены и тепло меня приветствовали. Я был очень рад, что после месяца одиночного путешествия по снегу и льду встретил первых людей, – вспоминает Петр.

В последний день экспедиции Петр вышел из Пирамиды в сторону ледокола «Билльефьорд», который должен был забрать его. Ледокол находился в семи километрах от берега. Пробираться к судну пришлось пешком прямо по льду.

– Было очень удобно идти по льду в фьорде. Даже лучше, чем по снегу, потому что сани лучше скользили и не создавали сопротивления. К тому же у меня было гораздо меньше груза, и сани весили теперь около 100 кг вместо 130 кг. Я продвигался по льду, и всё чаще появлялись трещины: это было страшно. Я проверял палками твердость льда. Лёд он становился все мягче. Расстояние между льдинами всё увеличивалось. Я мог переходить через них благодаря длине лыж и лёгкости саней. Поначалу я очень боялся, но потом при-



вык. Когда зазоры между льдинами стали увеличиваться, я искал места, где можно было бы через них перепрыгнуть. Но мне стало снова страшно, когда я понял, что это уже не только поперечные трещины, но и продольные. Я осознал, что уже давно нахожусь на оторванных льдинах, которые свободно плавают в воде. Времени на долгие размышления у меня не оставалось. Я испугался, что ледокол, вместо того чтобы приблизиться ко мне, отдаляется. Связи с капитаном у меня не было. Я не знал, по какой причине корабль не подплывает ко мне ближе. Может, я шёл по льду не в том направлении? Как потом выяснилось, в тот день в фьорде было очень много тяжелого льда, и капитану пришлось пробиться примерно на один километр сквозь лёд, чтобы добраться до меня. Подойти ещё ближе ко мне ледокол не мог – иначе бы он сбил меня со льдины в воду. Поэтому он отплывал все дальше от меня, а мне лишь оставалось прыжками добираться до него по льдинам.

Несмотря на все сложности Пётр благополучно добрался до ледокола и поднялся на борт. Экипаж и пассажиры «Биллефьорда» приняли путешественника с распростёртыми объятиями. Чтобы вернуться в Лонгвир, Петр пересел на польскую яхту «Джойнус» и отправился к Ис-фьорду. 31 мая Петр Сливински был в норвежском посёлке, завершив свою почти месячную арктическую экспедицию.

– Мне очень нравится климат и природа Шпицбергена. Я чувствую себя очень хорошо в условиях холода. Люблю наблюдать за первозданной природой, которая динамично меняется. Здесь каждый день может быть настолько разным и непредсказуемым. Больше всего мне нравится быть готовым адаптироваться к постоянным изменениям вокруг. В Арктике все находится в движении. Как человеку активному это место мне по душе, и, конечно, я вернусь сюда ещё раз.



Готовясь посетить Шпицберген, туристы подчас задают самые странные вопросы. «Этот знак – один из самых часто встречающихся на Шпицбергене, но далеко не все знают, что это за знак», «Когда на небе появляется полярное солнце?», «Как здесь дышать, если нет деревьев?», «Сколько нам понадобится топлива, чтобы добраться до Северного полюса на снегоходе?». Норвежская газета «Свальбардпостен» опубликовала статью о необычных вопросах туристов. «Русский вестник Шпицбергена» публикует её перевод.

Это здесь белый медведь переходит дорогу?

Автор: *Коре ХАНСЕН*

Опубликовано 11 августа 2024 года

в газете «Свальбардпостен»

ФОТОГРАФИЯ: КОРЕ ХАНСЕН, СВАЛЬБАРДПОСТЕН



На Шпицберген стремятся туристы со всего мира. Уже в XIX в. архипелаг любила посещать европейская и американская элита, несмотря на его экзотичность. Сегодня сюда добираться проще и дешевле. Согласно подсчётам шпицбергенских туроператоров, в прошлом году туристы провели на архипелаге в общей сложности 139 371 гостевых суток. Но что интересует тех, кто приезжают сюда впервые? Конечно, многое, и зачастую одно и то же.

Газета «Свальбардпостен» запросила у ассоциации туроператоров Visit Svalbard список вопросов, которые чаще всего задают туристы по электронной почте или посещая офис в Лонгьире.

- Когда можно увидеть на небе полярное солнце?
- Какой тур нам забронировать, чтобы увидеть полярное солнце в полярный день?
- Так это здесь медведь переходит дорогу (у знака с белым медведем) ?
- Где парк с белыми медведями?
- А есть питьевая вода на Шпицбергене, или её можно купить только в магазине?
- Когда у вас выключают северное сияние?
- Можно поскорее увидеть северное сияние? (вопрос задан в полярный день)
- Вы ведь не живёте здесь круглый год?
- Как вы тут дышите без деревьев?
- Вам здесь одиноко?
- Как мне взять напрокат машину, чтобы доехать до Исфьорд-радио?
- Почему у вас в городе на склонах гор протянуты трубы?
- А почему дома стоят на ходулях?
- Сколько нам нужно топлива, чтобы доехать на скутере до Северного полюса?

- Как добраться до Лонгьира со Шпицбергена?
- Какой тур нам забронировать, чтобы добраться до Северного полюса?

Маркетолог Visit Svalbard Аня Каролине Йенсен Нордволен имеет большой опыт работы в туризме на Шпицбергене. Странные вопросы туристов её не удивляют.

– Мы живём в месте, где необычное – обычно, и это определяет характер вопросов туристов. Мы должны уметь снабжать туристов правильной информацией, чтобы у них остались приятные впечатления об архипелаге, – говорит Аня.

Не все туристы читали об архипелаге, прежде чем приехать сюда. Некоторые вообще не представляют, что такое Шпицберген, и думают, что всё успеют за короткое время. За неделю они хотят и снегоходный тур, и сафари за северным сиянием, и переправу на лодках, и увидеть полярное солнце. Один турист интересовался, можно ли забронировать отель, чтобы увидеть солнечное затмение на Шпицбергене, которое будет в 2061 году.

С нелепыми вопросами обращаются не только в туркомпанию. Недавно губернатор Шпицбергена получил имейл – этот случай можно было бы назвать курьёзным. Один человек интересовался, может ли губернатор ради шутки выдать фальшивый документ, по которому его будущему родственнику въезд на Шпицберген будет запрещён. Он сослался на то, что его сестра выходит в августе замуж. По некоторым причинам он не хочет, чтобы новобрачные приехали на Шпицберген.

– Можно было бы выдать «официальный» документ, запрещающий ему посещать Шпицберген? – спрашивает мужчина. В письме губернатору он обещает оплатить пошлину за услугу.

Перевод с норвежского: *Наталья СЕРКОВА*

ЦАТ «Груммант» сегодня: в фокусе внимания туристов

| Беседовала *Наталья СЕРКОВА*

В советские времена посёлки треста считались «витриной» Советского Союза на Западе. Теперь российские, они по-прежнему привлекают путешественников из разных стран: приехав на архипелаг, туристы могут без виз, не преодолевая огромных расстояний увидеть кусочек России – Баренцбург и Пирамиду – в короткий срок. С 2014 г. в российских посёлках действует центр арктического туризма (ЦАТ) «Груммант» – обособленное туристическое подразделение треста «Арктикуголь». ЦАТ «Груммант» оказывает полноценный круглогодичный туристический сервис с использованием собственной инфраструктуры. О работе подразделения рассказывает начальник отдела туроперейтинга ЦАТ «Груммант» Екатерина Кондакова.

– Екатерина, известно, что, несмотря на санкционный режим и международную обстановку, посёлки треста по-прежнему неплохо посещаются туристами. В прошлом году российскую часть Шпицбергена посетило свыше 7000 человек из разных стран мира. Какова в этом потоке доля иностранцев и доля россиян?

– Наибольшее число посетителей российских посёлков – иностранцы, хотя зимой было две туристические группы из России. Столь небольшое число российских туристов связано с прекращением выдачи туристических виз Норвегией гражданам РФ и с сложной логистической ситуацией на архипелаге – отсутствием чартеров и морского пассажирского сообщения.

– Как сегодня российским туристам можно добраться до архипелага? Нужна ли им виза?

– 29 мая Норвегия прекратила выдачу виз российским туристам, но россияне, уже имеющие в загранпаспорте шенгенские визы других европейских государств до нас добираются. Сейчас трест «Арктикуголь» ведёт поиски пассажирского судна, которое могло бы доставлять на архипелаг сотрудников треста, работающих на архипелаге организаций и туристов. С возобновлением регулярного морского сообщения виза на архипелаг российским путешественникам не потребуется.

– Можно ли сказать, что сейчас, по сравнению с периодом пандемии, последовавшим за ним периодом введения санкций, ситуация в туризме в российской части Шпицбергена выравнивается?

– Думаю, можно. Зимний сезон 2024 гг. был удачным. В этом году наблюдался ста-



«Считаю, что залог нашего успеха – прежде всего в сплочённой команде», – говорит начальник отдела туроперейтинга ЦАТ «Груммант» Екатерина Кондакова (в центре на фото). Снимок сделан во время концерта в Баренцбурге, организованного ЦАТ «Груммант». ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА ЕКАТЕРИНОЙ КОНДАКОВОЙ

бильный спрос на зимние пакетные туры. Если в 2023-м было откатано 93 таких тура, то в 2024-м – 215. Эта цифра ближе к 2019 году – допандемийному периоду, когда туристов было больше, и при этом летали чартеры на архипелаг, не было санкций. Тогда, в 2019-м был выкуплен 351 тур. На летние туры наблюдается уверенный спрос. Лето – высокий сезон, много путешественников, которые хотят как можно больше успеть посмотреть на архипелаге за короткое время. С уверенностью можно констатировать, что уровень выручки этого года приблизился к допандемийному. В 2019 году было выкуплено 167 туров, в 2023-м – 71, а в 2024-м – 384. Причём в этом году 90% туров было выкуплено у ЦАТ «Груммант» напрямую.

– Как вы считаете, за счёт чего удалось достичь таких показателей в не самых благоприятных условиях сегодняшнего дня?

– Мы стали иначе позиционировать Шпицберген среди туристов и по-другому построили нашу информационную кампанию. Если раньше ЦАТ «Груммант» делал ставку на так называемый «русский Шпицберген», поморскую историю и культуру, ориентируясь в первую очередь на путешественников из России, то сегодня мы рассказываем о Шпицбергене целиком, не разделяя его намеренно на норвежскую и российскую части. Большинству людей, никогда не бывших на Шпицбергене, в силу уникального правового статуса места, сложной истории места трудно разобрать-

Летом путешественники хотят увидеть на архипелаге как можно больше за короткое время. ФОТОГРАФИИ: МАРТИНИК ДЮ ТУА



ся в короткий срок в том, что собой представляет архипелаг с его поселениями. На Шпицбергене туристов интересуют прежде всего путешествия в уникальном природном ландшафте в Арктике, возможность увидеть ледники, животных, птиц, переправиться в разные пункты архипелага по морю – летом, или на снегоходах – зимой. Шпицберген – это доступная туристам Арктика, где есть разные посёлки, инфраструктура, условия для путешествий.

– **Какое место на архипелаге – самое популярное среди туристов?**

– Пирамида – «жемчужина» архипелага, как назвал посёлок посетивший его в 1995 году король Норвегии Харальд V. Причём про Пирамиду знают все, даже те, кто ничего не знают про архипелаг. Это самобытное место в Арктике.

– **Как чаще попадают туристы на архипелаг: через турагентства на материке или обращаются напрямую в ЦАТ «Грумант»?**

– В 2019 году 66% туристов приобретали туры через агентства-посредников, а через ЦАТ «Грумант» приехало только 34%. Сейчас ситуация изменилась в корне. В этом году всё больше туристов приобретают туры у ЦАТ «Грумант» напрямую. Через агентства туры приобрел 39% туристов, а через нас – 61%.

– **У ЦАТ «Грумант» разнообразные трёх-четырёхдневные и семидневные туристические программы – уже сложившийся, знакомый туристам турпродукт. А какие новые туры ЦАТ «Грумант» предлагает туристам в этом году?**

– Мы обратили внимание на то, что приезжающие издалека туристы берут, как правило, трёх- или семидневные туры, в то время как скандинавы – однодневные. Учитывая спрос, мы включили в этом году в свои программы однодневные маршруты: несколько зимних и шесть летних.



Шпицберген посещают туристы из Европы, США, Юго-Восточной Азии.

В этом году ведется большая работа над тем, чтобы сделать комфортным для посещения посёлок Колсбей. В частности, уже зимой 2025 года мы будем предлагать его к посещению, так как там будет помещение для остановки на полевой ланч в тепле.

Стабильный спрос на посещение российских посёлков архипелага позволяет нам планировать следующий год. Несколько недель в зимнем сезоне 2025 года уже полностью забронированы. Из новых программ на следующее лето – хайкинг, новые короткие маршруты, двухдневные и пятидневные туры. Мы хотели бы разработать более продолжительные пешие маршруты. Сейчас их изучают наши гиды, чтобы поставить в «сетку» туров на следующий год.

– **С одной стороны, ЦАТ «Грумант» – единственный российский туроператор на Шпицбергене, обеспечивающий туры в российские посёл-**

ки архипелага. С другой – конкуренция с иностранными туроператорами, работающими в Лонгьире, тоже есть. Какие сильные стороны у ЦАТ «Грумант» в конкурентной среде?

– Инфраструктура – наша сильная сторона. Мы обратили внимание, что многие иностранные компании, которые хорошо знают архипелаг и имеют опыт работы в Арктике, не обладают инфраструктурой и арендуют помещения, транспорт и оборудование. У нас же создана хорошая инфраструктура, которую мы можем предложить иностранным компаниям. Плюс в этом году у нас сформировалась хорошая команда. К нам присоединились те, кто работали на архипелаге длительное время до пандемии – опытные, знающие, хорошо ориентирующиеся на местности гиды. Считаю, что залог нашего успеха – прежде всего в сплочённой команде.

Музыкальный ренессанс

21 сентября в Баренцбурге состоялся фортепианный концерт. Он был устроен в честь первого отреставрированного в Баренцбурге фортепиано. Старый инструмент восстановила жительница Баренцбурга Мартиник дю Туа и исполнила на нём авторскую музыкальную программу.



Мартиник дю Туа за фортепиано, реставрацию и настройку которого она осуществила сама.

Проект «Возрождение» по реставрации клавишных музыкальных инструментов в российских посёлках Шпицбергена с последующим исполнением на них музыкальных произведений – детище Мартиник. Всем инструментам будут даны уникальные имена, ведь у каждого из них своя история и неповторимое звучание.

В камерной обстановке в зале на хаски-ферме, украшенном свечами, с окна-

ми, выходящими на залив Грэн-фьорд, Мартиник представила публике вокально-инструментальные произведения собственного сочинения. Жители полярного посёлка тепло приветствовали Мартиник и благодарили исполнительницу аплодисментами. Её выступление стало редким, незабываемым подарком для всех, кто собрался в зале в тот день.

Мартиник дю Туа – музыкант и ком-

позитор родом из ЮАР. В Баренцбурге она работает контент-менеджером в Центре арктического туризма «Груммант». Музыкай увлекается с раннего детства.

– Я играю на фортепиано и занимаюсь вокалом с пяти лет. Сколько себя помню, мне всегда нравилось сочинять и исполнять собственные произведения. Свою первую музыкальную композицию



Вид на фьорд, мягкий свет, звуки музыки и атмосфера тепла и уюта: Мартиник подарила гостям незабываемый фортепианный вечер. ФОТОГРАФИЯ: МАРИНА ПАВЛОВА

я написала в восемь лет. В 2013 году получила музыкальное образование в Стелленбосском Университете на родине. Музыка всегда занимала большое место в моей жизни: я создавала музыкальные клипы, сотрудничала с артистами и композиторами в музыкальных альтернативных проектах. В настоящее время я пишу музыку к видеоиграм. Недавно закончила

Помогали жители Баренцбурга – друзья и знакомые.

– Для настройки фортепиано требуются специальные инструменты. На материке они есть. По моей просьбе набор таких инструментов заказал и доставил на Шпицберген мой друг. Здесь они очень пригодились: отдельные детали пианино – струны, демпферы

настройке инструментов. И всё же не они определяют процесс настройки.

– Главный инструмент, без которого не обойтись при настройке пианино, – это хороший слух, а он у меня натренирован за 28 лет занятий музыкой, – смеётся Мартиник.

Пианино, которое восстановила Мартиник, – эстонской марки Vanemuine. В Баренцбурге это не единственное старое фортепиано. Есть также два советских «Красный Октябрь» и два – украинского производства.

После реставрации инструмент останется в зале на хаски-ферме. Мартиник отмечает, что зал очень уютный и прекрасно подходит для проведения лекций, различных мероприятий, в том числе музыкальных концертов.

– Этот проект я задумала потому, что музыка, инструменты, звук – всё это я безумно люблю. Инструменты – живущие своей жизнью сущности, и они, как и люди, требуют заботы.

Проект Мартиник – достойная творческая инициатива, развитие которой позволит продолжить в Баренцбурге традицию фортепианных концертов. В 2010-е годы музыканты периодически посещали российские посёлки Шпицбергена. Так, летом 2011 года на Шпицбергене (в Баренцбурге и Лонгьире) проходил фестиваль музыки Микаэла Таривердиева «Мгновения весны». Идея его проведения принадлежала руководству треста «Арктикуголь». Трест пригласил музыкантов на архипелаг по случаю двух знаменательных дат: в 2011 году 80-летний юбилей Микаэла Таривердиева совпал с 80-летием треста «Арктикуголь».

В Баренцбурге пианист Алексей Горibold и певица Ольга Дзусова дали концерт на сцене Дома культуры. Композиции из кинофильма «Семнадцать мгновений весны», музыку к которому написал Таривердиев, открыли концертную программу. Их виртуозно исполнил пианист Алексей Горibold: старенькое пианино в Доме культуры звучало как настоящий концертный рояль. В кирхе Лонгьира казанская органистка Лада Лабзина выступила с органным концертом, а дуэт из Японии «Хиде-Хиде» представил вниманию публики музыкальную программу, исполненную на старинных японских инструментах.

В 2014 году трест «Арктикуголь» организовал музыкальный фестиваль «Груммант» – музыкальное путешествие по архипелагу, состоящее из нескольких концертных выступлений и мероприятий в Баренцбурге, Пирамиде и Лонгьире. В 2012 году датская музыкальная группа Efterklang провела в посёлке Пирамида девять дней и записала по впечатлениям от поездки альбом.



Фестиваль «Мгновения весны» в Баренцбурге, 2011 год. На сцене Дома культуры – пианист Алексей Горibold и певица Ольга Дзусова. ФОТОГРАФИЯ: TARIVERDIEV.RU



Фестиваль «Груммант» в Баренцбурге, 2014 год. Выступление ансамбля средневековой музыки «Drolls». ФОТОГРАФИЯ: ТРЕСТ «АРКТИКУГОЛЬ»

работу над роликом к видеоигре, а сейчас занимаюсь исследованием в области психологии звука и музыки.

На протяжении нескольких месяцев Мартиник кропотливо изучала состояние пианино, бережно занималась его восстановлением и настройкой. По её словам, на реставрацию инструмента ушло около полугода с перерывами в работе. Реставрировать и настраивать пианино Мартиник пришлось впервые. В этой работе Мартиник помогал её друг из ЮАР: обучал, консультировал по видеосвязи, давал советы.

(элемент в устройстве каждой клавиши фортепиано, заглушающий звук. – Прим. ред.) – со временем износились, и их пришлось заменить. Но в большей части работ по восстановлению инструмента я обходилась простыми плоскогубцами. В Арктике часто приходится «импровизировать», используя то, что есть под рукой, – говорит Мартиник.

Настройка пианино оказалась самой простой частью работ, по словам Мартиник. Сегодня существует большое количество компьютерных программ по

В память об А.К. Порцеле

| *Наталья СЕРКОВА*

Летом этого года Николай Порцель передал Музейно-выставочному центру Баренцбурга личные вещи своего отца Александра Константиновича Порцеля. Александр Константинович Порцель (9.12.1953-02.08.2023) – доктор исторических наук, доцент, профессор, признанный специалист по Шпицбергену. 2 августа 2023 года он скоропостижно скончался в возрасте 70 лет.



Александр Константинович много лет занимался изучением проблем Арктики и Шпицбергена, Европейского Севера России. Автор ряда статей, монографий по Шпицбергену, глубокий исследователь, он единственный на сегодняшний день историк-шпицберговед, защитивший докторскую диссертацию по Шпицбергену (2021 г.). Его последняя монография «Шпицберген: политика, экономика, общество (XX в. – начало XXI в.)» вызвала широкий отклик в научном сообществе.

– Изучение истории Севера было для папы не просто работой – это была его жизнь. В Мурманске он родился, вырос, жил и работал – и всегда внимательно следил за изменениями жизни города: порой с радостью, а порой и с болью. И он старался чтобы его работы были не просто академическими исследованиями, но и содействовали развитию края, – вспоминает его сын Николай Порцель.

Великолепно знавший историю треста «Арктикуголь», российских посёлков Шпицбергена, в 2015 г. А.К. Порцель

выступил на научно-практической конференции «История освоения Шпицбергена и Северной Евразии» в Баренцбурге, посвящённой 250-летию русской научной экспедиции на Шпицбергене В.Я.Чичагова (1765-1766 гг.), организованной ИА РАН и трестом «Арктикуголь».

– Шпицберген всегда занимал в папиной жизни особенное место. Он не просто посвятил много лет исследованию истории архипелага, но и действительно очень любил его и говорил: «Если один раз увидишь эту красоту, то уже не сможешь её забыть». И он всегда надеялся, что своими научными работами хоть в какой-то степени сможет помочь тому, чтобы Шпицберген оставался краем, где присутствует Россия, где развевается российский флаг.

На протяжении многих лет А.К. Порцель был постоянным автором журнала «Русский вестник Шпицбергена», регулярно публиковал на страницах издания свои статьи по истории советских рудников треста, оказывал содействие в подготовке выпусков.



– Папа всегда вкладывал душу во всё, что делал, – вспоминает его сын. – Независимо от того, занятия ли это в университете, исследования ли, домашние дела или даже отдых – он старался сделать идеально и с полной отдачей всё, за что брался. Маловажных дел для него не существовало. И всегда болел душой за результат любого дела, в котором участвовал.

Многогранный, разносторонний человек, А.К. Порцель увлекался живописью, писал картины. По воспоминаниям сына Н.А. Порцеля, Александр Константинович любил северную природу, умел видеть её красоту. На его работах запечатлены полярное сияние над Мурманском, сопки Кольского полуострова, скалы Шпицбергена.

Внимательным, скрупулёзным в работе, заинтересованным в результате и при этом мягким и деликатным человеком запомнился Александр Константинович своим коллегам и друзьям, всем, кому посчастливилось знать его. Очки, ручка, блокнот с записями – предметы исследовательского труда Александра Константиновича; последняя монография «Шпицберген: политика, экономика, общество (XX в. начало XXI в.)» – итог его многолетней научной работы. Эти бесценные личные вещи, переданные тресту его сыном Николаем Порцелем, хранящие память об Александре Константиновиче, войдут в состав музейной экспозиции Баренцбурга.

Светлый праздник венчания

| Иерей Евгений СВОКС

15 сентября 2024 г. в день памяти Муромских чудотворцев благоверного князя Петра (в иночестве Давида) и княгини Февронии (в иночестве Евфросинии) в домовом храме Баренцбурга совершена Божественная Литургия. По окончании оной было совершено первое в современной истории российских посёлков Шпицбергена таинство Венчания (Брака). Благоверное семейство Муромских святых – покровители семьи, любви и брака, и это далеко не единственный пример святых супругов, воплотивших своей жизнью и воспитанием детей в верности Богу и благочестии идеал христианской жизни.



ФОТОГРАФИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНА АЛЕКСАНДРОМ ШУМСКИМ

ковью обещанию женихом и невестой взаимной их супружеской верности, благословляется их супружеский союз, во образ духовного союза Христа с Церковью, и испрашивается им благодать чистого единодушия, к благословенному рождению и христианскому воспитанию детей» (Катехизис святителя Филарета Московского).

– К таинству Венчания мы были готовы давно, – говорит Александр Шумской. – Но не было возможности обвенчаться: мы много лет живём в Баренцбурге, батюшки здесь не было. И вот на седьмой год пребывания нашей семьи на Шпицбергене наконец-то на временное служение на архипелаг приехал отец Евгений.

Таким образом, на архипелаге возобновились не только регулярные богослужения, но и появилась возможность принять участие в Церковных Таинствах, и совершённое венчание стало важной вехой в жизни российского сообщества Шпицбергена, праздником семейных ценностей и жизни. Ведь Брак – это маленькое чудо, место, где два человека, благодаря тому, что они полюбили друг друга, становятся едины, место, где рознь кончается, где начинается осуществление единой жизни.

Во время миссионерских поездок на архипелаг в прошлые годы священники Русской Православной Церкви оказы-

вали большую духовную поддержку российским жителям Шпицбергена: общались с прихожанами, помогая в поисках ответов на жизненно важные вопросы, проводили службы, совершали литургии, молебны, таинства. В августе 2023 года на архипелаг с миссионерской поездкой прибыл епископ Нарьян-Марский и Мезенский Иаков. В посёлке Колсбей близ дома полярного исследователя Владимира Русанова он совершил таинство Крещения отрока Петра. О совершении таинства Крещения отрока Петра Владыка оставил памятную запись в книге в Доме Русанова. Крещение отрока стало светлым, праздничным событием для жителей Баренцбурга и Пирамиды, подарившим надежду и веру в то, что посёлок не забыт и что пастырское окормление архипелага будет возобновлено.

Совершённое в этом году Таинство Венчания является одной из вех восстановления пастырского попечения на архипелаге. Этому способствуют и проводимые встречи «О религии простыми словами». К примеру, одну из таких встреч посетили перед таинством и новобрачные. Во время встречи обсуждались особенности и значение Таинства Венчания и вопросы семейной жизни с точки зрения психологии и христианского богословия.



Семейная пара баренцбуржцев Александр и Татьяна Шумские по древней традиции приступили перед венчанием к Таинству Евхаристии, освятив свой брак, не только испросив Божественного благословения в таинстве Венчания, но и в совместном участии в главном Таинстве Веры. Таинство совершилось в присутствии и при свидетельстве близких и друзей венчавшихся. После Таинства было провозглашено многолетие брачующимся и их детям.

«Брак есть Таинство, в котором, при свободном пред Священником и Цер-

12° 16° 20° 24° 28° 32°

СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН
островов Семь о-ва Карла XII о. Белый

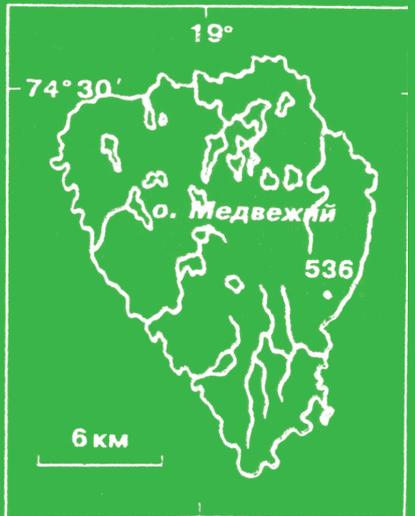
80°

78°

76°



40 км



6 км

16° 20°