

**К.А. Корняков**

# **АРКТИКА В МОЕМ СЕРДЦЕ**



# Клавдий Александрович Корняков

## Арктика в моем сердце

*Текст предоставлен издательством*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=27093361](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=27093361)*

*Арктика в моём сердце: Сказочная дорога; Москва; 2017*

*ISBN 978-5-4329-0136-1*

### **Аннотация**

Детство и юность К.А. Корнякова прошли в архангельской деревне Новошино. После окончания Архангельской мореходной школы он двадцать лет работал на судах Северного морского пароходства радистом, начальником судовой радиостанции, 1-м помощником капитана. Автор книг «Малая Родина», «В море – дома, на берегу – в гостях» (2015) и др. Новая книга неслучайно названа «Арктика в моём сердце»: Клавдий Александрович в течение многих лет участвовал в трудных арктических рейсах. В книге нашел отражение его личный опыт и опыт его коллег. Поставлены злободневные вопросы развития Северного морского пути, дан анализ уникальности Арктического региона и его бесспорная значимость для будущего России. Для широкого круга читателей.

# Содержание

От автора	5
Арктические рейсы на судах Северного морского пароходства	7
Северный морской путь – международный транспортный коридор	24
Конец ознакомительного фрагмента.	25

# **Клавдий Корняков**

## **Арктика в моём сердце**

© Корняков К.А., 2017

© Издательский дом «Сказочная дорога», оформление,  
2017

# От автора

Моё детство и юность прошли в глухой северной деревне Новошино Архангельской области, за тысячу километров от моря, но с первого класса я мечтал быть моряком.

После окончания средней школы поступил в Архангельскую мореходную школу (радиотехническое отделение) и в 1956 году окончил её. Двадцать лет работал на судах заграничного плавания в Северном морском пароходстве.

С 1956 года практически ежегодно на судах пароходства ходил в арктические рейсы. Пришлось бывать во всех портах, начиная от Архангельска и заканчивая бухтой Провиденция (Нарьян-Мар, Амдерма, Диксон, Дудинка, Игарка, Хатанга, Тикси, Певек и другие).

Арктика всегда привлекала своей красотой, чистым воздухом. Я видел работу наших арктических ледоколов – от «Ермака», «Красина» до атомных ледоколов «Ленин», «Советский Союз» и других атомных исполинов.

В Арктике мне посчастливилось работать с капитанами высшей квалификации, в том числе с нашим земляком, Героем Социалистического Труда А. И. Пинежаниновым, с Б. Г. Ревуненковым, В. А. Барачевским, В. А. Модестовым, В. А. Колегичевым и многими другими. Позже познакомился с А. Н. Чилингаровым, с руководителями Западного сектора Арктики Б. С. Майнагашевым, Г. Д. Бурковым (наш земляк).

Работая на судах пароходства и выполняя трудные арктические рейсы, я убедился, что профессия моряка воспитывает в человеке самые важные качества: добросовестное отношение к труду, любовь к Родине, чувство дружбы и взаимовыручки, смелость и отвагу.

В последующие годы занимался научно-педагогической деятельностью в Российской таможенной академии (г. Москва). Здесь защитил диссертацию на соискание учёной степени «Кандидата экономических наук», позже получил учёное звание «доцент». Тема Российской Арктики меня всё время привлекала. Исследуя экономическую важность Международных транспортных коридоров, уделял особое внимание транспортному коридору «Северный морской путь».

Принимал участие в Международных научных конференциях (Москва, Архангельск, Нарьян-Мар) и выступал с докладами, писал научные статьи по арктической тематике. В связи с этим накопился научный и практический материал, который вошёл в книгу «Арктика в моём сердце».

Я горжусь тем, что многие годы (20 лет) пришлось работать на судах пароходства в арктических рейсах.

17 марта 2003 года вступил в члены Московской региональной ассоциации полярников.

21 мая ежегодно отмечаю замечательный праздник – День полярника. Это и мой праздник.

*К. А. Корняков*

# Арктические рейсы на судах Северного морского пароходства

Впервые я познакомился с Арктикой в июле 1956 года. После окончания Архангельской мореходной школы я был направлен на теплоход «Волга» Северного морского пароходства для прохождения практики и получения рабочего диплома.

Арктика – одна из наиболее труднодоступных и малозаселённых частей Земли. Долгое время она не представляла какой-либо практической ценности для населения нашей планеты из-за экстремальных природных условий и невозможности вести здесь какую-либо экономическую деятельность. Слово «Арктика» напрямую связано с древнегреческой мифологией. Громовержец Зевс влюбился в нимфу Каллисто, но боги позавидовали счастью Зевса и Каллисто и превратили беременную женщину в медведицу. После этого она родила сына. Аркад, так звали сына (по-гречески медведь – *арктос*), вырос без матери. Однажды, охотясь, он замахнулся копьём на свою мать – медведицу Каллисто (разумеется, он не знал, кто она). Увидев это, Зевс превратил обоих дорогих ему существ в созвездия – так появились Большая Медведица и Малая Медведица.

Эти созвездия помогали найти Полярную звезду, всегда

указывающую на север. Поэтому всю северную область древние греки стали называть Арктикой.

Арктика – северная полярная область земного шара, которая охватывает весь Северный Ледовитый океан, примыкающие части Тихого и Атлантического океанов, а также окраины Евразии и Северной Америки в пределах полярного круга ( $66^{\circ} 33'$  северной широты). В этой зоне расположены восемь стран: Россия, США (Аляска), Канада, Дания (Гренландия), Норвегия, Исландия, Швеция и Финляндия.

Эти страны, называемые приарктическими, внесли наибольший вклад в исследование и освоение данного района, являющегося уникальным во многих отношениях: экологическом, экономическом, военно-политическом.

Следует отметить, что в силу своего географического положения и исторических причин приарктические страны традиционно исходят из наличия у них особых интересов и, соответственно, преимущественных прав при использовании арктических пространств и определения их правового режима. Это нашло отражение в международно-правовой доктрине, в частности, в «секторальной теории», согласно которой каждое приарктическое государство обладает особыми правами в своём полярном секторе – треугольнике, основанием которого является побережье соответствующего государства, а сторонами – линии, проходящие по меридианам к Северному полюсу.

Со школьных лет мы знали и не без гордости слышали о

том, какую огромную роль сыграл наш город Архангельск в покорении Арктики, в освоении Северного морского пути. Несколько столетий Архангельский порт служил базой полярных экспедиций. Отсюда уходили в ледяное безмолвие сотни судов. Они шли на Грумант (Шпицберген) и Новую Землю, на Вайгач и Таймыр, пробивались к устью Оби и дальше – на восток. Экспедиции известных полярных исследователей Чичагова, Розмыслова, Лазарева, Литке, Пахтусова, Русанова и многих других обогатили науку об Арктике ценнейшими открытиями.

В 1912 году жители Архангельска тепло провожали на судне «Святой мученик Фока» первую русскую экспедицию к Северному полюсу под руководством Георгия Седова.

И в советское время большинство походов в Арктику начиналось от архангельских причалов.

В 1932 году из Архангельска отправился в триумфальное плавание ледокольный теплоход «Александр Сибиряков»<sup>1</sup>. Ледовый капитан В. И. Воронин (выпускник Архангельской мореходки), впервые в истории за одну навигацию провёл судно с запада на восток Северным морским путём. Не было, кажется, такой экспедиции в северные широты, в которой бы не участвовали архангельские моряки. Многие из них прославились в дни челюскинской эпопеи и легендарного дрейфа ледокольного парохода «Георгий Седов».

---

<sup>1</sup> «Александр Сибиряков» впервые преодолел Северный морской путь за одну навигацию (1932). – *Ред.*

Все знаменитые полёты в Арктику, на Северный полюс совершались через Архангельск. Здесь побывали Папанинцы, Шмидт, полярные летчики-асы Бабушкин, Водопьянов, Молоков, Чухновский и другие. Воротами в Арктику, городом полярных экспедиций Архангельск остаётся и в наши дни. Не зря принято решение о том, что Администрация Северного морского пути будет располагаться в двух офисах: в Москве и Архангельске. Сотрудники поморского офиса занимаются «прикладными» проблемами: улаживают вопросы, касающиеся использования полярной авиации, согласовывают работы с Росгидрометом.

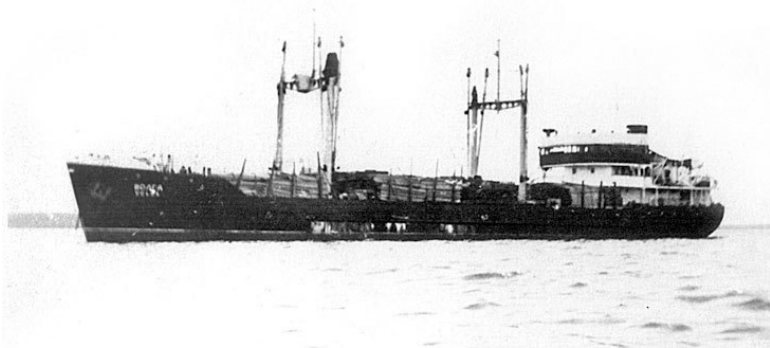


Дрейфующая станция «Северный полюс-1». Папанинцы

Итак, с Арктикой я познакомился в июле 1956 года.

На теплоходе «Волга» мы вышли из Архангельска в арктический порт Тикси, который расположен в устье реки Лены. До острова Диксон дошли самостоятельно по чистой воде. Здесь получили команду следовать дальше по назначению (Тикси). Никаких льдов не было, чистая вода, даже свободно прошли пролив Вилькицкого и дальше – море Лаптевых, и здесь всё чисто – ни единой льдинки.

Несколько слов о проливе Вилькицкого – это пролив, отделяющий полуостров Таймыр от архипелага Северная Земля и соединяющий Карское море с морем Лаптевых.



Теплоход «Волга» на рейде Диксона в ожидании каравана.  
1956 г.

Длина пролива Вилькицкого составляет 130 км, а ширина в самом узком месте между мысом Челюскина и мысом Таймыр на острове Большевик – 56 км. Восточнее Большевика от пролива Вилькицкого ответвляется в северо-восточном направлении пролив Евгенова, отделяющий этот крупный остров архипелага от небольших юго-восточных островов Старокадомского и Малый Таймыр. Западнее пролива Вилькицкого расположены четыре небольших острова Гейберга. Здесь глубина моря составляет от 100 до 150 м, в восточной части – свыше 200 м. Впервые эта наиболее северная часть Северного морского пути была пройдена в 1878 году шведом Адольфом Эриком Норденшёльдом<sup>2</sup>.

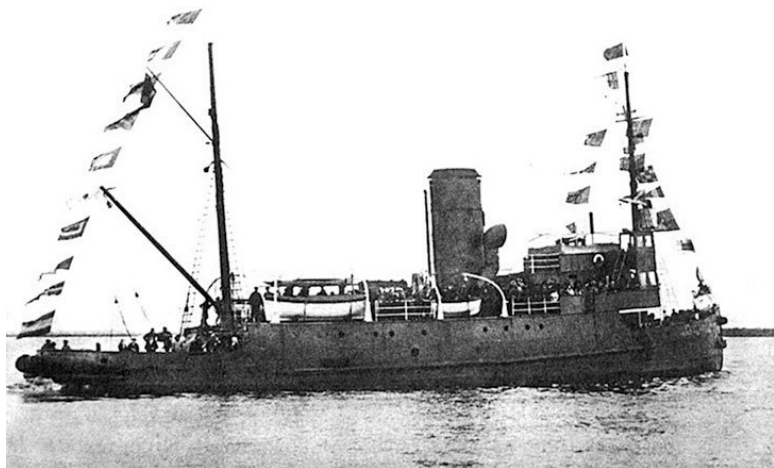
Пролив открыт в 1913 году гидрографической экспедицией под командованием Б. А. Вилькицкого (1885–1961).

---

<sup>2</sup> Нильс Адольф Эрик Норденшёльд (18 ноября 1832, Гельсингфорс, Российская империя – 12 августа 1901, Дальбиэ, Швеция) – шведский (финский) геолог и географ, исследователь Арктики, мореплаватель, историко-картограф. Известен тем, что первым прошёл в 1878–1879 годах по Северному морскому пути из Атлантики в Тихий океан. – *Ред.*



Караваны судов проходят пролив Вилькицкого



Ледокол-9 работал в Архангельском морском порту и Белом море

В 1916 году присвоено название пролив Цесаревича Алексея, в честь великого князя Алексея Николаевича (1904–1918), наследника русского престола. В 1918 году переименован в пролив Бориса Вилькицкого, по имени и фамилии начальника экспедиции, открывшей пролив. С 1954 года название пишется без имени – пролив Вилькицкого, хотя указание имени исследователя было принципиально важно: в Арктике есть мысы, острова, ледник Вилькицкого, названные в честь его отца, также военного моряка, гидрографа А. И. Вилькицкого.

Это искажение названия имело политическую подоплёку:

ещё в 1920 году Б. А. Вилькицкий эмигрировал из Советской России, и для перестраховки название, явно присвоенное в его честь, было решено «растворить» среди других, присвоенных в честь его отца.

Следует коротко рассказать о Диксоне. Этот посёлок расположен на одноимённом скалистом острове на берегу Енисейского залива Карского моря. Морской порт. Район Диксона – арктическая пустыня с суровым климатом.



Атомный ледокол «Ленин» во льдах Арктики

В XVII – XVIII вв. остров назывался Долгим и Кузькиным (по имени русского помора, открывшего остров в Карском море). В 1884 году остров и бухта получили официальное название – Диксон. В 1915 году на острове построена первая в Арктике русская радиостанция. В 1934 году в связи со строительством порта возник посёлок на материке, в 1957 году оба посёлка административно объединены в один.

Порт Диксон расположен в зоне Северного морского пути. В посёлке Диксон находится руководство Западным сектором Арктики, аэропорт, Управление территориальной гидрометеорологии, гидрографическая база, комбинат «Диксонстрой», геолого-разведочная экспедиция, рыбзавод и другие организации. Порт работает только в период летней навигации.

И наконец, порт назначения – Тикси. Мы видим жёлто-зелёные сопки в рыжей тундре. Здесь не растёт ни одно дерево, здесь нет даже кустарников.



## Порт Тикси. Морской участок

Среднегодовая температура – плюс пять... Свинцовые облака чешут «брюхо» о вершины сопок. На главной высоте выложено железными бочками – «Слава СССР».

Тикси – морской порт, который ведёт свою историю с 1 января 1934 года. Продолжительность навигации – около 90 дней. В 1941–1945 годах порт перерабатывал грузы, поступавшие по программе ленд-лиза из США. Через порт за период военных действий прошло 8 млн тонн различных грузов. Мне пришлось побывать в Тикси первый раз на теплоходе «Волга» в 1956 году. В эти годы Тикси был небольшим по-

сёлком с двухэтажными домами барачного типа. Здесь располагались школа, больница, несколько магазинов, клуб. Одним словом, Тикси жил нормальной жизнью, как и многие арктические посёлки.

В настоящее время жизнь в Тикси замерла. Здесь трёхкомнатную квартиру можно купить за тридцать тысяч рублей. Стоят полупустые отапливаемые дома.

Работы в порту почти нет.

Как сократилась навигация по Севморпути, так и застыл Тикси в ожидании лучших времён.

Жизнь идёт только в посёлке Тикси-3, где стоит вертолётный полк да находится служба взлётно-посадочной полосы Дальней авиации.

Долгое время Арктикой считали область, расположенную внутри полярного круга, однако со временем этот взгляд изменился, и сегодня арктическая зона включает в себя районы, где заканчивается граница лесов и начинается тундра.

Арктика занимает примерно шестую часть поверхности Земли. Две трети арктической территории приходится на Северный Ледовитый океан и его моря. Большая часть поверхности океана на протяжении всего года покрыта льдом (средняя толщина – 3 м) и несудоходна. На этой гигантской территории проживают около 4 млн человек.

Климат Центральной Арктики суровый. Это обусловлено недостатком солнечного света, большим количеством ледовых масс и довольно высоким атмосферным давлением,

которое достигает своего максимального значения в зимний период.

Погода в Арктике изменчива и непредсказуема. Мне приходилось в 1956–1957 годах видеть эту непредсказуемость. Например, в июле – августе мы на теплоходе «Волга» делали два рейса с народно-хозяйственными грузами из Архангельска в порты Тикси и Певек, проходили фактически по чистой воде через пролив Вилькицкого.

По морям Карскому, Лаптевых, Восточно-Сибирскому шли самостоятельно без сопровождения ледоколов. Не было ни одной льдинки. Могло создаться впечатление, что природная аномалия достигла своего апогея и препятствий для сквозного судоходства по СМП<sup>3</sup> больше не существует.

---

<sup>3</sup> СМП – Северный морской путь. – *Ред.*



Теплоход «Абагурлес»



## Теплоход «Абагурлес после арктического рейса

Но в последующее время в западной части моря Лаптевых зона тяжёлого льда со множеством айсбергов перекрыла подходы к проливу Вилькицкого – ключевому участку трассы между евро-азиатской и восточно-азиатской частью СМП. На будущий год опять шли по этой же трассе. Пока выгружались в порту, за 15 дней пролив Вилькицкого забило льдом до самого дна. Обратного в Архангельск пройти не могли. Получили указание из парходства в балласте следовать во Владивосток.

В таком случае стоит ли вообще рассуждать об отказе от ледокольного флота? Этот вопрос даже недискуссионный. Полностью отказаться от ледокольной поддержки равносильно преступлению, потому что ледокольный флот остаётся единственным инструментом проведения аварийно-спасательных и первичных ремонтных работ, восстановления мореходности судна, включая винторулевой комплекс и заделку пробоин в борту. В крайнем случае ледокол предотвратит посадку судна на мель, а при изменении ледовой обстановки в сторону ухудшения вытащит судно за пределы опасного района.

Зима длится в Арктике семь месяцев. На протяжении всего этого времени идёт активное образование паковых льдов. Над просторами Арктики устанавливается глубокая полярная ночь. В этот период очень большие неудобства были для

судов, выполняющих рейсы в Дудинку, Игарку, где навигация закрывается в конце ноября – начале декабря.

Работая на судах Северного морского пароходства «Абагурлес», «Полярный», «Ока», «Красноборск», мы практически ежегодно выходили из Игарки с сибирским пилолесом (1967–1973 гг.) в ноябре.



К.А. Корняков – начальник судовой радиостанции на теплоходе «Абагурлес». 1969 г.

# **Северный морской путь – международный транспортный коридор**

Северное пространство России относится к стратегическим районам страны с колоссальным природно-ресурсным потенциалом, включающим минерально-сырьевые, топливно-энергетические, лесные и биологические ресурсы.

Коммуникационная система представлена Северным морским путём (СМП), который образует транспортную магистраль широтного направления, и разветвлённой сетью рек, текущих с юга на север, вместе с притоками, образующими меридиональное направление.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.