

# ЗОВ СЕВЕРА

*История исследования  
и освоения Таймыра*



**Нет,**

**годы я считать не стану!**

**Не помню уж, в каком году**

**услышал зов.**

**И неустанно**

**На этот зов теперь иду.**

**Тот зов пути!**

**Весом и внятен**

**ко мне летит издалека,**

**с тех неоткрытых «белых пятен»,**

**что в глубине материка...**

**Не веря в старые заслуги,**

**сквозь тишину речных излуч**

**за Северным Полярным кругом**

**я совершаю новый круг.**

**Метель взывает косорото.**

**Дорога загоняет в пот...**

**Скажи, за новым поворотом**

**какой возникнет поворот?**

**Анатолий Прицкер**

КОМИТЕТ КУЛЬТУРЫ, МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ И СПОРТА  
АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА ДУДИНКИ  
МБУК «ДУДИНСКАЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ БИБЛИОТЕЧНАЯ СИСТЕМА»  
ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА  
ОТДЕЛ БИБЛИОГРАФИИ И КРАЕВЕДЕНИЯ

# ЗОВ СЕВЕРА

## История исследования и освоения Таймыра

Выпуск 2

справочно-библиографическое пособие



Дудинка, 2018

**Зов Севера: История исследования и освоения Таймыра.** Вып. 2 [Текст]: справочно-библиографическое пособие / сост. А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук, оформ. С. Г. Довбня, отв. за вып. К. И. Тлехугова; МБУК «Дудинская ЦБС». – Дудинка: [б. и.], 2018. – 350 с.: фот. – Режим доступа: <http://www.dudbibl.ru>

**Ответственный за выпуск:**

Тлехугова К. И.

**Составители:**

Дагинтен А. А., Бабийчук Н. О.

**Компьютерная вёрстка:**

Дагинтен А. А., Довбня С. Г.

**Оформление:**

Довбня С. Г.

**ИСПОЛЬЗОВАНЫ ФОТОГРАФИИ И РЕПРОДУКЦИИ:**

- из архива МБУК «Дудинская ЦБС»
- с интернет-сайта «Арктика и Антарктика» <http://antarctic.su/>
- репродукции картин М. С. Турдагина, В. И. Мешкова, Н. П. Лоя, И. П. Рубана, Н. А. Свиридова, А. Арсеньева

Использование, перепечатка материалов допускается только со ссылкой на библиотеку © МБУК «Дудинская ЦБС», 2018



**Наш адрес:**

647000, Красноярский край  
г. Дудинка, ул. Матросова, 8а  
т. (39191) 5-42-21; факс (39191) 5-33-66  
e-mail: [dudbibl@rambler.ru](mailto:dudbibl@rambler.ru); [dudbibl@gorod-dudinka.ru](mailto:dudbibl@gorod-dudinka.ru)  
<http://www.gorod-dudinka.ru/biblioteki/kabinet-kraevedeniya>



# СОДЕРЖАНИЕ

<b>От составителей</b> .....	<b>5</b>
<b>Геологическое исследование полуострова Таймыр</b> .....	<b>6</b>
<b>Геологические, геофизические экспедиции</b> .....	<b>13</b>
Первая Норильская геологоразведочная экспедиция .....	<b>15</b>
Норильская комплексная геологоразведочная экспедиция.....	<b>16</b>
Таймырская геофизическая экспедиция.....	<b>17</b>
Нижне–Енисейская нефтегазоразведочная экспедиция.....	<b>23</b>
Полярная геологоразведочная экспедиция.....	<b>30</b>
Хатангская нефтегазоразведочная экспедиция.....	<b>32</b>
Заполярная комплексная геологоразведочная экспедиция Норильского комбината.....	<b>33</b>
<b>Месторождения полезных ископаемых Таймыра, их разработка</b> .....	<b>37</b>
<b>Норильский горно-металлургический комбинат</b> .....	<b>40</b>
<b>Норильлаг</b> .....	<b>43</b>
<b>Газовая отрасль Таймыра</b> .....	<b>47</b>
Газопровод Мессояха–Дудинка–Норильск.....	<b>49</b>
Норильскгазпром.....	<b>58</b>
Дудинский цех переработки газового конденсата.....	<b>61</b>
<b>Транспорт и связь Таймыра: история и современность</b> .....	<b>66</b>
Железная дорога Дудинка–Норильск.....	<b>79</b>
<b>Гидрографическое исследование и освоение полуострова     Таймыр</b> .....	<b>93</b>
Исследование и освоение реки Енисей.....	<b>93</b>
Северный морской путь.....	<b>100</b>
Гидрографические экспедиции, гидрографические базы.....	<b>104</b>
Диксонская гидрографическая база.....	<b>108</b>

Хатангская гидрографическая база.....	113
Полярные гидрометеорологические станции.....	117
Усть-Хантайская ГЭС.....	124
Порты Таймыра.....	127
Усть-Порт.....	127
Дудинский морской порт.....	127
Диксонский морской порт.....	141
Хатангский морской порт.....	146
Морской и речной флот: история и современность.....	151
<b>Авиационная история освоения Арктики.....</b>	<b>249</b>
Аэропорт «Норильск» («Алыкель»).....	271
Аэропорт «Дудинка».....	276
Аэропорт «Диксон».....	284
Аэропорт «Хатанга».....	288
<b>Памятники первооткрывателям, исследователям и перво-</b>	
<b>строителям Таймыра.....</b>	<b>295</b>



# ОТ СОСТАВИТЕЛЕЙ

Сегодня, как сто или двести лет назад среди нас живут романтики, открыватели богатств земли таймырской. Ни с чем несравнимо чувство первооткрывателя, когда ступаешь по нехоженной земле, где до тебя, может быть, никто ещё не был. Открываешь, пусть лишь для себя, новые реки, озёра, горы...

Желание сотрудников Центральной библиотеки города Дудинки приобщить подрастающее поколение таймырцев к роли первооткрывателя своей малой Родины – Таймыра привело к идее создания справочно-библиографического пособия под названием «История исследования и освоения Таймыра», второго выпуска из серии «Зов Севера» (первый выпуск «Исследователи Таймыра» <http://www.gorod-dudinka.ru/biblioteki/kabinet-kraevedeniya>).

Его цель – рассказать о том, что было сделано и создано на Таймыре, начиная от первоначальных геологических исследований и разведок и, заканчивая строительством мощных заводских корпусов Норильского комбината, причалов Дудинского морского порта, рудников и шахт. А также дать краткие, но необходимые сведения о том, как возникали экспедиции, предприятия и организации на Таймыре, осваивался Северный морской путь, строились газопровод Мессояха–Дудинка–Норильск, железная дорога, аэропорты...

Память. Как много сделала природа, наделив человека этим бесценным богатством. Это она, память, хранит деяния людей в прошлом, позволяет сравнивать с настоящим. Это сейчас у нас десятки электровозов, морских судов, порталных кранов, тысячи вагонов, контейнеров и автомобилей, сотни километров железнодорожных путей. Это сейчас зимняя навигация по морям Ледовитого океана до Дудинки стала привычной. А раньше...

Да, раньше обо всём этом только мечтали. Но мечты претворяли в жизнь они – труженики Таймыра: геологи и буровики, горняки и металлурги, сварщики и электрики, водители и механики, железнодорожники и портовики, лётчики и многие другие работники сферы обслуживания – с полным правом могут считать себя причастными к большому делу освоения Таймырского полуострова. Сравнивая день вчерашний и сегодняшней, приходишь к твёрдому убеждению, что главный двигатель успеха – это люди, преданные делу. Освоение Таймыра проводилось всеми проживающими на этой земле людьми. Нельзя не согласиться со словами, сказанными одним из них: **«Много ещё работы на Таймыре. Так пусть же дух наших предшественников-землепроходцев наполняет паруса надежды сегодняшнего поколения неугомонных искателей неисчерпаемых земных кладовых Таймыра. Желаем молодым пропитаться духом энтузиазма... старшего поколения» (В. Я. Никулин).**

Пособие составлено на основе фондов и каталогов Центральной библиотеки МБУК «Дудинская ЦБС». Состоит из тематических разделов, а внутри разделов – по тематическим рубрикам. К каждому разделу, рубрике, составлен библиографический список рекомендуемой литературы, включающий источники, опубликованные в период с 1945–2017 годы.

Пособие будет интересно и полезно самому широкому кругу читателей.

# Геологическое исследование полуострова Таймыр

*...Искать, искать, не падать  
духом! -*

*Настала самая пора.*

*И он нашёл не только уголь...*

*...В породе прозелень... Руда!*

*И понял: за полярным кругом*

*Сиять отныне городам...*



*Юрий Миронов,*

*отрывок из поэмы «Северное сияние»*

История Таймыра XIX–XX столетий – это история открытия, изучения и освоения его природных богатств. В связи с удалённостью и транспортной недоступностью полуострова Таймыр, любые его исследования были редкими, а, следовательно, территория малоизучена.

В 1843 году полуостров посетил Александр Фёдорович Миддендорф, посланец Российской Академии наук, универсальный учёный, совмещающий в себе геолога, зоолога, палеонтолога, этнографа. В результате проведённых исследований были отмечены зоны распространения многолетней мерзлоты, описаны выходы каменного угля и медной руды, составлены географические карты, даны первые сведения о геологии Таймыра.

1 сентября 1865 года купцы Сотниковы, Киприян Михайлович и Пётр Михайлович, поставили заявочный столб на медные руды в районе Норильска. В 1866 году состоялась Туруханская экспедиция под руководством Иннокентия Александровича Лопатина, который вместе с Фёдором Богдановичем Шмидтом осуществляли геологические работы. Эта экспедиция заложила основы в системном изучении геологии Енисейского Севера: были осмотрены и описаны береговые обнажения, собраны солидные коллекции горных пород и палеонтологических образцов. Ф. Б. Шмидт в Дудинке встречался с купцами Сотниковыми, по их просьбе дважды посетил Норильские горы, консультировал по вопросам разработки месторождения. С тех самых пор получила своё название гора Шмидта (Шмидтиха). В 1868 году Сотниковы поставили первую на Таймыре медеплавильную печь (разобрали на кирпичи дудинскую церковь, взамен выстроили деревянную). Успели выплавить около трёх тонн черновой меди и не без труда продать металл в казну. Это была первая попытка овладеть норильскими подземными богатствами.

В начале освоения таймырских недр, главная роль отводилась углю. Оживлялось судоходство, морями и рекой доставлялись грузы на строительство Сибирской железной дороги... Александр Киприянович Сотников, представитель следующего поколения



купцов Сотниковых занимался добычей каменного угля в районе Норильска. «Вестник золотопромышленности» за 1895 год писал: «На Александро-Невской копи... самовольно добыто в 1894 году казаком Сотниковым до 2000 пудов каменного угля, из которого 1500 пудов приобретено... начальником гидрографической экспедиции...» (А. И. Вилькицким).



**Сотников А. А.**

Летом 1915 года внук купца Киприяна Сотникова – молодой геолог Александр Александрович Сотников (первооткрыватель норильского угольного и медного месторождения), студент горного факультета Томского технологического института, собрал большую геологическую коллекцию на своих владениях, поставил заявочные столбы - брёвна, которыми обозначают площадь с закреплённым правом на разведку, и пробурил скважину в верховьях Угольного ручья. Материалы обработать Александр Сотников не успел – был призван в армию, и исследованием образцов занимался Николай Урванцев, его товарищ по институту (оба окончили Томский технологический институт). Впоследствии их результаты опубликовали в одной из глав книги, автором которой стал А. А. Сотников. Труд этот, под названием «К вопросу об эксплуатации Норильского (Дудинского) месторождения каменного угля, графита и медной руды» (1919), стал первым в ряду книг об освоении таймырских (норильских) природных богатств. 9 февраля 1919 г. Александр Сотников на совещании в городе Красноярске с участием представителей адмирала Александра Васильевича Колчака (главы Сибирского правительства), объявил о возможности немедленной и эффективной добычи угля в Норильске.

Угольная промышленность была и остаётся важнейшей составляющей топливно-энергетического комплекса Таймыра. Она – одна из ключевых отраслей, которая обеспечивает стабильную работу энергетики, металлургии, предприятий жилищно-коммунального хозяйства и население нашего региона топливом. Первые геологические экспедиции обнаружили на территории, где ныне находится Норильск, огромные запасы угля. Чуть позже стало известно, что здесь находятся промышленные запасы никеля, меди, кобальта, платины, редких и благородных металлов.



**Урванцев Н. Н.**

В 1919 году Николай Николаевич Урванцев (первооткрыватель норильского медно-никелевого месторождения) – молодой научный сотрудник Сибирского отделения Геологического комитета был направлен в низовья Енисея для изучения угленосных отложений и поисков месторождений каменного угля. В эту же экспедицию, демобилизовавшись из армии и поступив на службу в Дирекцию маяков и лоций, был направлен и Александр Александрович Сотников. Поблизости от каменноугольного месторождения Н. Урванцев обнаружил остатки медеплавильной печи, построенной купцами Сотниковыми ещё в 1868 году. Здесь добывались глинистые сланцы, пропитанные медной зеленью. Наступившая зима прервала исследование. Вернувшись из этой первой экспедиции, молодой геолог Н. Урванцев представил на рассмотрение Горного совета ВСНХ составленный им проект разведки Норильского каменноугольного месторождения с помощью шурфов. В 1920 году Горный совет утвердил этот проект и назначил Урванцева начальником разведочной экспедиции, которая на западе п-ова Таймыр в районе реки Норильской обнаружила очень богатое месторождение каменного угля.

В августе 1921 года был построен первый дом Норильска для зимовки экспедиции геологов Н. Н. Урванцева, которые занимались исследованиями района

будущих разработок. В этом же году было открыто богатейшее месторождение медно-никелевых руд с высоким содержанием платины.

В 1923 году Урванцев заложил первую штольню на открытом им медно-никелевом месторождении, расположенном на горе Рудной. Это месторождение он назвал «Норильск-1». Николай Николаевич Урванцев, Виктор Александрович Корешков, Фёдор Клемантович и другие участники одной из первых экспедиций 1923–1924 годов проявили беспримерное мужество и трудолюбие в условиях бескрайнего и безлюдного в те времена Норильского района. Основная задача заключалась в том, чтобы хотя бы ориентировочно определить запасы драгоценной руды. Условия работы были очень тяжёлые. Геологическими исследованиями и разведочными работами было установлено, что основную массу выявленных норильских руд составляют руды вкрапленные, требующие обогащения (разделения). Из добытой руды геологоразведчики отобрали около 17 тонн наиболее свежего невыветренного материала. На оленях эту руду вывезли из Норильска в Дудинку. Здесь её упаковали в бочки и паромом, а затем по железной дороге доставили в Ленинград для испытаний на обогащаемость и для металлургических опытов.

«Первые анализы проб руд Норильска оказались настолько блестящими, что Ф. Э. Дзержинским в район Норильска в 1925 году была направлена мощная, по тем временам, экспедиция – 150 человек во главе с Павлом Сергеевичем Аллилуевым и Николаем Николаевичем Урванцевым» («Советский Таймыр», 1970, 13 октября, С. 3).

Всего на юг Таймыра состоялось пять урванцевских экспедиций. К концу 1920-х годов было установлено, что основную массу норильских богатств составляют сульфидные медно-никелевые руды.

В Норильский район постоянно направлялись поисковые геологические и изыскательные партии, «командировались» на различные длительные сроки высококлассные специалисты. По мере расширения исследований к Николаю Николаевичу Урванцеву присоединились геологи-энтузиасты Севера – Б. Н. Рожков, Е. В. Павловский, Б. В. Ткаченко, А. И. Гусев, Е. М. Люткевич, И. Н. Домарев, Ю. А. Спейт, П. С. Фомин, В. Ф. Самойло, Иван Алексеевич Коровяков, Адриан Ефимович Нелюбин, Н. С. Зонтов, Александр Емельянович Воронцов, Г. Б. Роговер, Михаил Федорович Смирнов, Георгий Дмитриевич Маслов, Михаил Николаевич Годлевский, Николай Михайлович Федоровский, Георгий Георгиевич Моор, Юрий Михайлович Шейнманн, В. Д. Хохлов, Федор Аркадьевич Старшинов и многие другие сотрудники Института по изучению Севера и Арктического института Главсевморпути. Их имена являются гордостью отечественной геологической науки и практики. Все они сделали немало для выявления полезных ископаемых Таймыра, неocenим их вклад в изучение геологии Норильского района, дело становления Норильского комбината и укрепление его минерально-сырьевой базы.

«Впервые выходы рудоносной интрузии в верховьях Угольного ручья были обнаружены в 1926 году, затем открыто месторождение ручья Медвежьего. Дальнейшая разведка принесла крупные успехи – были обнаружены жильные сульфитные руды. Итогом самоотверженного труда норильских геологов того времени явился первый подсчёт запасов медно-никелевых руд, который был утверждён в 1934 году» («Советский Таймыр», 1968, 28 ноября, С. 1).

Результаты геологоразведочных работ повлияли на решение советского правительства о начале строительства Норильского комбината. В газете «Советский Таймыр» за 17 июня 1935 года сообщалось: «Закончилась 1-я геологоразведочная конференция по Крайнему Северу. В работе конференции приняли участие президент АН СССР академик А. П. Карпинский, академик В. А. Обручев, академик Архангельский, известный исследователь Арктики профессор Р. Л. Самойлович, геолог Н. Н. Урванцев, специалист по исследованию вечной мерзлоты профессор Н. С. Шатский, представители ГУ СМП гг. Иоффе, Ушаков, Бергавинов, Литвинов и др. На конференции подробному обсуждению подвергался вопрос о перспективах Норильского месторождения каменного угля и полиметаллов... В этом году будут закончены промышленная разведка

и составление проекта Норильского комбината, а также железной дороги, которая свяжет Норильск с пристанью Дудинка на Енисее, откуда металлы и каменный уголь смогут пойти на север и на юг водой...».

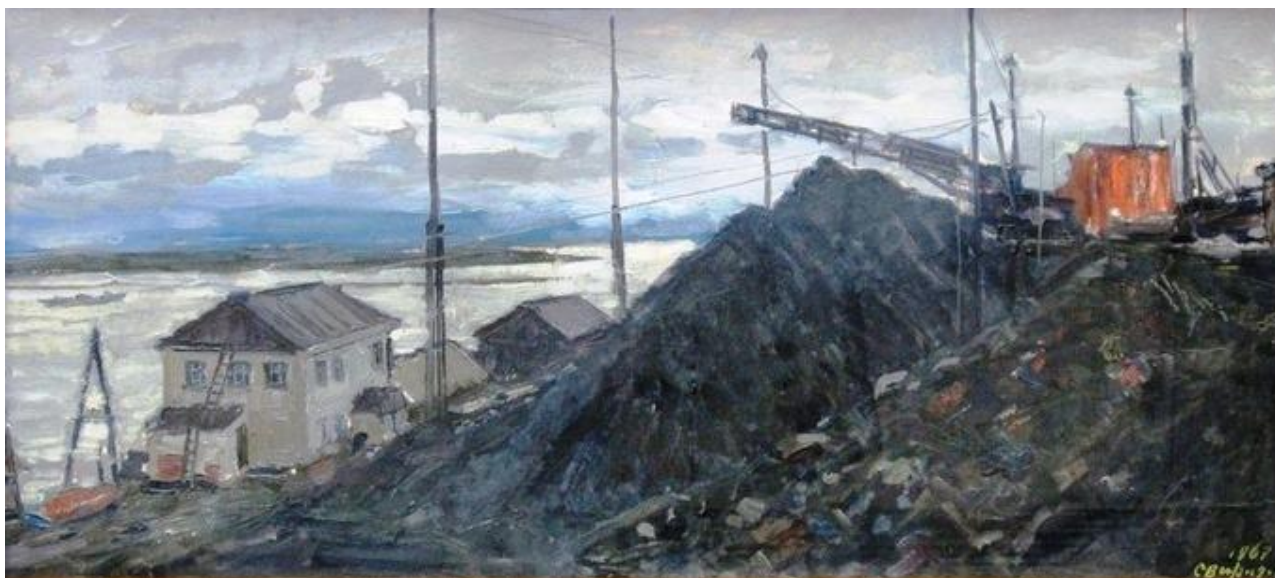
В 1931 году была издана схематическая геологическая карта полуострова, составленная Н. Н. Урванцевым, которая впервые отражала зональность главных геотектонических зон Таймыра.

В 1933–1934 годах проводились геологоразведочные работы на Северном Таймыре под руководством Н. Н. Урванцева экспедиции с вынужденной зимовкой у острова «Комсомольской Правды». Выходы пластов каменного угля на восточном побережье Енисейского залива были известны ещё с начала века, а в первой половине 1930-х годов здесь было открыто несколько крупных месторождений угля, пригодного для использования на флоте: Слободское, Убойнинское, Крестьянинское.

С XIX века было известно, что в районе бухты Нордвик есть ископаемые: нефть, уголь, соль. В 1930-е годы были начаты поиски месторождений нефти и газа. В сентябре 1933 года начала работу геологоразведочная экспедиция – Нордвикская нефтеразведочная экспедиция (1933–1953), для поисков нефти на побережье моря Лаптевых, Хатангского залива, бухты Нордвик и Анабарской губы под руководством Тихона Матвеевича Емельянцева (почётный полярник, награждён медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», орденом «Красной Звезды»). Экспедиция была организована Главным управлением Северного морского пути и Всесоюзным Арктическим научно-исследовательским институтом, подтвердила наличие реальной перспективы на открытие месторождений нефти и газа в районе Средней Сибири. С 1933 по 1940 годы Т. М. Емельянцев систематически выезжал в экспедиции в бухту Нордвик – Хатангский район, на остров Бегичева, на Таймырский полуостров, а с 1940 по 1951 годы безвыездно работал на Крайнем Севере. Он вёл геолого-съёмочные работы и маршрутные исследования, главным результатом которых явилось открытие месторождения нефти на Таймыре.

В предвоенные годы из Нордвика посылались геологические экспедиции для изучения природных богатств Хатангского района. В 1939 году детально обследовали месторождения каменного угля на реке Котуй и рекомендовали места строительства шахт. Здесь построили шахту «Котуй».

В 1935 году экспедиция под начальством Павла Владимировича Виттенбурга на побережье Таймырского п-ова (берег Харитона Лаптева) обследовала месторождения слюдоносных пегматитов и установила повышенную радиоактивность гранитов Таймырской складчатой зоны.



Н. А. Свиридов «Уголь Таймыра»

Геологическая партия Николая Николаевича Мутафи (почётный полярник, ветеран Великой Отечественной войны, медаль «За трудовое отличие») в 1935–1939 годах проводила геологические исследования, связанные с освоением Норильского рудного района.

В 1935 году Мутафи возглавлял зимовочную экспедицию Горно-геологического управления Главсевморпути в низовья реки Пясины, которая рассматривалась в качестве транспортной артерии для Норильского комбината. Мутафи провёл геологическую и топографическую съёмки вдоль низовьев Пясины и прибрежной 250-километровой зоны Таймырского полуострова от устья до п-ова Михайлова. Одним из результатов съёмки явилось открытие месторождения углей хорошего качества в районе реки Пясины в 80 км от её устья. От этого месторождения до причала в 1930-е годы была проложена узкоколейная железная дорога. Уголь использовался в Норильске для технических и хозяйственных нужд. Исследованиями Мутафи начаты планомерные работы по изучению природных богатств Таймыра. В 1938–1939 годах он вновь руководил геологическими работами на Таймыре. Возглавляемая им экспедиция провела предварительную разведку открытого ранее месторождения и обнаружила новые выходы углей. В 1943 году на Пясинском месторождении началась добыча угля. Уголь вывозился на баржах, прежде всего, на Диксон – для создания топливной базы флота.

Широкомасштабные горные работы производили также крупные Диксоновская, Енисейско-Пясинская (Западно-Таймырская) и Усть-Енисейская геологоразведочные экспедиции. Строились посёлки, шахты, штольни. Детальные горные работы в 1936–1941 годах проводились в бухтах Ефремова, Слободской, в верховьях рек Убойной и Крестьянки, в районе мыса Стерлегова, шхер Минина и в южной части архипелага Норденшельда. Ещё во время войны в шхерах Минина начались геологоразведочные работы по поиску редкоземельных и радиоактивных элементов под руководством Н. Н. Урванцева, главного геолога Норильского комбината. Обширные геологические работы развернулись на Северо-Западном Таймыре в 1946 году, когда здесь началась Государственная геологическая съёмка в масштабе 1:1 000 000. На территории Большого Арктического заповедника в 1946–1955 годах работали геологические партии Е. А. Величко, В. И. Тычинского, О. А. Новикова, В. А. Золотухина, А. Ф. Барабашина, С. А. Логачева, В. А. Черепанова, Ю. Е. Погребницкого и других сотрудников Научно-исследовательского института геологии Арктики (НИИГА). Наряду со съёмочными работами, производились и горные работы в бассейнах рек Ленивой, Извилистой, Хутудабига, Пясины, Верхней Таймыры, на Каменных островах и острове Моржовом, на Бирулинском месторождении слюды.

В статье «Будущее Хатанги» старший геолог Норильской экспедиции Фёдор Аркадьевич Старшинов вспоминал: «За 30 лет геологической работы в Норильске мне много пришлось путешествовать по Таймыру. Вёл поиски в районе озёр Глубокое и Лама, в бассейне озера Хантайского, в центральной части Норильских гор. Большую же половину этих лет я работал в Хатангском районе, в бассейне рек Котуя и Маймечи. Первые годы работал с такими талантливыми исследователями Таймыра, как Георгий Георгиевич Моор и Юрий Михайлович Шейнман, а в последующие годы самостоятельно. Это был малодоступный, с суровым климатом, почти не исследованный район безлюдной тундры, о геологии которого было самое смутное представление, и часто мы были первыми исследователями белых геологических пятен обширной территории. До этого предполагалось, что площадь исследования является восточным продолжением Норильского района и сложена теми же породами и теми же полезными ископаемыми, которые были известны вблизи Норильска. Работами 1944–1947 годов такое предположение отвергнуто: открыта новая, крупная Котуй-Маймечинская петрографическая провинция изверженных пород, резко отличающихся от пород Норильского района. Обнаружен ряд крупных и мелких интрузий центрального типа (Гули, Одихинча, Кугда, Урукит и др.), сложенных очень редкими ультраосновными и щелочными породами, и связанные с ними крупные месторождения железа, титана,

слюды-флогопита, редких металлов и др. В последующие годы многие эти месторождения были опробованы и частично разведаны. На примыкающих к площадям Котуй-Маймечинской рудоносной провинции ведутся поисковые работы на алмазы, которые дают обнадеживающие результаты – обнаружены кимберлитовые трубки – спутники алмазов» («Советский Таймыр», 1968, 28 ноября, С. 3).

1960-е годы – время уникальных геологических открытий. В 1960 году вокруг Норильска несколько геологических партий вели поиски медно-никелевых руд. В июле геологи Василий Степанович Нестеровский, Юрий Дмитриевич Кузнецов и Виктор Фомич Кравцов нашли коренное обнажение интрузии у подножья горы Отдельная. Датой открытия Талнахского месторождения медно-никелевых руд считается 30 августа 1960 года, когда заданная за две недели до этого скважина КЗ-21, пройдя шестиметровые наносы, вскрыла рудное тело. Дальнейшая разведка талнахского рудного узла продолжалась ещё 27 лет после «первооткрытия».

В 1965 году геологи обнаружили глубоко залегающее Октябрьское месторождение.

Открытие талнахских кладов дало Норильскому комбинату второе рождение. Рудных запасов плато Хараелах оказалось во сто крат больше, чем на месторождении Норильск-1. В 1966 году открыты Нижнехетское и Зимнее газовые месторождения; в 1967 году – Мессояхское газовое месторождение, (открыто сейсмической партией Ивана Георгиевича Грачёва (орден Трудового Красного Знамени); в 1969 году – Пеляткинское и Солёнинское газовые месторождения.

Крайне перспективными с точки зрения нефтегазоносности, но труднодоступными территориально являются земли в правобережье Хатангского залива. Здесь в 1930–1940-е годы Нордвикский трест Главсевморпути осуществлял нефтегазопроисковые работы, были открыты четыре месторождения нефти. Вблизи р. Енисей разведаны два месторождения нефти: Сузунское и Ванкорское (включая Северо-Ванкорское).

В 1968 году в статье «Поиски нефтегазоразведчиков» отмечали: «Не случайно, что именно здесь, на Таймыре впервые в Сибири были открыты полупромышленные залежи нефти (Нордвик–Хатангский район) и природного газа (Малохетский район). И сейчас мы с большим уважением называем имена первых энтузиастов организаторов и участников нефтегазопроисковых работ Н. А. Гедройца, А. Г. Алексина, Р. М. Деменицкой, П. И. Авдеева и многих других. В настоящее время благородную задачу поисков нефти и газа выполняют коллективы Таймырской геофизической экспедиции и треста «Норильскнефтегазразведка», основным подразделением которого является Нижне-Енисейская экспедиция» («Советский Таймыр», 1968, 31 августа, С. 1).

В 1964 году была создана Норильская опытно-методическая тематическая экспедиция (НОМТЭ) НИИ геологии Арктики (город Ленинград). В её задачи входили исследования по трём направлениям: общегеологическому, рудному и нефтяному («Неизвестный Норильск», 2009, № 11, С. 10-11).

С 19 по 22 ноября 1968 года в Норильске проходила первая конференция норильских геологов, посвящённая 50-летию с начала геологических изысканий в Норильском горнопромышленном районе. В её работе участвовало около трёхсот человек. Конференция ставила своей главной целью обсуждение представленных докладов с тем, чтобы помочь дальнейшим геологическим изысканиям вокруг Норильского промышленного района, обеспечение его сырьём и энергетическими ресурсами.

Подводя итоги геологического исследования полуострова в 1920–1965 годах, ещё раз приведём официально принятую таблицу геологического авторства. Первооткрывателями норильских медно-никелевых месторождений являются:

Месторождение «Норильск-I» (1920) – Николай Николаевич Урванцев и Александр Александрович Сотников;

Месторождение «Норильск-II» (1926) – Николай Николаевич Урванцев и Борис Николаевич Рожков;

Месторождение «Имангдинское» (1940) – Ю. А. Спейт и Г. И. Комаров;  
Месторождение «Горозубовской» (1940) – Юрий Михайлович Шейнманн;  
Месторождение «Черногорское» (1943) – П. И. Трофимов и Г. Ф. Одинец;  
Месторождение «Талнахское» (1960) – Василий Степанович Нестеровский, Виктор Фомич Кравцов, Юрий Дмитриевич Кузнецов, Борис Михайлович Куликов, Георгий Дмитриевич Маслов и другие. За открытие и изучение Талнахского медно-никелевого месторождения в 1963 году Георгию Дмитриевичу Маслову было присвоено звание Героя Социалистического труда, а в 1965 году группе норильских геологов была присуждена Ленинская премия (Владимир Николаевич Егоров, Виктор Фомич Кравцов, Василий Степанович Нестеровский, Екатерина Николаевна Суханова);

Месторождение «Октябрьское» (1965) – Лев Лукич Ваулин, Виктор Фомич Кравцов, Владимир Николаевич Егоров, Генрих Генрихович Ремпель, Василий Степанович Нестеровский, Виктор Александрович Люлько, Григорий Иванович Харченко. В 1971 году за открытие и изучение Октябрьского медно-никелевого месторождения, лауреатами Государственной премии СССР стали геологи: Лев Лукич Ваулин, Виктор Александрович Люлько, Леонид Петрович Неменко, Алексей Владимирович Прохоров, Юрий Николаевич Седых, Владимир Алексеевич Тушканов.

В 1970–1980 годах в восточной части Таймыра в бассейне р. Попигай был выявлен обширный район распространения технических алмазов. Выполненные здесь геологоразведочные работы, проведённые Полярной геологоразведочной экспедицией и Всероссийским научно-исследовательским геологическим институтом им. А. П. Карпинского (ВСЕГЕИ), позволили оценить их ресурсы. Два месторождения алмазов (Ударное и Скальное), содержат более половины мирового запаса этого сырья.

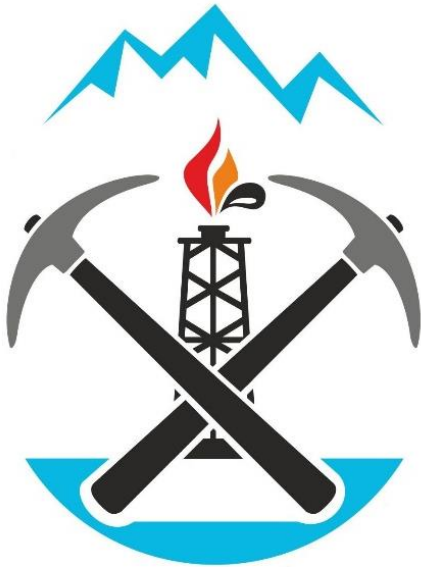
На территории Таймыра и сегодня продолжаются геологические изыскания и работы. В ближайшее время будут проводиться сейсморазведочные и гравимагниторазведочные работы в море Лаптевых, в реке Хатанге, на суше, примыкающей к реке Хатанге и Хатангскому заливу (в частности посёлках Сындаско и Попигай), в акватории Енисейского залива Карского моря.

Только благодаря усилиям людей, вооружённых современной техникой, оказалось возможным создать крупнейшее промышленное предприятие на Крайнем Севере – Норильский горно-металлургический комбинат, приступить к промышленному использованию природных богатств Заполярья.

## Библиография:

1. **Антонов, Ф.** Первопроходцы Норильска [Текст] / Ф. Антонов // Советский Таймыр. – 1970. – 6 января (№ 2). – С. 3, 4. – (Из истории развития и освоения).
2. **Дрейк, Ф.** Стучите и отворят вам [Текст]: [о первой официальной геологоразведочной экспедиции под руководством Урванцева-Сотникова] / Ф. Дрейк // Заполярная правда. – 1999. – 14 мая. – С. 6.
3. **Кравцов, В. Ф.** История открытий медно-никелевых месторождений в Норильском районе / В. Ф. Кравцов // Очерки по истории открытий минеральных богатств Таймыра / гл. ред. А. Г. Самойлов. – Новосибирск, 2003. – С. 21-40.
4. **Кравцов, В. Ф.** От Сотниковых до... Хараелаха: имена и годы в рудной геологии Таймыра (1865–1965 гг.) [Текст] / В. Ф. Кравцов // Заполярная правда. – 1995. – 24 августа. – С. 2; 25 августа. – С. 2.
5. **Листая времени страницы** [Текст]: Навстречу 50-летию; Алмазы «Красноярской»; Будет большая Таймырская нефть: [поиски на Таймыре нефти, газа, алмазов в 50–60-х гг.] // Таймыр (юбилейный выпуск). – 2012. – (июнь) № 73. – С. 4.
6. **Львов, А.** Август 1919-го. В ста верстах от Усть-Порта [Текст]: (75 лет назад закончилась первая урванцевская экспедиция в Норильск) / Анатолий Львов // Таймыр. – 1995. – 15 июля. – С. 2; Заполярная правда. – 1994. – 2 сентября. – С. 2.
7. **Маркевич, Н.** Да не оскудеет земля таймырская... [Текст]: [о конференции «Минерально-сырьевая база и экология ТАО: состояние и перспективы», проходившей в Норильске] / Нина Маркевич // Факел Таймыра. – 2000. – № 11. – С. 12-13: фот.
8. **Таймыр** [Текст]: 300-летию горно-геологической службы России, 70-летию Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа посвящается [Текст]: [фотоальбом] / сост.: О. Н. Симонов, В. И. Рябков. – М.: Пента, 2000. – 240 с. – ISBN 5-88950-020-1.
9. **Тальвирский, Д.** На Таймыре есть газ и нефть [Текст] / Д. Тальвирский // Советский Таймыр. – 1967. – 7 ноября (№ 134-135). – С. 6. – (Полуостров сокровищ).
10. **Урванцев, Н. Н.** Открытие Норильска / Н. Н. Урванцев. – М.: Наука, 1981. – 174 с.

# Геологические, геофизические экспедиции



Бескрайние дали Таймыра, и наверняка есть ещё места, где не ступала нога человека. Рано или поздно, он дойдёт и туда, и, вероятнее всего, это будет геолог, и скорее всего из какой-нибудь таймырской геологической или геофизической экспедиции. Такая у него работа. Для того чтобы первыми проходить нехоженными тропами, намечать маршруты, изучать неизвестное – и создавались экспедиции, для этого росли, формировались и мужали коллективы экспедиций. Для них – это уже история, где есть свои вехи, этапы, это – судьбы людей, объединённых одной целью, общим делом.

Геология – это наука о земле. Геологи – это специалисты, изучающие строение земной коры, её недр и выявляющие залежи полезных ископаемых.

На Таймыре трудился многотысячный коллектив геологов – геологическая служба Норильского комбината (создана в 1935 году), трест «Норильскнефтегазразведка» (в него входила Нижне-Енисейская нефтеразведочная экспедиция), Таймырская геофизическая экспедиция, Норильская опытно-методическая экспедиция (НОМТЭ) НИИ геологии Арктики, Полярная геологоразведочная экспедиция, Хатангская нефтегазразведочная экспедиция, Заполярная комплексная геологоразведочная экспедиция Норильского комбината и другие.

За годы существования геологоразведочных экспедиций были исследованы огромные территории, ликвидированы «белые» пятна на карте Таймыра, открыты богатейшие месторождения руд чёрных, цветных, редких и драгоценных металлов, технических алмазов, янтаря, каменного угля, нефти и газа. За долгие годы деятельности, таймырские экспедиции и их лучшие работники, были удостоены многочисленных правительственных наград.

Поэтесса и журналист Нина Ильинична Ковальчук очень правильно заметила что «за романтическим ореолом геологии скрывается многогранный, тяжёлый, а порой и опасный труд её подданных. Особенно, если он происходит в районах Крайнего Севера – Заполярье никому не даёт никаких поблажек... определение «геолог» – очень ёмкое и многогранное, объединяющее в себя многие профессии, без которых невозможна активная жизнь участка буровых работ: машинист буровой установки, дизелист, электрик, геофизик, геохимик и даже повар – всё это геологи, если речь идёт о работе на точке. Дикая природа – арена их деятельности, где приходится жить и работать в течение многих месяцев. Поэтому в таком коллективе господствуют понятия с приставкой «взаимо» – взаимопонимание, взаимоуважение, взаимовыручка, взаимозаменяемость...» («Таймыр», 2011, 20 мая, С. 5).

Преемственность поколений геологов является гарантией стабильности и успехов коллективов экспедиций в деле освоения природных богатств Таймыра.

Шагает геолог тропой крутой,  
Я в зной и холод всегда с тобой.  
Трудом и песней в борьбе за мир  
Прославим вместе седой Таймыр!

Далёким югом мы рождены,  
Полярным кругом обречены.  
Пути-дороги, им нет конца,  
Шагают ноги - поют сердца.

Пусть дома редко мы до поры:  
Идёт разведка земной коры.  
Мороз щипает, мошка грызёт,  
Но сердце знает - нам повезёт!

Самый задумчивый в мире  
Взгляд твоих ласковых глаз.  
Будут у нас на Таймыре  
Нефть и алмазы, и газ!

Павел Пивоваров





## Первая Норильская геологоразведочная экспедиция

В 1920 году Горным Советом ВСНХ (Высший Совет Народного Хозяйства) в район Норильска была отправлена крупная разведочная партия под руководством Н. Н. Урванцева, которая составила геологическую карту Норильска на инструментальной основе, вскрыла и опробовала угольные пласты и обнаружила на северном склоне горы Рудной выходы вкрапленных сульфидных руд, а также сплошные богатые руды. Эти медно-никелевые руды по типу близки рудам Седбери в Канаде. Они тоже содержат платиновую группу, но в значительно большем количестве.

Впоследствии в своём отчёте Урванцев писал: «Экспедиция 10 июля вышла из села Дудинского в Норильские горы. Средства передвижения – 21 санки с грузами. По четыре оленя запряжены в санки, 33 оленя запасных, всего 117 оленей и 7 лошадей. Груз составляли палатки, продовольствие инструменты топографические и горные и имущество членов экспедиции. Состав экспедиции был таков: топографическая партия – четыре человека, горноразведочная – семь человек, геолога – два, хозяйственников – два, проводников и пастухов – семь человек. Всего 22 человека. Весь путь был совершён в 10 дней» («Советский Таймыр», 1970, 15 февраля, С. 3). Двадцатого июля экспедиция прибыла на место будущего Норильска. Экспедиция проработала 43 дня, с 22 июля по 5 сентября, засняла весь район Норильска, детально исследовала склон гор Шмидта, Надежды, Рудной, изучила и ближайшие их окрестности. На противоположной стороне долины реки Норильской, в горах Еловый Камень, обнаружили несколько месторождений полезных ископаемых. Топографической группой руководил преподаватель Томского технического училища Е. М. Ольховский. Несмотря на трудности, экспедиция многое сделала: разрезами, шурфами были вскрыты угольные пласты, обнаружена группа минералов, выяснено залегание графита. Земляные работы составили около 240 кубических метров мерзлого грунта, вынутого вручную – киркой и лопатой. Топографы засняли и положили на карту площадь в 25 квадратных километров. Горы, ущелья, озёра впервые получили названия.

Н. Н. Урванцев об итогах экспедиции 1920 года писал: «Широкое развитие угленосной толщи... указывало на наличие крупного каменноугольного района: подсчитанные запасы на разведанной площади (72 млн. тонн) обеспечивали потребность Северного морского пути на многие десятки лет; на северном склоне горы Рудной... выявлена крупная шлира сплошных сульфидных руд и вторая – меньшего размера (возможные запасы 320 тыс. тонн)...!» (Урванцев Н. Н. «Норильск (История открытия и освоения медно-никелевых руд Сибирского Севера)», М., 1969, С. 43-44).



В. И. Мешков «В гостях у геологов»

## Норильская комплексная геологоразведочная экспедиция

21 августа 1955 года (по другим сведениям, в 1956 году) была образована Норильская комплексная геологоразведочная экспедиция (НКГРЭ), которая занималась, в основном, рудной и угольной тематикой и входила в систему Красноярского территориального геологического управления (КТГУ) Министерства геологии РСФСР. Это было старейшее звено местной геологической службы, в нём были сосредоточены лучшие кадры.

Многолетняя работа многотысячного коллектива экспедиции увенчалась грандиозным успехом. В 1960 году было открыто богатейшее Талнахское месторождение цветных металлов в 20 км от Норильска. Талнах открыл новую эру в развитии Норильского комбината. С 1959 года Норильск часть руды стал вывозить на другие предприятия цветной металлургии.

17 июня 1966 года экспедиция была награждена орденом Трудового Красного Знамени за разведку и открытие Талнахского месторождения. Годом раньше норильские геологи записали на счёт своих побед ещё одну – открытие богатейшего Хараелахского месторождения.

В 1967 году (50-летие Великого Октября) директор НКГРЭ подписал приказ, в котором говорилось: «Учитывая пожелания большинства участников экспедиции... с 1 января 1967 года именовать месторождение, ранее называвшееся Хараелахским – Октябрьским месторождением богатых медно-никелевых руд».

С открытием Талнахского рудного узла основные усилия Норильской комплексной геологоразведочной экспедиции были сосредоточены преимущественно в Норильском районе и на разведке месторождений Талнаха. Поисковые работы в новых районах носили эпизодический характер и не были сконцентрированы на определённом комплексе полезных ископаемых.

По итогам работы в восьмой пятилетке в ноябре 1971 года группа работников Норильской комплексной геологоразведочной экспедиции (Ваулин, Люлько, Тушканов и др.) стали лауреатами Государственной премии.

В 1972 году коллектив Норильской ордена Трудового Красного Знамени комплексной геологоразведочной экспедиции, в ознаменование 50-летия образования СССР, за высокие производственные показатели был награждён Юбилейным почётным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС («Советский Таймыр», 1972, 19 декабря, С. 1).

В 1977 году геологи НКГРЭ за девять месяцев года выполнили двухлетний план по колонковому бурению, посвятив свой трудовой подвиг знаменательной дате – 60-летию Октября.

В 1984 году в газетах «Советский Таймыр» и «Заполярная правда» писали: «коллектив Норильской комплексной геологоразведочной экспедиции перешагнул рубеж одиннадцатой пятилетки по механическому колонковому бурению скважин. Первым, ещё в августе, в счёт 1986 года стал работать коллектив бригады И. Г. Бакланова. В октябре этот коллектив завершил одну из глубоких скважин – 3009 метров. За ними рапортовали о достижении пятилетнего рубежа разведчики недр из бригады кавалера ордена Трудового Красного Знамени Л. Ф. Юдакова» («Советский Таймыр», 1984, 22 ноября, С. 2).

В коллективе Норильской комплексной геологоразведочной экспедиции в разные годы трудились: Александр Данилович Бархатов; Георгий Иванович Белик (ветеран Великой Отечественной войны); А. Бетту; С. Дураков; Павел Германович Лифляндский (ветеран Великой Отечественной войны); Августа Дмитриевна Сергеева; Г. Спиридонов; Лев Конович Цывьян (ветеран Великой Отечественной войны) и многие другие.

## Таймырская геофизическая экспедиция (ОАО «Таймыргеофизика»)

1 сентября 1961 года для резкого расширения нефтегазопроисковых геологоразведочных работ за Полярным кругом, в городе Дудинке на базе геофизической службы Северной комплексной нефтегазопроизводной экспедиции создаётся новая организация, пока ещё небольшой коллектив специалистов – Таймырская геофизическая экспедиция (с 1996 г. открытое акционерное общество «Таймыргеофизика»). В приказе № 417 Красноярского геологического управления от 12 августа 1961 года «Об организации Таймырской геофизической экспедиции в городе Дудинке» были обозначены основные задачи экспедиции: «проведение региональных и мелкомасштабных геофизических съёмок с целью изучения глубинного геологического строения перспективных на нефть и газ площадей, а также выявление основных структур рудных провинций и полей в северной части Красноярского края; проведение планомерных поисково-площадных геофизических исследований на нефть и газ в пределах северо-восточной части Западно-Сибирской низменности и Таймырской депрессии...; выполнение сейсморазведочных работ с целью подготовки структур к глубокому разведочному бурению, в районах, расположенных возможно ближе к городу Норильску» («Таймыргеофизика: 40 лет на Таймыре», М., 2001, С. 34). Первоочередной целью созданной экспедиции было оперативное обеспечение газом Норильского горно-металлургического комбината.

С созданием ТГЭ началось планомерное изучение территории полуострова глубинными методами разведки. В сжатые сроки удалось выявить и детально изучить в пределах обозначенного района, а также за его пределами целый ряд перспективных юрско-меловых структур, залегающих на доступных глубинах 2500–3500 метров. Уже в первом полевом сезоне 1961–1962 годов было отработано 750 погонных километров сейсмопрофилей. Вскоре на подготовленные экспедицией структуры вышли буровые бригады геологов. Глубокое бурение привело к первым открытиям в Норильском районе месторождений газа и газового конденсата уже в 1966–1968 годах. Таким образом, правительственное задание было выполнено. Достижения таймырских геологов и геофизиков возвестили о существовании крупной Енисей-Хатангской нефтегазонасыщенной области, послужили основой для прокладки газопровода Мессояха-Дудинка-Норильск, решившего острую проблему энергообеспечения дешёвым природным топливом Норильского промышленного района.

Год от года экспедиция наращивала объёмы геофизических исследований, расширяла географию поисков, и результаты не замедлили сказаться. На подготовленных геофизиками площадях Таймыра и соседних территорий были открыты месторождения: Нижнехетское, Зимнее (1965–1966); Мессояхское (1966); Южно-Солёнинское, Северо-Солёнинское, Казанцевское, Пеляткинское, Озёрное (1969); Сузунское (нефть, 1971); Дерябинское (1976); Балахнинское (1977); Хабейское (1981); Сузунское (нефть, газ, 1984), Лодочное (1984); Ушаковское (1987); Тагульское (1988); Нанадянское, Пайяхское (1990); Ванкорское (1992); Ново-Солёнинское (газ, нефть, 2000).



1966–1967 годы ознаменовались открытием трёх газовых месторождений. Первые скважины, пробуренные на структурах Нижне-Хетской, Зимней, Мессояхской, дали промышленные притоки газа, что свидетельствует о высокой геологической эффективности нефтегазопроисловых геофизических работ, проведённых экспедицией. Доказана промышленная газоносность левобережья реки Енисей.

В 1967 году в статье «Уголок трудовой славы» писали: «Почётное место в клубе Таймырской геофизической экспедиции занимают Книги трудовой славы, куда занесены наиболее выдающиеся успехи геофизиков и имена лучших производственников. На днях этот почётный уголок клуба пополнится витринами, куда помещены новые награды геофизиков, полученные коллективом экспедиции к 50-летию Советской власти. Это юбилейный диплом Красноярского геологического управления, Почётная грамота Министерства геологии СССР, документы, извещающие о том, что ТГЭ занесена в Книгу трудовой славы г. Дудинки и в Книгу почёта рационализаторов и изобретателей Красноярского края. Здесь же займёт своё достойное место Знамя крайкома КПСС, вручённое на вечное хранение в честь золотого юбилея нашей Родины» («Советский Таймыр», 1967, 5 декабря, С. 2).

Успехи, достигнутые коллективом экспедиции, стали возможны благодаря систематическому внедрению в производство новой техники и широкому привлечению работников к рационализаторской и изобретательской работе. «В 1967 году поступило 70 рационализаторских предложений. Условная годовая экономия составила 187 тысяч рублей. Впереди рационализаторы тт. Петриченко, Гримберг, Фрольченко, Голышев, Филонов и другие» («Советский Таймыр», 1968, 20 июля, С. 2).

Самое рабочее время года для таймырских геофизиков – зима. Специфика тундры не позволяет проводить геофизические исследования летом. С наступлением морозов, когда тундра покрыта защитным снежным покровом, идут по профилям полевые партии – топографы, буровики, геофизики. Вся геофизическая аппаратура, жилые и вспомогательные помещения монтируются в передвижных домиках на санях-балках. Полевой сезон начинается с наступлением полярной ночи – в середине ноября. Подготовка же к нему ведётся с началом навигации на Енисее и реках Пясины, Тунгуска, Большая Хета и других. За короткое таймырское лето производится перебазировка полевых станций в заранее запроектированные точки – подбазы. Здесь идёт текущий ремонт техники, строятся вспомогательные помещения – склады, гаражи, пекарни, пищеблоки. На подбазы завозят уголь, горюче-смазочные, строительные материалы, продукты и спецодежда, запчасти и инструменты, геофизическая аппаратура. Особенность сейсморазведки связана с обработкой огромного количества информации, поэтому наряду с техниками, бурильщиками, взрывниками, механиками, водителями в экспедиции трудятся инженеры-электронники. Полевые сейсмические партии экспедиции оснащены транспортом, буровыми станками и вспомогательным оборудованием. В статье «Геофизики готовятся к сезону» сообщали: «освоена электронно-вычислительная аналоговая машина ПСЗ-2М, что значительно расширит диапазон информации получаемых сейсмических материалов, повысит их качество. Получена и готовится к работе новая сейсмостанция «Поиск-72», намного увеличивающая производительность труда в сейсморазведке» («Советский Таймыр», 1968, 28 сентября, С. 1).

Многое было сделано коллективом экспедиции в 1969 году. Тресту «Норильскнефтеразведка» под глубокое бурение были переданы перспективные на нефть и газ четыре структуры – Песчаная, Турковская, Средне-Пясинская и Ушаковская. А тресту «Красноярскнефтегазразведка» подготовлена и передана пятая, сверхплановая Рассохинская структура. В это время в статье «Успехи геофизиков» писали: «по итогам Всесоюзного соцсоревнования за четвёртый квартал коллективу Таймырской геофизической экспедиции в четвёртый раз в 1969 году присуждено переходящее Красное знамя Министерства геологии СССР и ЦК профсоюза, а также первая премия» («Советский Таймыр», 1970, 18 февраля, С. 1).

За 1971–1972 годы коллективу присуждено звание «Лучшая геофизическая экспедиция» Министерства геологии СССР.

В июне 1972 года открыто крупное Сузунское газоконденсатное месторождение на структуре, подготовленной работами коллектива Таймырской геофизической экспедиции. В этом году [1972] коллектив экспедиции ежеквартально удерживал переходящее Красное знамя Министерства геологии СССР и ЦК профсоюза рабочих геологоразведочных работ. В ознаменование 50-летия образования СССР за высокие производственные показатели Таймырская геофизическая экспедиция была занесена в Книгу трудовой славы Министерства геологии СССР и ЦК профсоюза и была награждена Юбилейным почётным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС» («Советский Таймыр», 1972, 19 декабря, С. 1; 30 декабря, С. 1; 1973, 1 апреля, С. 2).

В 1970-е годы сфера поисковых работ ТГЭ расширяется на восток в Хатангский район и Якутию, а также на юг до реки Подкаменная Тунгуска, охватывая практически всю северную половину Красноярского края.

Главный геолог экспедиции Д. Б. Тальвирский в статье «Выполняя главную задачу» отмечал, что в начале 1970-х годов «геологической задачей являлись подготовка к глубокому бурению двух перспективных на нефть и газ структур на левобережье Енисея и поисково-рекогносцировочные работы в Хатангском районе с целью выявления перспективных на нефть и газ структур. Честь открытия и подготовки к глубокому бурению этих двух крупных структур, расположенных недалеко от Сузунского и Заполярного месторождений, принадлежит коллективу Сидоровской сейсмопартии. Работами Хатангской и Крестовской сейсмопартий удалось оконтурить ряд таких структур: Балахнинскую, Курьинскую, Новую, Кубалахскую, Долгую и другие» («Советский Таймыр», 1973, 26 июля, С. 1).

Немного позже в статье «Топографы» писали: «Таймырская геофизическая экспедиция – крупное подразделение треста «Красноярскнефтегазразведка». Более 3500 километров сейсмических профилей прокладывает экспедиция ежегодно. Первыми, кто отмеряет километры в полярную ночь и мороз на широтах Таймырского полуострова, являются геодезисты и топографы. Это они создают основу, на которую затем геофизики накладывают свои профили. В Гыданской сейсмопартии (начальник А. М. Пахомов) геодезист В. И. Полоумов и старший топограф В. И. Константинов за полевой сезон 1972–73 годов прошли пешком с теодолитом по тундре около 1100 километров при хорошем качестве работ. В Хатангской сейсмопартии (начальник Н. А. Агаев) геодезист Б. В. Шабанов и топограф А. Н. Тарасов второй год дают продукцию отличного качества и прошли за сезон 800 километров. Хорошо работает топографическая служба экспедиции, потому что её возглавляют опытные кадры-техруки И. В. Малявко и Д. Г. Маршалов» («Советский Таймыр», 1973, 23 октября, С. 3).

В 1974 году в заметке: «Сразу две награды» сообщалось: «За успехи в четвёртом квартале 1973 года коллектив Таймырской геофизической экспедиции награждён сразу двумя переходящими красными знамёнами. Одно из них присуждено геофизикам Министерством геологии СССР и ЦК профсоюза геологоразведчиков, другое – Дудинским ГК КПСС и горисполкомом» («Советский Таймыр», 1974, 21 февраля, С. 1).

В 1975 году в статье «Геофизики ведут поиск» подводили некоторые итоги деятельности экспедиции: «За 1961–1974 годы на севере Красноярского края выполнен значительный объём нефтегазопроисловых работ. Отработано около 35000 погонных километров сеймопрофилей на площади свыше 180 тысяч квадратных километров. Выявлено около 90 локальных поднятий, из которых 50 подготовлены к глубокому бурению. На 24 из них проводилось глубокое бурение, открыто 10 газовых и газоконденсатных месторождений. Запасы только трёх из них – Мессояхского, Пеляткинского и Солёнинского – достигают свыше 400 миллиардов кубических метров газа...» («Советский Таймыр», 1975, 5 апреля, С. 3).

В июле 1984 года в газете сообщали, что по итогам работы коллектива ТГЭ за первое полугодие производительность труда повышена на 21 процент, себестоимость

работ снижена на 0,65 процента. Начальник планового отдела экспедиции З. И. Войтюк рассказывал: «Нам очень помогло применение спаренного варианта сейсмостанций «Прогресс». Это привело к снижению объёмов бурения, отсюда и уменьшение использования специальных и горюче-смазочных материалов. В результате вместо 90 километров в месяц партии стали давать до 140 километров сейсмопроходки. Коллектив же Большепорожской партии применил линию детонирующего шнура, что позволило обходиться без буровых работ. Творчески поработали в этом направлении геофизики партий, которыми руководят А. И. Корчевой и А. В. Нечунаев» («Советский Таймыр», 1984, 13 июля, С. 2).

Ежегодно в экспедиции проводились конкурсы на лучшего рационализатора года и лучшее подразделение по рационализаторской работе. В 1984 году писали: «Коллектив экспедиции успешно принимал и принимает участие в смотрах-конкурсах среди геологических организаций Красноярского края, по результатам которых в течение трёх лет занимал первые места с вручением почётных грамот и денежных премий» («Советский Таймыр», 1984, 29 июня, С. 2).

У работников Таймырской геофизической экспедиции с тружениками совхоза «Енисей» были давние шефские связи. Они берут начало со времён, когда создавалась экспедиция и совхоз. Основная доля участия геофизиков в шефской помощи совхозу выпадала на время сенокосной поры.

В 1991 году, подводя итоги работы к юбилею экспедиции писали: «За 30 лет экспедицией отработано 81460 погонных километров сейсмопрофилей, подготовлены и переданы в глубокое бурение 85 перспективных объектов суммарной площадью 15650 квадратных километров. На них были открыты, оконтурены и переданы в ГКЗ (Государственный комитет заказов) газовые и газоконденсатные месторождения с суммарными запасами УВ более 600 миллиардов кубометров газа» («Таймырская геофизическая экспедиция 1961–1991», Дудинка, 1991, С. 7).

За свою деятельность экспедиция и её работники неоднократно награждались памятными знаками, знамёнами, почётными грамотами, дипломами Министерства геологии «Лучшая геофизическая экспедиция».

Таймырской геофизической экспедицией руководили: Дмитрий Борисович Тальвирский (1961–1963, ветеран Великой Отечественной войны, орден Трудового Красного Знамени, лауреат Государственной премии СССР); Валерий Иосифович Млотэк (1963–1972, орден «Октябрьской Революции»); Олег Евгеньевич Моргунов (1972–1979; 1988–1994); Виктор Николаевич Ряписов (1979); Владимир Яковлевич Гримберг (1979–1981); Борис Павлович Бородин (1981–1982); Владимир Николаевич Никишин (1982–1986); Владимир Петрович Сторожев (1986–1988); Виктор Андреевич Думкин (1995–по настоящее время).

В коллективе Таймырской геофизической экспедиции в разные годы трудились: А. И. Абрамов; М. И. Абрамова; Надир Абдулфаз-оглы Агаев (медаль «За трудовую доблесть»); Ксения Адрова; Н. А. Азарнов; Сергей В. Айрапетян; В. А. Акпашев; О. В. Аксёнова; В. Н. Алтухов; Виктор Альшев; С. К. Амосов; А. А. Андреева; Владимир Николаевич Анисимов; В. П. Анисимов; Н. Л. Анисимов; Ю. В. Анисимов; Лидия И. Антипова; Николай Ефимович Антоненко; Н. Д. Антонов; Владимир Никифорович Антонович; Н. Н. Антонович (медаль «Ветеран труда»); М. Р. Аплеснина; В. И. Асосков; Т. П. Ащи; С. А. Байченко; В. А. Балдин; В. Банзуров; В. А. Барабанов; А. М. Баранов; Николай Барыкин; Анатолий Батыевский; Х. С. Баштаров; Нина Белебезьева; Г. В. Белемец; Л. И. Белемец; Я. Б. Беленький; Андрей Белов; Ю. А. Беловол; В. М. Блюдов; Ю. П. Бобов; Георгий Иванович Богданов (ветеран Великой Отечественной войны; Евдокия Богомонова (ветеран Великой Отечественной войны); Г. А. Боденко; Н. В. Боев; П. М. Бондаренко (ветеран Великой Отечественной войны); А. Ф. Бондарь; Н. Я. Бондарь; Александр П. Бородин; Виктор Бородулин; Ю. М. Бочера; Георгий Алексеевич Бочков (ветеран Великой Отечественной войны); А. В. Бугаенко; Георгий Николаевич Бузаев; Евгения Борисовна Бузаева (орден «Знак Почёта»); П. В. Бушуев; Г. Ф. Валуев; А. В. Василенко; Николай Филиппович Васильчик; В. А. Велин; Валентина Викторовна

Велина; Анатолий С. Витман; Татьяна Власова; А. Б. Воеводин; А. С. Волох; К. Х. Габдуллина; С. А. Гаврилов; Пётр Тихонович Галат; Н. К. Гасанов; Ф. Б. Гатаулин; В. Герембешта; М. Н. Голев; А. П. Головачёва; А. А. Головина; Любовь Головченко; Александр Алексеевич Голышев; А. В. Голышев (ветеран Великой Отечественной войны); Евгений Горбатов; Ю. Г. Горелов; Г. Э. Горенская; О. И. Грабский; В. Грабская; Иван Георгиевич Грачёв (орден Трудового Красного Знамени); Клавдия П. Григорьева; Л. А. Гричук; Людмила Р. Гужина (ветеран Великой Отечественной войны); Р. Гуменюк; Фёдор Георгиевич Гуменюк; Г. П. Гуркин (ветеран Великой Отечественной войны); Олег Гуркин; Матвей Ильич Гутман (ветеран Великой Отечественной войны); Людмила Гущина; П. П. Гущина; Анатолий С. Дайнеко; Талигат Нурызданович Даутов (медаль «За трудовое отличие»); Иосиф Васильевич Дегтярёв; Ю. Ф. Дегтярев; Евгений Петрович Демидов; Елена Вячеславовна Демидова; Альбина Андреевна Денисенко (медаль «Ветеран труда»); И. Денисенко; Гурбат М. Джавадов; Анастасия Григорьевна Джавадова; М. И. Дзюба; М. В. Дмитриев; Владимир Добролеш; В. О. Долгов; И. И. Долгов; Г. А. Дугинов; Н. И. Дужнов; Т. Д. Елсуков; Николай Петрович Емелькин; Б. Еремеев; В. В. Ермаков; Борис Александрович Ерохин; А. Ефанов; А. В. Жданович (ветеран Великой Отечественной войны); Максим Архипович Жигулин (ветеран Великой Отечественной войны); Ф. Жигулин; М. С. Жуков; А. И. Журавлев; В. И. Журбенко; Лидия Забелла; Майя Георгиевна Заболотская (медаль «Ветеран труда»); Виктор Макеевич Заболотский; Виталий Заболотский; К. В. Завалин; В. Завьялов; Юрий Фёдорович Задорожко; Ф. К. Зайченко; Фёдор Михайлович Зайченко (ветеран Великой Отечественной войны); Б. И. Захаров; Г. И. Захаров; Е. В. Звезда; М. Г. Зверев; В. И. Зеец; Ю. С. Зенкин; Виктор Александрович Зубов; В. В. Зубов; О. А. Зубрилкин; М. М. Зырянов; Емельяненко; С. В. Ивакина; А. В. Иванов; Андрей Николаевич Иванов; В. П. Иванова; Фёдор Инютин; М. М. Исаев; Павел Михайлович Исаев; Р. В. Кабанов; Владимир Исаакович Казаис (Заслуженный геолог РФ, Почётный гражданин Таймыра); Эльвира Ивановна Казарина; Николай Александрович Кальсин (медаль «За трудовое отличие»); Людмила Камоцкая; Н. Н. Кандибей; Владимир Ехияевич Караев; Мария Александровна Караева; Пётр Карась; Р. Р. Каримов; Юрий С. Качан; О. В. Кашина; А. Ким; Пётр Кириллов; Виктор Петрович Кириченко (ветеран Великой Отечественной войны); Александр Васильевич Кирьянов (ветеран Великой Отечественной войны); В. М. Кислицына; В. И. Кислов; В. С. Кислов; Н. Клецко (ветеран Великой Отечественной войны); И. Н. Клиндух; Вера Ивановна Клягина; В. И. Князев; С. И. Коблов; С. С. Козина; Виктор Л. Козлов (ветеран Великой Отечественной войны); Людмила А. Колониченко; Юрий Васильевич Комиссаров; Н. Кондратова; Н. Е. Коновалова; В. И. Константинов; Маргарита Дмитриевна Константинова; В. П. Копытин; Н. М. Корибуллин; Б. В. Коркин; В. М. Корнилина; Николай А. Коростелёв; Александр И. Корчевой; А. А. Косиненко; Нина Елисеевна Котт (орден «Знак Почёта»); Т. В. Кочнев; Е. А. Краснова; М. Г. Крутова; Николай Крылов; Алексей Крылосов; А. С. Кудрявцев; В. П. Кудюков; Александр Васильевич Кузнецов (медаль «За трудовое отличие»); Борис Иванович Кузнецов (ветеран Великой Отечественной войны); В. А. Кузнецов; Евгений Кузнецов; Нариман Сафарович Кулиев; Римма Ивановна Кулиева; В. Кульчина; Ю. Купцов; В. В. Курбатов; Г. Х. Курмангалиев; С. Л. Кухарчук; М. Ладыгин; О. Ф. Лапшин; Ф. Н. Лебедев (ветеран Великой Отечественной войны); Т. С. Леденева; Ю. Леонтьев; Анатолий Н. Липкан; Р. М. Литовкин; С. Л. Ломан; Валентин Сергеевич Лузин; Елена Михайловна Лукина; В. И. Луловой; Г. А. Лупанов; Л. Г. Любин; Игорь Лялин; Самуил Рувимович Майзелис (ветеран Великой Отечественной войны); Павел Алексеевич (Александрович) Макаров (орден «Знак Почёта», медаль «За трудовую доблесть»); Е. Макиевский; И. В. Максимов; Анатолий Александрович Макшов; И. Н. Малахов; Иосиф Владимирович Малявко; Алла Борисовна Мамедова; С. А. Марилов; Татьяна Павловна Марилова; Маркелова; Дмитрий Мартынов (ветеран Великой Отечественной войны); Ольга Дмитриевна Мартынюк; Людмила Викторовна Марченко; Дмитрий Г. Маршалов; Валентина Тимофеевна Маршалова; С. С. Матвиенко; Т. И. Махнырев; Валентин Романович Мельников (орден Трудового Красного Знамени); Нина Мельникова; В. И. Механькин;

Ю. А. Мирзоянц; Олег Мирошниченко; Ольга М. Мирошниченко; Т. Ф. Миханькин (ветеран Великой Отечественной войны); Ксения Петровна Миханькина (ветеран Великой Отечественной войны); Клавдия Ивановна Моргунова; Сергей Алексеевич Морозов; Мария Мочинина; В. Мощенских; О. В. Мощинская; Б. И. Музыченко; О. С. Мутаева; И. Мухин; Н. И. Мушка; Лидия Насулина; В. А. Науменко; А. С. Наумкин; М. А. Нежинский; Анатолий Васильевич Нечунаев; Н. Е. Нечунаев; Алла Борисовна Никишина; Т. Ф. Никифорова; Ф. Н. Новиков; Владимир Новинский (ветеран Великой Отечественной войны); Н. Н. Новожилов; Василий Новошконов; Александр Александрович Огнев; Л. Н. Ожеред; Н. Т. Озерская; Юрий Дмитриевич Окладников; Юрий Б. Окунев; Алексей Орлицкий; Павел Александрович Осипов; Т. М. Осипова; Вера Остроумова; Г. Б. Острый; Георгий Петрович Павлов (ветеран Великой Отечественной войны); Раиса С. Панова; Таисья Панова; В. Н. Пасечник; А. В. Паутов; Алексей М. Пахомов; Г. Д. Перепейкин; Г. А. Перов; Ю. Н. Перов; А. П. Пестряев; Н. В. Петриченко; Василий Семёнович Петрук (орден «Знак Почёта»); В. Г. Петрушин; Павел Алексеевич Пивоваров (ветеран Великой Отечественной войны); Г. Пиорунский; Николай Л. Плешкунов; И. Н. Погребной; Николай В. Погребной; Т. В. Покандюк; Александр Юрьевич Покатаев; Г. Н. Полесский; Виктор И. Полоумов; А. Д. Полочанин (ветеран Великой Отечественной войны); С. Поляков; А. В. Попов; В. И. Попов; В. Н. Попов; Валентина Никитична Попрукайло; Николай Иванович Попрукайло (Почётный гражданин Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района); Анатолий Анатольевич Постников; В. В. Постников; Н. Н. Потапенко; Н. Похилько; Клавдия Петровна Прищепная; Валентин Д. Прищепный; А. В. Пронин; Клавдия Ивановна Процкая; В. Е. Пугачёв; В. А. Пустовалов; С. В. Путинцев; А. Н. Пухов; И. Н. Пьянов; Анна Пыхонина (ветеран Великой Отечественной войны); Г. А. Пятирублева; И. Н. Радаев; Л. П. Разуваева; В. И. Рафальский; Сулейман Ф. Рахматулин; В. Н. Репин; А. В. Рогалевич; Пётр Тимофеевич Родионов (ветеран Великой Отечественной войны); Игорь С. Ротфельд; Т. И. Ротфельд; Марат Роянов; В. А. Рудакова; Г. В. Русинов; Л. А. Русинова; И. Г. Рутковский; Д. Рыбак; А. А. Рыбкин; А. И. Рыбкин; Ю. С. Рякин; Тамара Рякина; Виктор Н. Ряписов; А. А. Саитов; А. В. Саитов; Николай Самаркин; В. А. Саметис; Ю. Самсонов; Лев Борисович Сапожников; Нинель Д. Сапожникова; П. К. Сараев; Рулия Сафарова; В. Д. Свинцов; А. В. Седова; Алексей Григорьевич Семёнов; О. В. Сергеев; Н. Е. Серов; Виктор Г. Сибгатуллин; Т. В. Сибен; Р. В. Скорупский; А. В. Скрипка; Сергей Сметанин; Е. В. Смирнова; Г. Л. Смолянинов; В. Соколов; Н. В. Солдатов; В. Н. Солнцев; Н. Солтанов; Лидия А. Солтанова; М. П. Сопелев; А. Н. Сохор; В. Старостенко; Е. Степанова; Рафик М. Степанян; Н. И. Стрельников; С. И. Стукалин; И. П. Сугробов; В. К. Сунцов; Владимир В. Суханов; Г. А. Суханов; Анатолий Викторович Сырцов; О. С. Сысой; Р. С. Тальвирская; А. Е. Таравков (ветеран Великой Отечественной войны); Анатолий Н. Тарасов; Антонина Григорьевна Тарасова; Л. Н. Тарасова; Василий Георгиевич Тёркин; Георгий Васильевич Тёркин; С. М. Тёркин; О. М. Тёркина; Роман Г. Тимершин; М. П. Тимершина (медаль «Ветеран труда»); Владимир Павлович Тимошук (медаль: «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина»); А. С. Ткач; Валерий Иванович Токмаков; Леонид Савельевич Туркин; Лариса Тырышкина; Т. Н. Уминская; Анатолий Вицентиевич Уминский; Алексей Александрович Усачёв; Леонид Александрович Усачёв; В. М. Филимонов (ветеран Великой Отечественной войны); Михаил Александрович Филиппов; Николай А. Филонов; В. В. Фоменко; Василий Николаевич Фоменко; Владимир Романович Фролов (медаль «За трудовое отличие»); Тамара Григорьевна Фролова (ветеран Великой Отечественной войны); Э. Ш. Хазан; Александр П. Хазов; Н. Д. Харин; Е. М. Хохалев; К. Х. Хирвелаан; Геннадий Владимирович Хромых; И. Д. Цигулев; А. В. Цой; Лариса Фёдоровна Чащина; Г. Г. Чеперис; В. Ф. Чеперис; Анатолий Григорьевич Черкасов; В. И. Черских; Б. И. Чучкова; Арнольд В. Чёрный; Прокопий И. Чиндау (медаль «Ветеран труда»); Александр Анатольевич Чувашев; Нина Чумаченко; Борис Васильевич Шабанов; Э. Шабельский; В. А. Шайдаков; Николай Михайлович Шалимов; Н. Шалофаненко; Н. С. Шапран; Зента Шарапова; В. Ф. Шафаренко; Галина Павловна Шейхадинова; А. Г. Шевчук; Т. Ф. Шелгунова; Александра



Петровна Шилова; Э. Шилов; А. Шипков; Л. И. Шипкова; Виктор Шишкин; Н. Н. Шишкина; Николай Николаевич Шкутов (ветеран Великой Отечественной войны); А. Шумский; И. В. Щитников; Г. Г. Щитникова; В. П. Щукин; А. А. Эрентраут; З. М. Эрентраут; Виктор Андреевич Эрнст; Т. А. Эрнст; Николай А. Юсупов (ветеран Великой Отечественной войны); Юшкин Василий Иванович (ветеран Великой Отечественной войны, медаль «Ветеран труда»); Эдуард М. Яганцев; З. Яркова и многие другие. Наиболее полный список работников ТГЭ приведён в книге «Таймыргеофизика: 40 лет на Таймыре» (М., 2001, с. 132-135).

В последние годы ОАО «Таймыргеофизика» наращивает объёмы сейсмографических работ. Предприятию удалось (несмотря на возникшие экономические трудности в 1990-х годах) сохранить основные производственно-технические мощности и высококвалифицированные кадры, приобрести современную полевую и обрабатывающую сейсмическую аппаратуру.

#### Библиография:

1. **Журбенко, В.** Завтра снова в «поле»... [Текст]: [Таймырская геофизическая экспедиция] / В. Журбенко, В. Думкин // Советский Таймыр. – 1991. – 31 августа. – С. 3, 6.
2. **Забелкина, Г.** Прошлое и настоящее [Текст] / Галина Забелкина // Таймыр. – 1996. – 2 сентября. – С. 1.
3. **Их главная задача** найти скорее нефть. 1961–1971 [Текст] // Советский Таймыр. – 1971. – 23 сентября. – С. 2-3. – (Коллективу таймырских геофизиков – 10 лет).
4. **Казаис, В. И.** Уверенно смотрим в будущее [Текст]: [беседа с главным геологом ОАО «Таймыргеофизика» В. И. Казаисом / подгот. Ирина Околеснова; фото Дениса Кожевникова] // Таймыр. – 2001. – 29 марта. – С. 1, 5. – (С праздником, геологи!).
5. **Пятьдесят лет в разведке:** Без них все было бы иначе... [Текст]: [1 сентября ОАО «Таймыргеофизика» празднует юбилей] / подготовил Андрей Солдаков; фото Дениса Кожевникова и из архива ОАО «Таймыргеофизика» // Таймыр. – 2011. – 1 сентября. – С. 6.
6. **Пивоваров П.** Первопроходцы [Текст]: [к 25-летию ТГЭ] / П. Пивоваров // Советский Таймыр. – 1986. – 2 сентября. – С. 3. – (Юбилей геофизиков).
7. **Солдаков, А.** За геофизикой – потенциал Таймыра... [Текст]: ...уверен глава района: [о перспективах и планах ОАО «Таймыргеофизика»] / Андрей Солдаков; фото Александра Супрунюка // Таймыр. – 2011. – 10 февраля (№ 15). – С. 1.
8. **Таймыргеофизика. 40 лет** на Таймыре [Текст]: [фотоальбом] / [авт. текста В. Казаис]; [фот.: А. Просеков и др.]. – М.: Полярная звезда, 2001. – 137, [6] с. + 30 см. – Загл. Обл.: ТГЭ. 40 лет на Таймыре.
9. **Таймырская геофизическая экспедиция 1961–1991** [Текст]: 30-летию Таймырской геофизической экспедиции посвящается: [фотоальбом] / Таймырское агентство деловой информации «Информир»; сост.: В. Эрнст, В. Журбенко, В. Думкин; ред. Н. Д. Боярчук. – Дудинка: Дудинская типография, 1991. – 24 с.: ил.
10. **Чтоб не ударить** в грязь лицом [Текст]: Надо следовать традициям!: [50-летний юбилей акционерного общества «Таймыргеофизика»] / подготовил Владимир Солдаков; фото Александра Супрунюка // Таймыр. – 2011. – 27 января (№ 9). – С. 5.
11. **Эрнст, В.** Дважды экватор земли перешли... [Текст]: [история создания экспедиции] / В. Эрнст // Советский Таймыр. – 1991. – 31 августа. – С. 4-5.

## Нижне-Енисейская нефтегазоразведочная экспедиция

В 1964 году к причалам Дудинского порта пришвартовались первые баржи с тяжелым оборудованием и грузами для Семёновской нефтеразведки Красноярской конторы разведочного бурения, на базе которой затем и была создана Нижне-Енисейская нефтеразведочная экспедиция, основным видом деятельности которой были поиски и разведка нефтяных и газовых месторождений. В июле 1964 года

вышкомонтажники бригады Михаила Девятова забили первую сваю под фундамент будущей буровой Семёновская-1, которая положила начало широкому наступлению на северные недра. Буровую бригаду возглавлял Борис Иванович Чавунов. С этого момента началась трудовая биография экспедиции. В 1966 году буровая бригада мастера Г. С. Степанова открыла Мессояху, которая позднее дала название газопроводу Мессояха–Дудинка–Норильск. Началось быстрое развитие разведочного и эксплуатационного бурения, совершенствование техники и технологии проводки глубоких скважин в обстановке полного бездорожья и крайне неблагоприятных климатических условий. Достижения лидеров соцсоревнований, буровых бригад под руководством мастеров – Виктора Григорьевича Святова, Сергея Александровича Дейниковского, Александра Васильевича Кринина, убеждали в том, что и в таких неблагоприятных условиях можно бурить быстро и эффективно.

Нижне-Енисейская нефтеразведочная экспедиция была основным подразделением треста «Норильскнефтегазразведка». Более десяти буровых и вышкомонтажных бригад экспедиции были заняты в тундре нелёгкой работой.

20 мая 1968 года «разведчики недр Нижне-Енисейской экспедиции на Джонгодинской скважине № 5 (правый берег реки Енисей) на глубине 970 метров получили новый приток газа» («Советский Таймыр», 1968, 25 мая, С. 1).

30 мая 1969 года буровой мастер экспедиции Николай Дмитриевич Багаев погиб, спасая оборудование и результаты труда бригады буровиков во время аварии на буровой станции Озёрная. За мужество и героизм при исполнении служебного долга имя Николая Багаева посмертно занесено в Книгу Почёта ЦК ВЛКСМ. В 1979 году в память о герое именем Николая Багаева была названа одна из улиц города Дудинки и установлена мемориальная доска.

По результатам труда 1969 года коллективу Нижне-Енисейской нефтеразведочной экспедиции присуждено переходящее Красное Знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС, а также вручено переходящее Красное Знамя Дудинского ГК КПСС и президиума группкома профсоюза треста «Норильскнефтегазразведка» («Советский Таймыр», 1970, 5 сентября, С. 2).

В 1970 году группой ведущих специалистов и инженеров во главе с бывшим начальником экспедиции Борисом Михайловичем Блиновым был разработан и внедрён так называемый форсированный режим турбинного бурения с промывкой устойчивой части ствола скважин технической водой вместо глинистого раствора. Проводка первой же скважины по новой технологии показала огромную перспективность поисков в этом направлении.

В апреле 1970 года газета писала: «Бригада буровиков под руководством мастера С. А. Дейниковского из Нижне-Енисейской нефтеразведочной экспедиции установила на Пелядкинской площади новый суточный рекорд проходки скважин – 364 погонных метра».

Начальник Нижне-Енисейской нефтеразведочной экспедиции Владимир Николаевич Ли на страницах газеты рассказывал, что в 1971–1972 годах: «внимание экспедиции было сосредоточено на разведке наиболее крупных газоконденсатных месторождений – Пелядкинского и Солёнинского. В 1973 году экспедиция развернула поисковые работы. Для изучения глубинных горизонтов были выбраны Солёнинская, Пелядкинская, Озёрная и Сузунская площади. В Центральном районе Таймыра наше внимание привлекает группа крупных поднятий, расположенных на правом берегу реки Пясины, в среднем её течении. Ввод в бурение одной из наиболее крупных структур этого района – Средне-Пясинской – мы намерены осуществить во втором квартале 1974 года» («Советский Таймыр», 1974, 15 января, С. 2).

В феврале 1972 года комбинат получил газ нового месторождения – Южно-Солёнинского: первый газ с нижнего горизонта первой эксплуатационной скважины нового месторождения получила бригада Сергея Дейниковского из Нижне-Енисейской нефтегазразведочной экспедиции. Бригада бурового мастера И. В. Чертищева на

скважине Солёнинская-18 добилась небывалой по тем временам скорости бурения – 2170 метров на станко-месяц.

Немного позже в газетной заметке «Первооткрыватель» рассказывалось об успехах ещё одного бурового мастера – Александра Васильевича Кринина и его бригады: «под его руководством были впервые пробурены скважины на Солёнинском, Казанцевском и Сузунском месторождениях газа. И каждая из них возвещала о новых открытиях. В 1972 году бригада А. В. Кринина пробурила более 10 тысяч метров скважин и заняла первое место в экспедиции. В 1973 году этой бригаде предстоит пробурить первую скважину на Озёрной площади глубиной 3500 метров – такой глубины на Таймыре ещё не достигали» («Советский Таймыр», 1973, 1 апреля, С. 1). Об успехах отдельных бригад и жизни многочисленного коллектива деловито и ярко рассказывала стенгазета экспедиции «Разведчик недр», редактором которой был Василий Алексеевич Чеботарёв.

В 1975 году в газете писали: «Десять лет ведут нефтегазописковые работы на Таймыре геологи Нижне-Енисейской нефтеразведочной экспедиции. Итог их деятельности в сложнейших условиях Заполярья – одиннадцать газовых и газоконденсатных месторождений» («Советский Таймыр», 1975, 9 апреля, С. 3); «в течение последних двух лет Нижне-Енисейская нефтеразведочная экспедиция планомерно производит техническое перевооружение. За этот период получено девять буровых установок, отвечающих последнему слову новой буровой техники. На Сузунском и Озёрном месторождениях смонтированы и находятся в работе буровые установки ЗД-67, с помощью которых можно бурить скважины до 5000 м. На Балахнинской и Танамской площадях смонтированы и находятся в работе буровые установки БУ-125-ДГ и БУ-125-БД. Эти установки имеют высокий уровень автоматизации. На Солёнинском газовом месторождении впервые в крае монтируется мощная буровая установка с газотурбинным приводом» («Советский Таймыр», 1975, 5 апреля, С. 2).

Труженики НЕНГРЭ успешно проведенными поисковыми работами на нефть и газ, вносили достойный вклад в развитие энерготехнической базы Заполярья. Газ, добываемый на Солёнинских месторождениях, стал основным топливом для Норильского промышленного комплекса.

Первый промышленный приток нефти получен летом 1984 года на буровой Сузунская-3 бригадой Виктора Святова. В июле 1984 года в газетных заметках сообщали: «Бригада Ю. В. Фролова (сейчас её возглавляет С. В. Фомичёв), ведущая бурение на площади Дерябинская-14, близка к проектной глубине. Её коллектив решил повысить производительность труда на 1,2 процента, снизить себестоимость буровых работ на 0,6 процента. Эта бригада по итогам полугодия представлена к участию в республиканском соцсоревновании. Буровая бригада В. И. Мартыновского, бригады вышкомонтажников Ю. С. Фимушкина и Н. И. Шпиня представлены к участию в соцсоревновании по объединению «Нефтегазгеология»; «2903 метра – такова проектная глубина буровой на Дерябинской площади. Здесь работает коллектив нефтегазоразведчиков под руководством опытного мастера экспедиции Ю. В. Фролова. Сейчас буровики производят проработку ствола скважины под эксплуатационную колонну. Одной из лучших на буровой считается недавно созданная здесь комсомольско-молодёжная вахта, возглавляемая В. Хребтовым» («Советский Таймыр», 1984, 11 июля, С. 1; 18 июля, С. 1).

27 июля 1984 года работники Нижне-Енисейской нефтегазоразведочной экспедиции отметили юбилей – 20-летие экспедиции.

18 августа того же [1984] года писали: «позавчера в Нижне-Енисейской нефтегазоразведочной экспедиции состоялось торжественное собрание, на котором коллективу вручили переходящее Красное знамя Министерства геологии СССР и ЦК профсоюза геологоразведки. Эта высокая награда была присуждена таймырским разведчикам недр за первое место во Всесоюзном соцсоревновании по итогам работы

за первое полугодие нынешнего года. Таких успехов коллектив экспедиции за двадцать лет работы нефтегазоразведчиков на таймырской земле добился впервые».

В 1985 году коллектив НЕНГРЭ обеспечил рекордную за всю историю существования годовую проходку скважин – 17011 м.

В 1986 году коллектив НЕНГРЭ был одним из лидеров соцсоревнования под девизом «XXVII съезду КПСС – 27 ударных вахт». В этом же году за высокие показатели в труде были награждены сотрудники НЕНГРЭ: буровой мастер Юрий Владимирович Фролов – орденом «Знак Почёта»; дизелист Владимир Федорович Дедов – орденом Ленина; Юрий Петрович Максимов, возглавлявший коллектив экспедиции – орденом Дружбы народов. В результате нефтегазопоисковых работ, которые проводились на более чем 50-ти площадях (около 200 скважин) территории Таймыра, при непосредственном участии специалистов экспедиции было открыто 18 газовых, газоконденсатных, нефтегазовых и нефтяных месторождений, из которых запасы 14-ти поставлены на баланс.

В 2007 году предприятие вело поисково-разведочное бурение согласно договору, с ООО «Енисейнефть» на Ванкорском лицензионном участке.

Со времени создания Нижне-Енисейская нефтегазоразведочная экспедиция (НЕНГРЭ) несколько раз меняла названия: с 1994 г. – ОАО «Таймырнефтегазгеология», с 2002 г. – ЗАО «Таймырнефтеразведка», с 2011 г. – Таймырская партия глубокого бурения, филиал компании «Уренгойнефтегазгеология». Специалистами за многолетний период деятельности накоплен богатый опыт по бурению глубоких скважин (поисковых, параметрических, разведочных), монтажу буровых установок, материально-техническому обеспечению строительства скважин в условиях Крайнего Севера.

Для выполнения задач, возложенных на предприятие, в его составе имелись следующие производственные подразделения: Служба строительства скважин, в состав которой входили: цех глубокого бурения на нефть и газ, участок испытания и пробной эксплуатации скважин, вышкомонтажный цех; Механоэнергетическая служба: ремонтно-механический цех, энергосиловой цех, цех по ремонту бурового оборудования; База производственного обеспечения. Для строительства скважин использовались буровые установки «БУ–5000» с глубиной бурения до 5000 м и «БУ–3000» с глубиной бурения до 3000 м. Испытание и пробная эксплуатация скважин производилась с использованием установок «УПТ–50» и «А–50».

Экспедицией руководили: Александр Николаевич Азарнов; Ростислав Павлович Прокопчук; Борис Михайлович Блинов (орден Трудового Красного Знамени); Владимир Николаевич Ли; Леонид Иванович Цецулин; Валентин Васильевич Тулейкин; Юрий Петрович Максимов.

В коллективе НЕНГРЭ в разные годы работали: В. Аброськин; Николай Алексеев; Юрий Константинович Алексеенко (орден Трудового Красного Знамени); Залим Алиев; Галина Трофимовна Алыпova; И. Х. Ангаров; Степан Андреев; С. Андрейшин; В. И. Арканов; Асташкин; Людвикас В. Аутукас; Николай Дмитриевич Багаев; Н. Бармин; Виталий Дмитриевич Башкатов; А. П. Бегун; Анатолий Васильевич Беликов; Николай Викторович Белозеров; В. М. Белянин; Сергей Борисович Большаков; С. Х. Бояргин; Н. Буянов; Н. Васильев; Васюков; Григорий Иванович Вегера; Н. Венедиктов; В. Вечканов; А. А. Винтер; Виктор Антипович Власов; В. М. Виноградов; Игорь Антонович Вирстюк; Ю. В. Габенко; Валерий Гавриленко; С. А. Гаврилюк; В. И. Гаврющов; Василий Яковлевич Галета; Ф. Галиев; Ромель Галлямов; Николай Иванович Герасимов (орден «Знак Почёта»); С. А. Гизатов; А. В. Горшенин; Н. Григорович; П. Громов; Губа; Н. Гудзенко; Игорь Васильевич Гуць; Михаил Девятков; Александр Иванович Дегтярев; Владимир Фёдорович Дедов (ордена Трудового Красного Знамени и Трудовой Славы III степени); Сергей Александрович Дейниковский; Г. Диль; В. Дмитриев; Владимир Степанович Доденко; А. В. Доробалюк; Леонид Дробышевский; В. Дроздов; Александр Дубенцов; Семён Акимович Дубенцов; Юрий Дубенцов; В. И. Дубовик; Михаил Кондратьевич Ермак; Михаил Николаевич Ермолинский (ветеран Великой Отечественной войны); Г. Ерыкалов; Александр Васильевич Жабин; Василий Антонович Загорец; Галина

Григорьевна Загорец (медали: «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина», «За трудовое отличие»); Григорий Антонович Загорец (орден «Знак Почёта»); Михаил Константинович Золотухин; Николай Васильевич Зоюзольцев (орден «Знак Почёта»); Георгий Иванович Зубков (ветеран Великой Отечественной войны); Василий Хрисанович Иванов; О. А. Иванов; Павел Сидорович Иваньков; Х. Имаев; И. Иодалис; Э. Казак; В. Я. Карпов; И. Д. Карпов; Виталий Касабов; Александр Семёнович Катасонов; А. Кеворкова; Геннадий Алексеевич Кириллов; Александр Семёнович Кириченко (ветеран Великой Отечественной войны); Вадим Иванович Коваленко; Анатолий Петрович Кованов; Павел Петрович Ковригин (орден Трудовой Славы III степени); П. Ковтун; М. Кожемяко; Фёдор Тимофеевич Кожуховский (медаль «За трудовую доблесть»); Александр Николаевич Козлов; Николай Иванович Козырев; Леонид Иванович Коломиец; А. Кондаков; И. В. Коняев; Валентина Васильевна Коняева; Василий Алексеевич Корчевой; К. Я. Кринберг; Александр Васильевич Кринин (ветеран Великой Отечественной войны, орден Трудового Красного Знамени); В. И. Крохалев; Пётр Васильевич Кручек; Бронислав Анатольевич Кузнецов; Л. Кузнецов; Виктор Кульбачный; А. Кухаренкова; Сергей Александрович Кучер; Ю. В. Кяргин; Людмила Ивановна Кяргина; А. П. Ладутько; А. А. Ланцов; Лапа; Николай Лапшин; Мирослав Левицкий; И. Легкобитов; Виктор Михайлович Ледовский; Иван Михайлович Ледовский; Владимир Дорофеевич Лизунов; С. И. Литвинов; Игорь Элиазарович Лифшиц; А. Лукьянов; В. Мазуренко; М. Максимов; Мамзин; Мама Горяевич Манджиев (ветеран Великой Отечественной войны); В. Манжиев Владимир Иванович Мартыновский (орден Трудовой Славы III степени); А. Ф. Маслов; Ю. Медведев; Николай Михайлович Мельник (орден Трудового Красного Знамени); Г. Г. Мингалимов; В. Мирошниченко; Полина Георгиевна Митрофанова; Михаил Тимофеевич Михеев; Виктор Косьянович Москалёв (ветеран Великой Отечественной войны); А. Н. Москвичев; Пётр Васильевич Мухоболотов; Василий Дмитриевич Накаряков (орден «Знак Почёта»); Альбина Кузьмовна Накорякова; Александр Вячеславович Низовцев; П. К. Николаев; Николай Филиппович Николаенко; Михаил Георгиевич Новосёлов, (ветеран Великой Отечественной войны); Григорий Петрович Новохатский; И. П. Палиев; В. П. Пашкова; С. А. Пересторонин; Павел Арсентьевич Пермьяков; Владимир Тимофеевич Петров (медаль «Ветеран труда»); Пешков; Николай Федотович Пичугин; Лариса Георгиевна Пичугина; В. А. Полещиков; Г. А. Полещук; Владимир Петрович Полтарак; В. Пресняков; П. Н. Приходько; Сергей Раздобытин; Г. Размахаяев; С. Ражев; Владимир Федорович Рвачев; Геннадий Алексеевич Русских; В. Садовский; В. В. Салтыков; Сергей Михайлович Сафокин; Виктор Григорьевич Святков; В. Селиванова; А. А. Сербо; Наталья Сербо; Анна Дмитриевна Сидоренко (ветеран Великой Отечественной войны); Николай Павлович Склянкин; Николай Фёдорович Скрипников; Александр Григорьевич Соболев; Борис Соленков; Иван Григорьевич Соловьёв; Вячеслав Шашук; Г. С. Степанов; В. Степанюк; П. П. Степанюк; Василий Таранов; Анатолий Терских; П. А. Терских (орден Ленина); Иван Викторович Тимошин; А. И. Тихонцев; В. И. Ткаченко; М. Тонких; Николай Абрамович Третьяк; А. В. Тринин; Фатхутдинов; Федосеенко; Юрий Семёнович Фимушкин; Виктор В. Фокин; В. А. Фомичёв; Юрий Владимирович Фролов; Н. Фуртат; М. Хозлов; Георгий Алексеевич Хомич; Владимир Николаевич Хребтов; Евгений Леонидович Цецулин; Борис Иванович Чавунов; Роберт Никандрович Чалкин; Василий Алексеевич Чеботарёв (ветеран Великой Отечественной войны); Зинаида Максимовна Чеботарёва (ветеран Великой Отечественной войны); Николай Васильевич Чемхалюк; Алексей Федорович Черкашин (орден «Знак Почёта»); Евдокия Платоновна Чернышева (медаль «За трудовую доблесть»); Игорь Васильевич Чертищев; Ю. П. Чистов; А. С. Шагов; Насим Шакирович Шакиров (ветеран Великой Отечественной войны; орден «Знак Почёта», орден Октябрьской Революции); Сергей Александрович Шаров; О. Шарун; Валерий Григорьевич Шерстюк; Лев Шестиперов; Ю. В. Шмаков; Николай Иванович Шпина; Григорий Петрович Щербак; Сулса Эльжевич Энгиноев; Л. Яковлев; Н. В. Яркин; А. А. Ярков и многие другие.

## Библиография:

1. **Ваховик** [Текст]: [о мастере экспедиции Владимире Ивановиче Мартыновском] / подгот. Анатолий Петров // Таймыр. – 2010. – 11 августа (№ 91). – С. 4.
2. **Извещение** [Текст]: [Нижне-Енисейское государственное геологическое предприятие (бывшая Нижне-Енисейская нефтегазоразведочная экспедиция) преобразуется в акционерное общество открытого типа] // Таймыр. – 1994. – 5 апреля. – С. 4.
3. **Ковтуненко, Н. П.** «Таймырнефтегазразведка»: шаг в будущее [Текст]: [первоочередные задачи и дальнейшее развитие предприятия] / Николай Ковтуненко // Таймыр. – 2009. – 17 сентября (№ 108). – С. 5.
4. **Левенко, А.** Сохранить специалистов: грани рынка [Текст]: [коллектив НЕНГРЭ] / Анатолий Левенко // Советский Таймыр. – 1992. – 18 апреля. – С. 1.
5. **Лизунов, В.** Без геологии слеп человек: Репортаж с экскурсом в историю [Текст] / Владимир Лизунов // Таймыр. – 2007. – 26 сентября. – С. 5.
6. **Лизунов, В.** От указа Петра до Сузуна: Два интервью на одну тему [Текст]: [о геологии, о ЗАО «Таймырнефтегазразведка». Инвестиции и перспективы [Текст] // Таймыр. – 2008. – 2 октября. – С. 6.
7. **Лизунов, В.** «Таймырнефтегазразведка» [Текст]: [о новом отделении Таймырского колледжа по подготовке рабочих нефтегазового комплекса] / Владимир Лизунов // Таймыр. – 2007. – 4 апреля. – С. 5.
8. **Максимов, Ю.** Двадцать лет поиска [Текст]: [о Нижне-Енисейской нефтегазоразведочной экспедиции] / Ю. Максимов, В. Лизунов // Советский Таймыр. – 1984. – 24 июля (№ 141). – С. 2; 25 июля (№ 142). – С. 2.
9. **От имени Родины** [Текст]: указом Президиума Верховного Совета СССР группа работников Нижне-Енисейской нефтегазоразведочной экспедиции награждена орденами и медалями Советского Союза // Советский Таймыр. – 1971. – 22 мая (№ 61). – С. 1.
10. **Руденко, Б.** За синим огнём [Текст]: [развитие газовой отрасли на Таймыре] / Борис Руденко // Факел Таймыра. – 2017. - № 03. – С. 16-17: фот.; № 04. – С. 14-17: фот.
11. **Федченко, Е.** К недрам полуострова [Текст]: [Нижне-Енисейская нефтегазоразведочная экспедиция] / Евг. Федченко // Советский Таймыр. – 1992. – 25 августа. – С. 1.



А. Арсеньев «Советский человек, земли хозяин»

Здесь на базар не ходят:  
вся ягода - в тайге,  
вся птица - на свободе  
и рыба вся - в реке.  
Увозит пачку писем  
не каждый выходной  
случайный полуглиссер  
из партии одной.  
В конвертах тех помятых,  
среди заветных слов,  
расселись виновато  
скелеты комаров.

До осени бездомны,  
под ношей рюкзака  
идём, - и халцедоны  
бросает нам река.  
Нас у костров погасших  
злой утренник знобит...  
не ждите нас - вчерашних -  
Мы - с завтрашних орбит!

Александр Яльмаров



## Полярная геологоразведочная экспедиция

Полярная геологоразведочная экспедиция – одно из основных предприятий Хатанги. Согласно приказу Министерства геологии РСФСР № 206 от 9 апреля 1974 года Полярная геологоразведочная экспедиция в Хатанге была организована в составе Красноярского территориального геологического управления. Перед будущей организацией ставились конкретные задачи: в течение двух лет провести поиск и разведку месторождений алмазов. 1 мая 1974 года на базе Котуйской партии геологосъёмочной экспедиции была официально создана Полярная геологоразведочная экспедиция. Но ещё раньше руководство Красноярского геологоразведочного управления назначило на должность начальника экспедиции Георгия Тимофеевича Молодченко и главного инженера Евгения Александровича Анапольского, которые в очень короткий срок сумели сформировать руководящий состав экспедиции. Костяк коллектива Полярной ГРЭ составили работники всех рангов из Норильской комплексной геологоразведочной экспедиции и Ангарской геологоразведочной экспедиции. Поэтому две улицы в микрорайоне геологов в Хатанге носят названия Норильская и Ангарская. Третья – Геологическая.

У озера Балаганнах, в мае 1974 года высадились с вертолётa Ми-6 первые «полярники». По льду рек Хатанга, Попигай прошёл санно-тракторный поезд, в составе которого были главный инженер И. М. Селезнев, Геннадий Григорьевич Лопатин – начальник отряда, И. С. Милованов – начальник колонны, И. С. Верхотуров – начальник участка, В. М. Садохин – буровой мастер, Б. П. Беспалов – механик, Д. Д. Мосиенко, Л. Я. Никифоров, Н. Буслов, И. П. Гущин, Н. В. Муковоз и другие. Появились палатки, разборные балки, одновременно шли буровые работы в Попигайской котловине и обустроивался посёлок, получивший название «Маяк». В первых числах ноября семьи работников были переселены в новые балки и дома. В посёлке были построены котельная, дизельная, электростанция, детский сад, медпункт, клуб. Этот небольшой район хатангчане сейчас называют «Поляркой». В ноябре 1974 года на льду озера был оборудован аэродром для самолётов Ан-2. Из Хатанги, находившейся за триста километров, пошли грузы: оборудование, топливо, продовольствие. В начале 1975 года была открыта ледовая дорога Хатанга-Маяк протяжённостью около 700 км для автомобилей «Урал», которая позволила завозить крупногабаритные грузы и тяжеловесы. Началось строительство буровых вышек.

Самоотверженный труд коллектива экспедиции позволил выполнить в срок поставленные задачи, однако работы по поиску алмазов были продолжены, экспедиции требовались постоянные кадры, поэтому началось создание постоянного базового посёлка непосредственно в Хатанге. Геологоразведочные работы стали проводиться вахтовым методом, 15 дней в тундре, 15 дней – отдых, при двенадцатичасовой рабочей смене.

В 1981 году в Полярной геологоразведочной экспедиции приступили к внедрению бригадного подряда. Три года спустя писали: «бригадный подряд утвердился в Полярной геологоразведочной экспедиции как прогрессивная и действенная форма повышения производительности, качества и эффективности всей работы. Он гарантирует ритмичную работу из месяца в месяц, утверждает творчество, инициативу»; мастер одной из бригад экспедиции – М. А. Тарасов рассказывал: «Теперь мы относимся каждый раз к новому подряду с повышенным интересом, ищем новые резервы ускорения работ и улучшения качества... Да и работа у нас интересная – заканчиваем бурение на перспективной Маганской площади, по нашей работе будет защищено это комплексное месторождение апатитов и железной руды. Поэтому все относятся к работе ответственно... на деле действует принцип: «Один за всех и все – за одного!» («Советский Таймыр», 1984, 28 июня, С. 2).



За годы своего существования предприятие неоднократно претерпевало структурные преобразования, меняло свою принадлежность, название, статус. В 1989 году (по другим данным в 1992 году) оно вошло в состав Заполярной комплексной геологоразведочной экспедиции, которая в свою очередь, позже была принята в состав Норильского горно-металлургического комбината им. А. П. Завенягина.

В начале нынешнего тысячелетия на базе экспедиции было создано муниципальное унитарное предприятие «Полярная ГРЭ» Хатангского района.

С 14 марта 2011 года она имеет статус открытого акционерного общества «Полярная геологоразведочная экспедиция». Экспедиция стала многоотраслевой, за время существования ею выполнен огромный объём работ по изучению минерально-сырьевой базы Восточного Таймыра. Экспедиция проводила геолого-съёмочные, поисково-оценочные и разведочные работы на твёрдые полезные ископаемые от мыса Челюскин на севере до Эвенкии на юге, и от северо-западного Таймыра до Якутии на востоке. Результаты деятельности Полярной геологоразведочной экспедиции впечатляют, геологи внесли поистине огромный вклад в развитие территории. Были открыты и разведаны уникальные Попигайские месторождения импактных алмазов, Хатангское месторождение бурого угля, разведано Каякское месторождение каменного угля. Выявлены и оценены россыпные месторождения золота и платиноидов Гулинского района, золота на Челюскинской площади, импактных алмазов на реке Догой. Оценены запасы апатитовых руд Маймеча-Котуйской провинции, графита и термоантрацита месторождения Сэрэгэн, опоискованы алмазоносные кимберлитовые трубки Харамайского поля.

В настоящее время на территории Восточного Таймыра проводятся широкомасштабные геофизические работы, и планируется проведение работ по бурению глубоких структурно-картировочных скважин, в которых Полярная экспедиция видит своё непосредственное участие. Сегодня экспедиция находится в состоянии постоянного поиска: инновационных методов организации работ, путей внедрения современных технологий, аппаратуры и оборудования.

Полярной геологоразведочной экспедицией руководили: Георгий Тимофеевич Молодченко («Заслуженный геолог РСФСР»); Виктор Васильевич Белоконь; Борис Трофимович Болтанов; Анатолий Петрович Лапай; Виктор Тимофеевич Молодченко; Михаил Александрович Мартышкин.

В коллективе экспедиции в разное время работали: Ната Павловна Аршинская; Владимир Белецкий; Константин Бережных; Станислав Иванович Борбат; Галина Боронова; Мальвина Николаевна Бочарова; Е. А. Вавилова; Антонина Павловна Воеводская; Геннадий Гайченя; А. А. Ганиев; Константин Илиевич Гарабажиу; Василий Васильевич Гирн; Михаил Михайлович Гончаров; Татьяна Фёдоровна Гончарова; Николай Андреевич Горovenko; Владимир Павлович Гусев; Валерий Гусейнов; Игорь Михайлович Ерошко; Николай Иванович Ефимов; Татьяна Борисовна Зайцева; Светлана Зверева; Анатолий Яковлевич Зикунов; Вячеслав Владимирович Золотарёв; Владимир Иванович Иванов; Николай Иванов; Валерий Иванович Калмыков; Иван Калмыков; Валерий Тихонович Кириченко; Тамара Кириченко; Алексей Алексеевич Коваленко; Иван Евгеньевич Кожаев; Евгений Григорьевич Козлов; Сергей Владимирович Колесников; Валентин Васильевич Кривошеев; Любовь Пантелеевна Кривошеева; Василий Петрович Лежаев; Любовь Дмитриевна Лободинец; Геннадий Григорьевич Лопатин; Лидия Анатольевна Лопатина; Вячеслав Васильевич Макеров; Михаил Александрович Мамедов; Лев Абрамович Маркович; Юрий Николаевич Масалов; Антонина Ивановна Мащенко; Б. Н. Мащенко; Иван Сергеевич Милованов (орден «Знак Почёта»); Михаил Михеев; Николай Васильевич Муковоз; Николай Григорьевич Науменко; Геннадий Фёдорович Панов; Геннадий Иванович Первушин; Е. А. Первушина; Алексей Александрович Пищелка; Сергей Владимирович (Евгеньевич) Полехин; Николай Фёдорович Попков; Вера Петровна Потапова; Валерий Пушкин; Г. И. Рыкун; Валентина Севастьяновна Рябая; Владимир Павлович Садырин; Дмитрий Трофимович Сегень; Александр Алексеевич Середенко; В. Т. Сидоров; В. М. Смирнова;

Валентин Соков; Валерий Николаевич Солнцев (медаль «За трудовое отличие»); Савва Игнатьевич Ступак; Михаил Андреевич Тарасов; Виктор Татаринцев; Анна Андреевна Токарчук; Елена Фаттахова; Евгений Иванович Федосеев; Вениамин Владимирович Чернокужников; Александр Васильевич Чулков; В. М. Чупилко; Александр Шевченко; Фёдор Шимко и многие другие.

#### Библиография:

1. **Ковальчук, Н.** В состоянии постоянного поиска [Текст]: труд геологов – многогранный, тяжёлый и опасный: [о Полярной геологоразведочной экспедиции] / Нина Ковальчук // Таймыр. – 2011. – 20 мая (№ 54). – С. 5: фото.
2. **Ковальчук, Н.** Меня зовут Хатанга [Текст]: [о прошлом и настоящем посёлка] / Нина Ковальчук // Заполярный вестник. – 2006. – 11 августа. – С. 3: фот. – (Юбилей).
3. **Ковальчук, Н.** Этапы большого пути [Текст]: [о Полярной геологоразведочной экспедиции] / Нина Ковальчук; фот. Автора // Таймыр. – 2014. – 4 апреля (№ 39). – С. 5.
4. **Мартышкин, М. А.** И зов, и судьба... [Текст]: [беседа с руководителем Полярной геологоразведочной экспедиции Михаилом Александровичем Мартышкиным] / беседовала Дарья Куппонен // Имена & лица. – 2009. - № 11. – С. 38-39. – (Территория. Таймыр).
5. **Мартышкин, М. А.** Покорители недр [Текст]: [беседа с начальником Полярной геологопоисковой партии Михаилом Александровичем Мартышкиным] / беседовала Татьяна Поротова // Таймыр. – 1999. – 15 апреля. – С.15.
6. **Михайлов, В.** И снег, и ветер, и ... Любовь! [Текст]: [о ведущем геологе Полярной геологопоисковой партии Геннадии Григорьевиче Лопатине] / Валерий Михайлов // Таймыр. – 1994. – 2 апреля. – С. 1.- (Завтра – День геолога).
7. **Таймыр: история и современность** [Текст]: [фотоальбом] / сост. С. Богданова [и др.]; фото В. Кирпиченко [и др.]. – Красноярск: ПК «Sital», 2011. – 262, [2] с.: ил., фот.цв. – Из содерж.: Поселения Таймыра: Сельское поселение Хатанга: [ОАО «Полярная геологоразведочная экспедиция»].

## Хатангская нефтегазоразведочная экспедиция

Хатангская нефтегазоразведочная экспедиция (НГРЭ) была организована в начале 1980-х годов. В марте 1984 года в газетной заметке: «Будни разведчиков недр» писали: «полным ходом идут в коллективе транспортные работы. Санно-тракторные поезда, авиация доставляют в тундру разнообразное оборудование, материалы, которые позволят нефтегазоразведчикам ускорить темпы работы на буровых во втором квартале. Успешно справляются со своими заданиями вышкомонтажники, строители экспедиции» («Советский Таймыр», 1984, 31 марта, С. 1).

За несколько лет на Губиной горе, на окраине Хатанги вырос благоустроенный базовый посёлок экспедиции с жилыми домами, общежитиями, клубом, спортзалом, столовой, магазинами и небольшим подсобным хозяйством. «В благоустроенных квартирах общей площадью более четырёх с половиной тысяч квадратных метров живут 133 семьи нефтегазоразведчиков. Около ста семей проживают ещё в вагончиках, некоторые холостяки – буровики, геологи, вышкомонтажники – в общежитии» («Советский Таймыр», 1987, 4 апреля, С. 3).

В августе 1986 года экспедицией на скважине № 357 на Восточно-Кубалахской площади была найдена нефть. В 1987 году в статье «Из прорыва» начальник Хатангской нефтегазоразведочной экспедиции (НГРЭ) Виктор Петрович Маслов рассказывал: «Последние шесть-семь лет экспедиция работала на территории Якутии. Район оказался неперспективным, поэтому было принято решение: перенести поиск на территорию Енисей-Хатангского прогиба... Главный вид работ экспедиции – проходка скважин...вскрытие продуктивного пласта на Кубалахской площади...по-настоящему ударный труд вышкомонтажников, которые устанавливают буровые в сроки,

значительно короче нормативных. Например, Западно-Кубалахскую вышку бригада А. А. Бровко смонтировала за 37 дней, сэкономив 13 суток, а вышку на Кубалахской-1 поставила за 20 дней – времени затрачено в два раза меньше нормы» («Советский Таймыр», 1987, 18 июля, С. 4). Чтобы осуществить переброску бурового оборудования, освоить новую площадь, сотрудникам экспедиции пришлось затратить много времени и сил, ведь расстояние между старым и новым местом работы составило восемьсот километров.

Стараниями работников экспедиции сделано немало. Геологи и буровики, механики и вышкомонтажники, работая в трудных условиях полярной ночи и суровых морозов, вели поиск нефти и газа в самой северной части Таймырского полуострова.

Экспедицией руководили: Владимир Петрович Маслов; Александр Семёнович Симановский; Александр Александрович Басманов. В коллективе Хатангской НГРЭ работали: А. А. Бровко; В. В. Бровко; Сергей Борисович Гавриков; Василий Дмитриевич Гаврилов; К. Георгице; В. А. Грига; С. А. Грига; В. П. Гунько; М. С. Гусейнаев; Г. Дубинин; Л. С. Дюбарева; Василий Антонович Загорец; Владимир Николаевич Заеленчиц; Василий Андреевич Калинин; В. С. Калион; Н. Каянкин; Н. Кометов; С. П. Костенко; Виктор Михайлович Ледовский (награждён орденом «Знак Почёта»); Валерий Степанович Леонтьев; Николай Владимирович Любенко; М. Б. Миронов; Раис Мирхайдаров; Александр Владимирович Михайлов; Н. А. Нарцева; В. А. Ноздри; П. Паренко; Михаил Александрович Петров; Владимир Иванович Пинегин; Т. Пригородова; Н. Романишин; В. Рыков; Л. И. Савченко; С. З. Сайфутдинов; Б. А. Семёнов; В. К. Серяков; Елена Александровна Сидоренко; Е. А. Сморкалов; Б. Сусловский; Виктор Вениаминович Фокин; Анатолий И. Халява; Г. Хижняк; Геннадий Петрович Черенцов; О. Щелкунов и многие другие.

#### Библиография:

1. **Белорусов, А.** Буровая – сверх плана [Текст]: [о Хатангской нефтеразведочной экспедиции] / А. Белорусов // Советский Таймыр. – 1984. – 10 апреля (№ 70). – С. 2.
2. **Будни разведчиков недр** [Текст]: Хатанга // Советский Таймыр. – 1987. – 24 марта (№ 57). – С. 1.
3. **Ветеран** [Текст]: [о мастере Хатангской нефтегазоразведочной экспедиции Василии Дмитриевиче Гаврилове] / фот. В. Соколова // Советский Таймыр. – 1985. – 8 июня (№ 112). – С. 2. – (Земляки-северяне).
4. **Кочнев, Н.** Молодость – не помеха [Текст]: [о коллективе буровой Хатангской экспедиции] / Н. Кочнев; фот. Ю. Ефремова // Советский Таймыр. – 1982. – 23 марта (№ 56). – С. 1. – (Фоторепортаж). – В содерж.: На снимках: подготовка к демонтажу буровой; В. А. Грига – помощник бурового мастера Хатангской экспедиции.
5. **Лизунов, В.** Черенцов уходит в мастера [Текст]: [о мастере бригады буровиков Хатангской нефтегазоразведочной экспедиции Геннадии Петровиче Черенцове] / В. Лизунов // Советский Таймыр. – 1986. – 7 января (№ 5). – С. 3; фот. – (Земляки-северяне).
6. **Снежин, В.** Из прорыва [Текст]: [коллектив Хатангской нефтегазоразведочной экспедиции] / В. Снежин // Советский Таймыр. – 1987. – 18 июля (№ 138-139). – С. 4.
7. **Федулов, В.** Тепло твоего дома [Текст]: [о посёлке нефтеразведчиков на Губиной горе] / В. Федулов // Советский Таймыр. – 1987. – 4 апреля (№ 66). – С. 3.

## Заполярная комплексная геологоразведочная экспедиция Норильского комбината

1 марта 1985 года приказом по Министерству цветной металлургии на базе геологоразведочной экспедиции была создана Заполярная комплексная геологоразведочная экспедиция Норильского комбината, централизовавшая разрозненные геологоразведочные партии из их двойственного подчинения горным предприятиям и экспедиции под единым управлением.

Под руководством ветерана норильской геологии Алексея Владимировича Прохорова в Талнахе была построена новая современная база экспедиции, геологоразведочные работы перешли на качественно новый уровень – начато бурение скважин на глубины до 3000 метров в пределах горных отводов рудников правобережья Норилки и поиски новых рудных горизонтов под известными рудоносными массивами и на флангах Норильского рудного узла. Инициатором этих работ был опытный норильский геолог – Гавриил Дмитриевич Вареня, руководство составлением проектов осуществляли Владимир Ефимович Кунилов и В. В. Васильев. При них были начаты работы по разведке каменного угля, песчаников и туфоаргиллитов на северных флангах карьера «Угольный разрез-2».

В 1989 году Заполярная комплексная геологоразведочная экспедиция Норильского комбината приступила к поисковым работам по выявлению сульфидных медно-никелевых руд на Центральном Таймыре.

В 1992 году (по другим сведениям, в 1989 году) в состав Заполярной комплексной геологоразведочной экспедиции влилась Полярная партия (бывшая Полярная экспедиция), базировавшаяся в Хатанге.

Заполярная комплексная геологоразведочная экспедиция вела многоплановые геологоразведочные и геологические работы. Это и региональные геолого-съёмочные работы по составлению геологических карт масштаба 1:200000 на Центральном Таймыре и на реке Котуй в Хатангском районе; поисково-съёмочные работы масштаба 1:50000 на полуострове Челюскин; поиски медно-никелевых руд на глубоких горизонтах и флангах Талнахского и Норильского рудных узлов и Центральном Таймыре, сопровождаемые геофизическими исследованиями, поисками россыпного золота на полуострове Челюскин и в междуречье Котуй-Маймеча; поисками каменных углей и подземных питьевых вод для обеспечения потребностей населения Хатанги.

Заполярной экспедицией опробованы глубокими скважинами на медно-никелевое оруденение площадь застройки Оганера, разведаны и утверждены запасы известняков разведочно-эксплуатационного участка, разведаны северные фланги карьера «Угольный разрез-2», обеспечившие комбинат запасами угля, песчаников, туфоаргиллитов на многие годы.

Геологи Заполярной экспедиции обеспечивали наблюдения за распространением закачиваемых под землю промышленных отходов Надеждинского завода, изучение распределения и содержания драгоценных и цветных металлов в хвостоотвалах обогатительной фабрики и шлакоотвалах металлургических заводов, оценку содержания радионуклидов в минеральном сырье и промышленных продуктах, используемых на переделах комбината и при строительстве. В сложных условиях тундры работники экспедиции выполняли геологические задания по изучению глубинных структур Талнахского и Норильского рудных узлов, перспективных участков Центрального Таймыра. Отряд скважинных исследований экспедиции проводил исследования геофизических и технологических параметров бурящихся скважин, обрабатывал и расшифровывал весь поток поступающей геофизической информации.

Гидрогеологами экспедиции разведаны запасы минеральной воды двух типов – ижевского и кашинского.

Поисковыми работами, проведёнными Полярной партией Заполярной комплексной геологоразведочной экспедиции непосредственно под Хатангой, выявлены пласты бурых углей, пригодных для использования в качестве топлива.

Буровые агрегаты и передвижные электростанции экспедиции размещались и работали и на полуострове Челюскин, и в междуречье Котуй-Маймеча, и на Центральном Таймыре. Объёмы бурения выросли с 25000 м в 1985 году до 83000 м в 1993 году, составив в 1994 году 79000 м. Всего с 1985 по 1995 годы было пробурено 625000 м. В работе использовалось различное буровое оборудование: от модернизированных умельцами экспедиции переносных станков с пневматическими двигателями, маневренных и мобильных, установленных на автомобильной и

тракторной технике, до сложных буровых комплексов СКБ-8, на котором бригады достигали глубины в 3556 м.

Заполярная комплексная геологоразведочная экспедиция являлась сложным многоплановым подразделением комбината. Геологоразведчики Заполярной экспедиции, несмотря на трудности, отдавали все свои знания и умения на расширение и укрепление минерально-сырьевой базы и обеспечение необходимыми работами переделов Норильского комбината. В разные годы в коллективе экспедиции трудились: М. В. Андреев; Е. Ю. Артемов; В. Н. Белоглазов; И. С. Бизин; А. А. Богатырев; П. Л. Болдаков; А. В. Валетов; Гавриил Дмитриевич Вареня; В. В. Васильев; А. А. Верещагин; П. А. Виноградов; А. Н. Высочин; Э. Г. Галин; А. В. Галкин; А. Ф. Гетман; А. Н. Глотов; Михаил Михайлович Гончаров; В. Е. Гузнов; В. И. Дедова; А. Н. Дедюхин; Николай Н. Демьянович; Ю. В. Денисов; Е. А. Дроботенко; О. А. Дудин; Сергей Петрович Ерыкалов; С. С. Истомин; Е. А. Казаков; В. И. Каманин; И. У. Катасонов; Л. Е. Кивилев; А. А. Ковалев; Е. В. Ковалева; А. В. Козлов; А. Г. Коробова; А. А. Косачев; В. Л. Костин; В. С. Котов; О. Н. Кудрявцев; Владимир Ефимович Кунилов; Владлик Васильевич Кургин; Д. В. Кухарев; Анатолий Петрович Лапай; Г. В. Леонов; Александр Петрович Лихачев; Геннадий Григорьевич Лопатин; С. А. Малышев; В. Н. Мальков; Ю. Н. Малютин; А. И. Масленников; Н. Г. Науменко; Л. А. Немова; В. П. Новиков; Ю. А. Ожищенко; С. И. Озолин; Владимир Константинович Оябрь; Н. А. Оябрь; В. К. Панин; А. А. Панов; В. П. Пахотинских; А. А. Перкин; Ю. И. Пермьяков; А. В. Петропавловский; А. О. Петрушенко; Г. А. Печенкова; Н. Я. Полищук; В. М. Полянский; Алексей Владимирович Прохоров; Валерий Сергеевич Пята; В. В. Радчук; Ю. П. Рошинский; В. А. Рябикин; В. А. Савватеев; В. Е. Силкин; А. В. Симаков; В. В. Ситников; С. Н. Стеблева; А. И. Стехин; С. В. Стрепятикова; А. В. Тарасов; А. П. Толмачев; В. И. Третьяк; И. Н. Тушенцова; О. В. Тыркалов; А. Б. Уртюшев; И. А. Федин; В. П. Федотов; В. Н. Хороненко; А. Н. Хороших; Л. Ф. Хузина; Н. И. Чередничок; В. Т. Чернокнижникова; В. В. Ящук и многие другие.

#### Библиография:

1. **Малый юбилей большой** экспедиции [Текст]: [Заполярной комплексной геологоразведочной экспедиции Норильского комбината – 10 лет] // Заполярная правда. – 1995. – 1 марта. – С. 1-2.



В. И. Мешков «Неожиданное препятствие» (фрагмент картины)

Я думал, что Север - узоры сияний,  
лихая экзотика снежных широт,  
А это глухая тоска расстояний,  
озноб мелколесья и всхлипы болот...  
А это моторов надсадные души,  
что грузы с трудом волокут за собой  
Вдоль Лаптевых моря, припавшего к суше,  
«Уралом» протоптанной зимней тропой.  
Я думал, что Север - над мощью торосов  
печальных гагар и диллический крик,  
А это куски оборвавшихся тросов,  
увязших машин захлебнувшийся рык.  
Среди тишины, оглушившей, как выстрел,  
я понял, порошу сметая со лба,  
Что Север - не место романтики льдистой,  
а дом и работа, и зов, и судьба...

[автор неизвестен]

## Месторождения полезных ископаемых Таймыра, их разработка



Природные богатства Таймыра уникальны и имеют мировое значение. На территории сосредоточены крупнейшие в мире месторождения медно-никелевых руд, имеются уникальные месторождения технических (импактных) алмазов, месторождения благородных металлов, апатит-магниевого руд с танталониобатами, свинцово-цинковые месторождения, колоссальные запасы бурого и каменного угля (500–700 млрд. т). Открыто более 30 месторождений нефти и газа, (среди которых: Пеляткинское, Мессояхское и Солёнинское газоконденсатные месторождения), широкий спектр нерудных полезных ископаемых – сырьё для строительной, химической и лёгкой промышленности, приборостроения, декоративно-подделочные и ювелирные камни, отмечены мощные пласты каменной соли. Потенциальные ресурсы углеводородов составляют около 20% всех ресурсов Сибирской платформы. Природа щедро одарила Таймыр богатейшими залежами минеральных ресурсов. Больше ста минералов обнаружено, а некоторые открыты в норильских месторождениях. Некоторые из них носят имена учёных, которые изучали состав норильских руд: годлевскит (М. Н. Годлевский), звягинцевит (О. Е. Звягинцев), высокоцит (Н. К. Высоцкий), урванцевит (Н. Н. Урванцев); многие названия отражают место, где минералы обнаружили: талнахит, полярит, норильскит, поторанит, таймырит, хатангит, маймечит...

Бассейны рек Хатанга и Котуй богаты природным газом и нефтью, каменным углём. Огромный спектр полезных ископаемых таится в отрогах гор Путорана и Анабарской возвышенности: медно-никелевые, свинцовые руды, самородное железо, слюда, гипс, драгоценные камни. Особенно богаты недра Попигайской котловины, где обнаружены технические алмазы, золото, иридомины, металлы платиновой группы и многие другие представители менделеевской таблицы. Технологические испытания алмазов Попигая показали широкий спектр их использования – от создания хирургических скальпелей и наконечников для паяльников до производства породоразрушающего инструмента и высококачественных абразивов. По твердости эти алмазы превышают кимберлитовые. Относительная недоступность территории и слабая заинтересованность в этом виде сырья в стране не позволили до настоящего времени вовлечь эти месторождения в обработку.

Часть открытых месторождений разрабатывается, часть разведана и готовится к эксплуатации, некоторые законсервированы и составляют государственный резерв. Основные горнодобывающие предприятия сосредоточены в Норильском промышленном районе. Здесь производится добыча и переработка медно-никелевых руд, каменного угля и нерудных полезных ископаемых для металлургического передела и стройиндустрии района.

В 1936 году в долине Медвежий Ручей было открыто медно-никелевое месторождение, в ноябре 1945 года здесь началось строительство карьера. Спустя два года на месторождении появился рудник открытых работ, выдавший первую руду в конце 1951 года. Долгое время «Медвежий ручей» имел статус самостоятельного рудника, в 2009 году вновь стал карьером и был присоединён к руднику «Заполярный», датой основания которого является 2 августа 1945 года.

21 декабря 1949 года был пущен в эксплуатацию Медный завод. Готовой продукцией завода является медь электролитная, серная кислота и сера. Промежуточные продукты завода – никелевый шлак и шлам, содержащий благородные металлы, перерабатываются на смежных предприятиях комбината.

В апреле 1962 года директор комбината Владимир Иванович Долгих подписал приказ о создании конторы «Талнахрудстрой». В мае началось строительство автодороги Норильск-Талнах, а на Талнахе появились первые деревянные дома, в которых жили строители и геологи. Одновременно начались работы над проектом первого талнахского рудника и строительство линии электропередач, соединяющей Норильск и посёлок геологов. В 1963 году начинается строительство первого рудника. В 1964 году начало эксплуатации первого рудника «Маяк». 17 июля 1965 года, в День металлурга, по улицам Норильска прошла колонна грузовиков с первой талнахской рудой.

В марте 1971 года в Талнахе был сдан в эксплуатацию рудник «Комсомольский».

В 1974 году начал работать новый талнахский рудник «Октябрьский». Его днём рождения стало 31 марта 1974 года – в этот день акт о приёмке первой очереди самого большого подземного рудника на планете подписала государственная комиссия.

В 1974 году началось строительство рудника «Таймырский». В июле 1983 года Государственная комиссия подписала акт о приёмке в эксплуатацию первой очереди нового рудника. «Таймырский» – самый глубокий рудник Евразии. Сегодня «Норникель» добывает здесь медно-никелевую руду на отметке 1300 метров, в перспективе – освоение горизонта в 1750 метров. Рудник ведёт добычу богатых медно-никелевых руд и разрабатывает сплошные богатые руды. Производительность рудника – около 3,5 млн. тонн руды в год. Запасы месторождения позволят оставаться «Таймырскому» действующим производством ещё как минимум сто лет. Сегодня этот рудник – самое обеспеченное запасами богатых руд предприятие «Норильского никеля».

Надеждинский металлургический завод имени Бориса Ивановича Колесникова (первая очередь завода вступила в строй в октябре 1979 года) – крупнейшее металлургическое предприятие Заполярного филиала ГМК «Норильский никель». В состав завода входит три производства: гидromеталлургическое, пирометаллургическое и производство кислорода.

В районе Норильских гор разрабатывается Кайерканское месторождение каменного угля, который по Северному морскому пути вокруг Таймырского полуострова доставляется для снабжения посёлков сельского поселения Хатанга. На территории сельского поселения Хатанга ранее велась добыча угля на шахте «Котуй». Началась разработка Ванкорского нефтегазоносного месторождения (в том числе Северо-Ванкорского участка, расположенного на территории Таймыра). Ведётся разработка газоконденсатных месторождений, газ которых идёт на энергообеспечение Норильского промышленного района и Таймырского муниципального района. Добычей природного газа и газового конденсата занимается Пеляткинское подразделение открытого акционерного общества «Таймыргаз». На островах архипелага Северная Земля разрабатывается золотороссыпное месторождение.

С конца 2015 года на территории городского поселения Диксон ведётся активная работа по геологическому изучению, поиску и оценке каменного угля. В конце 2016 года состоялось обсуждение перспективного проекта по освоению на территории Таймыра одного из самых больших в мире месторождений антрацитов – высококачественных углей, а разработчиками недр была подтверждена планируемая реализация проекта по разработке и добыче этих месторождений. Масштабный инвестиционный проект по строительству угольного терминала в районе мыса «Чайка»



морского порта Диксон внесён в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта.

Недра Таймыра, несмотря на их огромный минерально-сырьевой потенциал, остаются ещё крайне слабо обследованными. Освоение природных ресурсов Таймыра сдерживается суровыми природными условиями, труднодоступностью, слабой освоенностью и отсутствием инфраструктуры района. Все эти факторы препятствуют освоению и вовлечению в промышленное использование выявленных месторождений, залежей минерального сырья, что предопределяет возможность освоения только тех месторождений, которые сложены исключительно богатыми рудами никеля, меди и платиноидов (в Норильском районе).

На территории Таймыра расположена одна из крупнейших в мире компаний-производителей цветных и драгоценных металлов Заполярный филиал горно-металлургической компании «Норильский никель».

#### Библиография:

1. **Кунилов, В. Е.** Минерально-сырьевая база Норильского комбината: история и перспективы [Текст] / В. Е. Кунилов, В. А. Люлько // Цветные металлы. – 1995. – № 6. – С. 12-15.
2. **Лебедев, В. Э.** Крайний запад – Крайнему Северу [Текст]: [30 лет со дня ввода в строй действующего гиганта горной промышленности страны – рудника «Октябрьский»] / В. Э. Лебедев; фото Ирины Даниленко // Заполярная правда. – 2004. – 31 марта. – С. 1-2.
3. **Лизунов, В.** Таймыр – это нефть [Текст]: [размышления специалистов, после тендера, дающего право на разработку нефтяных участков] / Владимир Лизунов // Таймыр. – 1999. – 2 ноября. – С. 8-9: фот.
4. **Люлько, В.** Что сулят норильские кладовые [Текст]: [о необходимости перехода на добычу вкрапленных руд] / В. Люлько, В. Рябикин // Экономика и жизнь. Сибирь. – 1999. – 21 августа. – С. 20.
5. **Макарова, А.** «Остаюсь старшим братом. «Октябрьский» [Текст]: [о руднике «Октябрьский» в городе Талнахе] / Алла Макарова; фото Владимир Бровкина // Заполярный вестник. – 1999. – 31 марта. – С. 1-2. – (Юбилей).
6. **Минеральные ресурсы Таймырского автономного округа и перспективы их освоения [Текст]:** материалы научно-практической конференции 25-28 октября 2004 г. – СПб.: ВСЕГЕИ, 2004. – 272 с.
7. **Очерки по истории** открытий минеральных богатств Таймыра / Рос. Геол. О-во, Таймыр. Отд-ние; гл. ред. А. Г. Самойлов. -2-е изд., перераб. И доп. – Новосибирск: Издательство СО РАН, филиал «Гео», 2003. – 348 с.: ил. – Библиография в конце статей.
8. **Севморпуть нам в помощь [Текст]: Таймыр – перспективный нефтегазовый регион: [освоение месторождений нефти и газа на Таймыре] / подгот. Елена Шакун // Таймыр. – 2012. – 12 января (№ 2). – С. 2. – (Новости и комментарии).**



Н. П. Лой «Буровые в тундре»

# Норильский горно-металлургический комбинат (Заполярный филиал ПАО ГМК «Норильский никель»)



**НОРНИКЕЛЬ**



Норильский горно-металлургический комбинат (НГМК), в настоящее время Заполярный филиал Публичного акционерного общества «Горно-металлургическая компания «Норильский никель» – предприятие цветной металлургии РФ, находится в городе Норильске Красноярского края.

В состав комбината входят горные, обогатительные, металлургические, транспортные, энергетические, строительные, ремонтно-механические предприятия, проектный институт, научно-исследовательский комплекс, вычислительный центр, железная дорога Дудинка–Норильск–Талнах, порт Дудинка на Енисее с причалом для морских и речных судов. Комбинат располагает значительными запасами природного газа и уникальной сырьевой базой для производства цветных металлов: никеля, кобальта, меди.

23 июня 1935 года вышло Постановление Совнаркома СССР о строительстве горно-металлургического комбината на Таймыре. В августе этого же года на таймырском берегу были встречены грузы первой необходимости, доставленные Северным морским путём. Норильский комбинат сразу стал уникальным по своей значимости предприятием в хозяйственном комплексе страны. Сосредоточенный здесь огромный научно-технический потенциал позволил ещё в тридцатые годы XX века заложить основы будущего могущества предприятия. История этого уникального предприятия и города Норильска началась в 1935 году строительством Большой обогатительной фабрики, аглофабрики, никелевого и медного заводов и ТЭЦ. Этот период связан, прежде всего, с именем Авраамия Павловича Завенягина. Первые угольную шахту и рудник сдали в эксплуатацию в 1936 году. Главные проектные решения, связанные с развитием НГМК, были приняты в 1938–1941 годах.

29 апреля 1942 года на Малом металлургическом заводе (ММЗ) получен первый электролитный никель – 1100 килограммов. Это была настоящая победа для норильских металлургов. Металл срочно самолётом был отправлен на Урал, на один из металлургических заводов, выпускающих танковую броневую сталь. Своеобразным «свидетельством о рождении» промышленного никеля стало извещение, отправленное начальником Норильского комбината Александром Панюковым в НКВД Красноярска в

1942 году: «Пустили цех электролиза малого металлургического завода. 30 апреля самолётом отправили первую тонну электролитного никеля...». Началось сооружение объектов, ввод которых позволил в годы Великой Отечественной войны выпускать здесь не только электролитный никель, но и медь. За годы войны объём капиталовложений в НГМК в 5 раз превысил сумму средств, освоенных в предвоенное пятилетие; как следствие – выпуск металлопродукции возрос многократно. Норильский никелевый комбинат (так тогда назывался НГМК им. Завенягина) шесть раз получал переходящее Красное знамя Госкомитета Обороны за никель, делавший танковую броню Т-34 неуязвимой. В 1946 году переходящие Красные знамёна Государственного Комитета Обороны оставлены горно-металлургическому комбинату и энергетикам на вечное хранение. По мере ввода и освоения производственных мощностей НГМК стал крупнейшим предприятием севера страны. В середине 1950-х годов было принято решение днём рождения комбината считать 23 июня 1935 года, то есть дату подписания приказа о начале строительства.

В 1960-х годах, после открытия Талнахского, а затем Октябрьского медно-никелевых месторождений, Норильский комплекс получил мощный импульс к дальнейшему развитию. Шестидесятые – это закладка крупнейших рудников, строительство Талнахской обогатительной фабрики, Надеждинского металлургического завода. Это выросшие в тундре города-спутники Норильска – Талнах и Кайеркан. В шестидесятые произошел мощный прорыв в увеличении объёмов выпускаемой продукции, когда по некоторым её видам Норильский комбинат вышел в мировые лидеры. В 1965 году, к тридцатилетнему юбилею, Норильский комбинат стал орденоносным. В День металлурга к знамени комбината «за достигнутые успехи по совершенствованию технологии и организации производства» приколоты первый орден Ленина. Одновременно были удостоены правительственных наград и 786 работников комбината, 27 из них награждены орденом Ленина.



**ГМК «Норильский Никель», металлургическое производство**

Строительство горных предприятий, обогатительных фабрик и металлургических производств, включая рудники: «Маяк», «Комсомольский», «Октябрьский», «Таймырский», «Скалистый», Надеждинский металлургический завод; ввод дополнительных источников электроэнергии – теплоэлектростанций, Усть-Хантайской ГЭС; создание (на базе обнаруженного в 250 км западнее Норильска Мессояхского месторождения) комплекса по добыче и транспортировке природного газа – все эти факторы сформировали Норильский промышленный район (НПР), ядром которого остался НГМК. За внедрение свайных фундаментов в промышленном, гражданском и жилищном строительстве в условиях многолетнемёрзлых грунтов и сурового климата группе работников комбината присуждена Ленинская премия (1966). Темп строительства, революционно ломающий нормативы, высокая эффективность систем добычи, технологий обогащения, плавки руды позволили обеспечить стремительный рост выпуска металлопродукции. 9 июля

1981 года государственная комиссия подписала акт о вводе в строй Надеждинского металлургического завода. С 16 февраля Надеждинский завод даёт стране никель, с 28 мая – серу, а с 8 июля – медь. За внедрение высокоэффективных технологий, освоение мощностей новых крупных производств комбинат награждён в 1976 году – орденом Трудового Красного Знамени, в 1985 году – орденом Октябрьской революции. В 1989 году по инициативе руководства НГМК был создан государственный концерн «Норильский никель». В 1994 году концерн преобразован в Российское акционерное общество открытого типа по производству цветных и драгоценных металлов «Норильский никель».

В 2000 году «Норильский никель» начал реструктуризацию в интересах акционеров и перевёл активы в Норильскую горную компанию. В рамках той же реструктуризации в феврале 2001 года ОАО «Норильская горная компания» переименована в ОАО «Горно-металлургическая компания «Норильский никель» (ГМК «Норильский никель»). В 2015 году изменено наименование компании, полное фирменное наименование: Публичное акционерное общество «Горно-металлургическая компания «Норильский никель». В настоящее время ПАО ГМК «Норильский никель» – одна из крупнейших отечественных компаний, специализирующихся на производстве цветных и драгоценных металлов. Он обеспечивает 20% мирового производства никеля, 11% кобальта, 13% платины и 49% палладия.

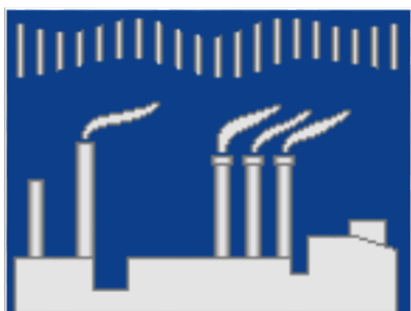
Норильским горно-металлургическим комбинатом руководили: Владимир Зосимович Матвеев (1935–1938); Авраамий Павлович Завенягин (1938–1941); Александр Алексеевич Панюков (1941–1948); Владимир Степанович Зверев (1948–1954); Алексей Борисович Логинов (1954–1957); Владимир Васильевич Дроздов (1957–1962); Владимир Иванович Долгих (1962–1969); Николай Порфирьевич Машьянов (1969–1973); Борис Иванович Колесников (1973–1988); Анатолий Васильевич Филатов (1988–1996); Николай Павлович Абрамов (1996–1997); Джонсон Талович Хагажеев (1997–2002); Виталий Павлович Бобров (2002–2004); Виктор Петрович Томенко (2004–2010); Евгений Иванович Муравьев (2010–2012); Александр Александрович Рюмин (2012–2018); Николай Николаевич Уткин (2018–по настоящее время).

#### Библиография:

1. **Важнов, М. Я.** Норильск: время тревог и надежд. Хроника новейшего времени. 1996–1997 [Текст]. – М.: «ПолиМЕдиа», 1999. – 528 с.
2. **Важнов, М. Я.** Норильский никель [Текст]: [развитие Норильского комбината в 1986–1995 гг.]. – М.: ВИАЛАНТА, 1997. – 387с.
3. **Вачаева, В.** Звёздная энергия [Текст]: [летопись Норильска] / Валентина Вачаева // Заполярный вестник. – 2010. – 5 марта (№ 38). – С. 7.
4. **Воронов, А.** «Надежда» – мой компас земной [Текст]: [воспоминания бывшего директора Надеждинского металлургического завода] / подгот. Альберт Воронов // Заполярный вестник. – 2005. – 2 марта. – С. 2; 3 марта. – С. 2; 21 марта. – С. 2; 23 марта. – С. 2: фот.
5. **Золотарев, Р.** Фанфары медного [Текст]: [в декабре исполняется 55 лет медному заводу] / Ростислав Золотарев // Заполярный вестник. – 2004. – 20 ноября. – С. 2.
6. **Комбинат на военный лад** [Текст]: [о работе Норильского комбината в 1942 году] / подгот. Виктор Маскин // Заполярная правда. – 2010. – 7 апреля (№ 47). – С. 6.
7. **Львов, А. Л.** Большой Норильск [Текст]. – М.: Металлургия, 1984. – 160 с.: ил.
8. **Норильский горно-металлургический комбинат** [Текст] // Элита Красноярского края. – Красноярск, 2000. – С. 22-23.
9. **Норильскому комбинату имени А. П. Завенягина – 65 лет** [Текст] // Факел Таймыра. – 2000. – № 9. – С. 2-3.
10. **Перфильева, И.** На передовой трудового фронта [Текст]: [Норильский комбинат – фронту] / Ирина Перфильева // Заполярный вестник. – 2010. – 25 марта (№ 51). – С.1, 3.
11. **Прибытков, Ю.** Откуда есть пошел норильский никель [Текст]: [история строительства Норильского комбината] / Юрий Прибытков // Заполярный вестник. – 2010. – 4 марта (№ 37). – С. 3; 11 марта (№ 41). – С. 3; 18 марта (№ 46). – С. 3.
12. **Прибытков, Ю.** Рождение никеля [Текст]: [первый никель Норильска] / Юрий Прибытков // Заполярный вестник. – 2004. – 26 апреля. – С. 2.

13. Прибытков, Ю. С чего начинался никелевый комбинат [Текст] / Юрий Прибытков // Заполярный вестник. – 2002. – 21 июня. – С. 2; 20 июня. – С. 2; 13 июня. – С. 2; 10 июня. – С. 2; 17 мая. – С. 2; 24 апреля. – С. 2.
14. Строительство Норильского горно-металлургического комбината и дальнейшие геологоразведочные работы [Текст] // Урванцев Н. Н. Норильск (История открытия и освоения медно-никелевых руд Сибирского Севера). – М., 1969. – С. 67-88: фот.
15. Толстов, В. Дни и ночи Медного [Текст]: хроника: [о Медном заводе] / Вл. Толстов // Заполярный вестник. – 1999. – 12 мая. – С. 2; 19 мая. – С. 2; 2 июня. – С. 2; 9 июня. – С. 2; 16 июня. – С. 2; 23 июня. – С. 2.

## Норильлаг



*Норильск, Норильск, на чьих стоишь костях,  
Как вечный мученик, на вечной мерзлоте:  
Где ветер времени - на бурных скоростях,  
Где судьбы, как распяты на кресте...*

*Л. Анисенков, В. Снегов*

Историческая летопись Таймыра содержит немало трагических страниц, одна из них – время, когда десятки тысяч людей были необоснованно подвергнуты арестам и гонениям, отправлены в исправительно-трудовые лагеря, в ссылку и на спецпоселения, расстреляны. Клеймо «врагов народа» легло на безвинных людей и целые семьи. Среди них немало и наших земляков, тех, кому Таймыр в течение нескольких десятилетий стал пристанищем, родным домом. Мы не вправе забывать о них.

В середине 1930-х годов, после изыскательских работ под строительство Норильского комбината, через Дудинку прошли этапом сотни тысяч заключённых, многие из которых оседали в здешних лагерях, работали в Дудинском порту, на строительстве железной дороги, на складах Норильскснаба. В самой Дудинке действовали несколько пересыльных лагерных пунктов. Часть этих людей навсегда остались в заполярной Дудинке: кто-то в вечной мерзлоте, кто-то на вечном поселении, а кто-то и добровольно избрал её местом жительства после реабилитации.

Норильский исправительно-трудовой лагерь (ИТЛ, Норильлаг) – один из крупнейших исправительно-трудовых лагерей Сибири, существовал на территории Таймыра с 1935 по 1956 годы. Организован по постановлению ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 23 июня 1935 года «О передаче ГУЛАгу НКВД постройки Норильского никелевого комбината». Строительство комбината шло силами заключённых Норильлага, переброшенных в Норильск из лагерей на Соловецких островах, большую часть которых составляли репрессированные по политическим мотивам представители интеллигенции, учёные, инженеры, военные, партийные и комсомольские работники, и религиозные деятели.

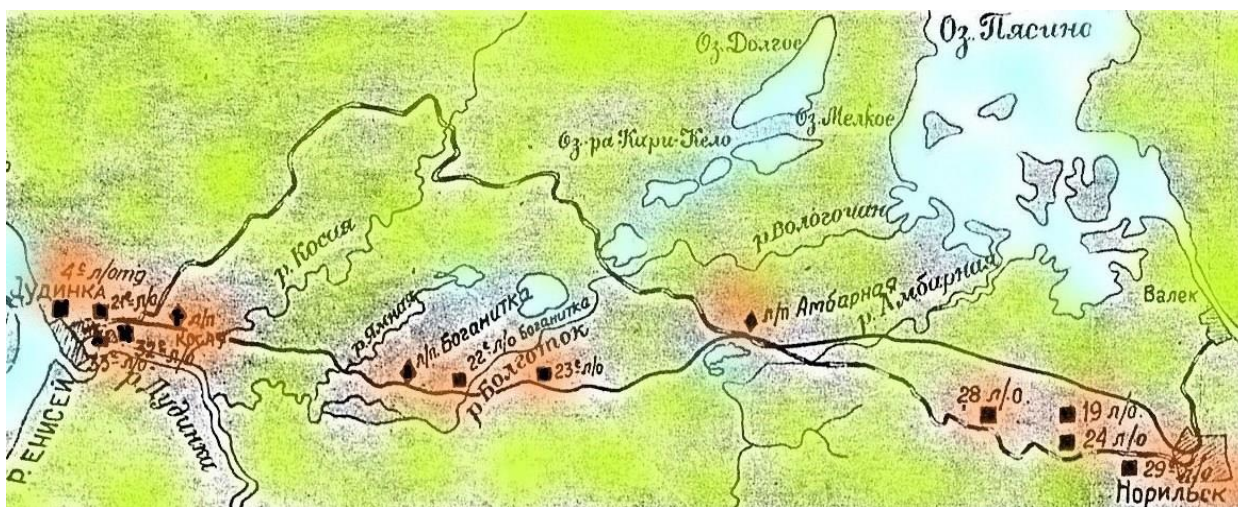
Начинался с посёлка Норильск на севере Красноярского края. Ко второй половине 1940-х годов деятельность Норильского ИТЛ распространялась на протяжении 3500 км от города Минусинска на юге до Карского моря на севере. На этой территории были размещены десятки лагерных подразделений. По состоянию на апрель 1948 года Норильлаг объединял 10 лагерных отделений с лагпунктами (8 в Норильске, 1 в Красноярске, 1 в Дудинке) и 18 отдельных лагерных пунктов (13 в Норильске, по одному в Красноярске, Игарке, посёлке Каеркан, селе Шушенском и селе Атаманово),

которые обеспечивали Норильлаг сельскохозяйственной продукцией. К 1950-м годам в южных районах Красноярского края сформирован ряд подразделений, объединённых в так называемый Красноярский порт Норильлага – это: 8-е лаготделение (Красноярск), 25-е (совхоз «Таежный», в 100 км от Красноярска), Шушенское (2 лагерных пункта), Маклаковское (600 км севернее Красноярска), Подтесовский ОЛП (650 км севернее Красноярска). В середине 1955 года в Норильлаге было 14 лагерных отделений, объединявших 29 лагерных пунктов.

Управление Норильлага располагалось в Норильске. В составе Норильлага существовал особый лагерь Горный (Горлаг).

Первая партия заключённых из 200 человек, предназначенная для Норильского исправительно-трудового лагеря, прибыла в Дудинку 1 июля 1935 года на пароходе «Спартак». Вслед за ним в Дудинку прибыли буксиры «Енисейск» и «Туруханск», которые доставили караван барж с людьми, подвижным составом будущей узкоколейки, необходимое оборудование, продовольствие, одежду.

В 1935 году были созданы: лагерный пункт «Норильск-1», лагерный пункт в Дудинке, лагерный пункт на Вальке. В ноябре этого же года из лагпункта «Норильск-1» выделена командировка «Норильск-2» и штрафной изолятор, которые находились в районе месторождения «Норильск-2», в 5-6 км от Норильска. К концу 1939 года Норильский лагерь насчитывал пять отделений с числом заключённых 19500 человек.



За время существования Норильлага на территории Таймыра силами заключённых были построены и обслуживались: никелевый, медеплавильный и кобальтовый заводы, ряд рудников и шахт, железные дороги Валёк-Норильск, Норильск-Дудинка, автомобильные дороги, вспомогательные и подсобные производства (химический, ремонтно-механический, электроремонтный, кирпичный, цементный и другие заводы), Норильская ТЭЦ, аэропорт «Надежда», судоремонтные мастерские в Дудинке, большое количество жилья и объектов городского хозяйства в Норильске и Дудинке, велись геологоразведочные работы. Заключённые активно привлекались на местных рыбных промыслах, сельскохозяйственных работах, погрузке и разгрузке судов. Эти люди в значительной степени, сформировали и внешний облик будущих городов Норильска и Дудинки. Руками заключённых Норильлага был построен также Дудинский порт. В 1935 году в Дудинке первым начальником Норильскстроя В. З. Матвеевым был подписан приказ о начале строительных работ. В это же время экспедиция Главсевморпути произвела изыскания для выбора места под строительство причалов Дудинского порта. В навигацию 1936 года заключёнными было вручную выгружено на берег более 50 тысяч тонн груза.

В 1945 году началось строительство первого в Норильске постоянного сухопутного аэродрома «Надежда». Для проведения работ был создан отдельный лагпункт Аэродромстроя, куда на постоянную работу отправили 500 заключённых.

Горстрой – строительство горнорудных предприятий Норильска силами заключённых особого лагеря № 2 МВД СССР «Горный» (Горлаг), организован в 1948 году. Заключенные Горлага выполняли тяжёлые физические работы на горнорудных предприятиях Норильского комбината, на медном и механическом заводах, земляные работы на строительстве дорог и в самом Норильске.

Почти все заключённые Горлага были осуждены по 58-й политической статье, поэтому, когда за смертью И. В. Сталина последовала амнистия, распространявшаяся только на уголовников и заключённых с малыми сроками, процент которых в Горлаге был ничтожно мал, начались волнения. 26 мая 1953 года после жестокого расстрела группы заключённых в Горлаге произошла одна из самых крупных в истории ГУЛАГа забастовок – так называемое «норильское восстание». Забастовка длилась около двух месяцев, после чего руководство МВД решило прекратить её силой. Лагерные отделения брались штурмом, забастовщиков расстреливали. В ночь на 4 августа 1953 года Норильское восстание было подавлено. Наиболее активные участники забастовки были этапированы в особорежимный лагерь на Колыму и содержались там, в строгой изоляции от остальных заключённых. Последствием забастовки явилось повсеместное смягчение лагерного режима, а с заключённых Горлага были сняты нашивки на одежду номера; произвол администрации пошёл на убыль, а в июне 1954 года Горный лагерь был ликвидирован.

Численность заключённых Норильлага: 1936 г. – 1251 чел.; 1937 г. – 9139 чел.; 1940 г. – 19500 чел.; 1941 г. – 20535 чел.; 1945 г. – 31822 чел.; 1947 г. – 37443 чел.; 1949 г. – 57463 чел.; 1951 г. – 72490 чел.; 1954 г. – 36734 чел.; 1956 г. – 13269 чел. Всего через Норильлаг прошло свыше 300 тысяч человек, включая граждан из 22 зарубежных стран. Многие из них погибли от непосильного труда, дистрофии, цинги, простудных заболеваний. В послевоенные годы в Норильлаге содержались также приговорённые к каторжным работам: 1947 г. – 9173 чел.

Среди заключённых Норильлага – Н. Н. Урванцев (первооткрыватель норильского месторождения), М. Н. Годлевский (исследователь норильских руд, профессор, участник Великой Отечественной войны), В. К. Котульский (геолог, специалист по рудным месторождениям), Н. М. Федоровский (основатель и первый директор Всесоюзного НИИ минерального сырья), Н. А. Козырев (астрофизик), Л. Н. Гумилёв (учёный), М. Г. Потапов (изобретатель) и многие другие известные люди.

В 1956 году вышел приказ об окончательной ликвидации системы норильских исправительно-трудовых лагерей. Норильлаг был закрыт 1 сентября 1956 года.

## Библиография:

1. **Головко, С. Г.** Парадоксы истории [Текст]: восстание 1953 года в Горлаге / Семен Головко // Заполярная правда. – 2004. – 10 июня. – С. 4-5.
2. **Горный лагерь**, Особлаг № 2, Горлаг [Текст]: [основан 28 февраля 1948 г.] // Северная энциклопедия. – М., 2004. – С. 205.
3. **Маскин, В.** «Каталина» летит на Север [Текст]: [Норильское восстание 1953 года в Горлаге] / Виктор Маскин // Заполярная правда. – 2010. – 30 марта (№ 42). – С. 6: фот. – (Память).
4. **Норильский мемориал** [Текст]. Вып. 2. / Норильская организация Всесоюзного общества «Мемориал», Музей истории освоения и развития НПр. – Норильск: Мемориал, 1991. – 32 с.
5. **Норильский мемориал** [Текст]. Вып. 3 / Норильская организация Всесоюзного общества «Мемориал», Музей истории освоения и развития НПр. – Норильск: Мемориал, 1996. – 32 с.
6. **Норильский мемориал** [Текст]. Вып. 4 / Норильская организация Всесоюзного общества «Мемориал», Музей истории освоения и развития НПр. – Норильск: Мемориал, 1998. – 64 с.
7. **Притча о Норильске** [Изоматериал] / Музей истории освоения и развития Норильского промышленного района. – [Б. м.]: Агентство «Престо», [б. г.]. – 11 с. – Из содерж.: Свобода или смерть: [Горный лагерь, норильское восстание].
8. **Снегов, С. А.** Норильские рассказы [Текст] / Сергей Снегов. – М.: Сов. Писатель, 1991. – 296,[2] с.
9. **Толстов, В.** Норильский алфавит [Текст]: Судьбоносные пятидесятые: [Норильлаг] / Владислав Толстов // Норильский никель. – 2003. – № 2 (3) апрель. – С. 44. – (История).

Чёрный дым из чума рвётся,  
А за ним тепло скорей  
Стадом вспугнутым несётся,  
Что уходит от зверей.

Вывернув, как для просушки,  
Меховой чулок земли,  
На холмы, как на подушки,  
Трубы длинные легли.

А по ним, как будто с боя  
Мерзлоту взяв и снега,  
Мчится пламя голубое,  
Словно быстрая река.

В чуме чайник говорливый  
Лишь когда костёр горит,  
Голубое пламя силу  
В крепких мускулах хранит.

Эта сила не иссякнет,  
Чернай - даст ещё земля.  
В тундре будет ею всякий,  
Как упряжкой, управлять.

Огдо Аксёнова



## Газовая отрасль Таймыра



Газовая индустрия – одно из наиболее перспективных направлений хозяйственной деятельности Таймыра. Газ – экономичный и экологически чистый вид топлива, он плавит норильский металл, горит в котлах теплоэлектростанций, давая таймырцам тепло и свет. Различные геологические экспедиции вели поиск и разведку месторождений газа на территории Таймыра. Первые нефтегазопромысловые работы на Таймыре были начаты в 1934 году Горно-металлургическим управлением Главсевморпути и продолжались до 1953 года. Плановые геофизические и буровые нефтегазопромысловые работы на территории Таймыра были возобновлены в 1961 году и проводятся по настоящее время.

В связи с открытием в начале 1960-х годов богатейшего Талнахского месторождения и строительством рудников Правобережья возникла необходимость вплотную заняться развитием энергетики Норильского промрайона. Сжигать на тепловых электростанциях дизельное топливо или уголь стало крайне невыгодным. Для повышения

эффективности производства и улучшения качества жизни таймырцев нужен был природный газ, самое экономичное топливо в мире.

В своё время в газетах, в передачах по радио и телевидению часто сообщали: «На Таймыре найден газ». Так кто же эти люди, которые открывали и продолжают открывать новые месторождения? «Геофизики указывают площади, где возможно наличие газа или нефти, а буровики бурят скважины, подтверждают или опровергают прогнозы. Но прежде чем начать бурение в бескрайней тундре, на месте строительства буровой появляются первые вагоны-домики. Значит сюда приехали монтажники. Им начинать. Они будут здесь жить, и строить буровую. Но прежде чем приступить к монтажу, нужно вначале перевезти около 560 тонн бурового оборудования и строительных материалов. Здесь начинается содружество монтажников, трактористов, крановщиков... от их работы зависит, как скоро будет сдана буровая из монтажа в бурение. В мороз, в пургу ни на минуту не прекращаются работы» («Советский Таймыр», 1974, 15 января, С. 2).

В 1968 году «прошла окружная конференция геологов. Она была посвящена вопросам комплексного, всестороннего исследования недр Таймыра. Среди гостей – исследователи Арктики и Антарктики. Особое внимание на конференции было уделено развитию дальнейших нефтегазопромысловых работ» («Советский Таймыр», 1980, 1 ноября, С. 2).

Запасы голубого топлива были найдены и немалые: Мессояхское, Южно-Солёнинское, Северо-Солёнинское, Казанцевское, Пеляткинское, Дерябинское, Сузунское... месторождения.

В 1984 году лауреатами Государственной премии СССР за открытие газовых месторождений, обеспечивающих газоснабжением Норильский горно-металлургический комбинат, стали геологи: Василий Дмитриевич Накоряков и Дмитрий Борисович Тальвирский.

В 1998 году создано новое газодобывающее предприятие ОАО «Таймыргаз», которое открыло долгосрочные перспективы развития горно-металлургической

компании «Норильский никель» (сегодня – ПАО «ГМК «Норильский никель») и открытого акционерного общества «Норильскгазпром».

В марте 2016 года создано Акционерное общество «Таймыртрансгаз» – в форме выделения его из состава ОАО «Таймыргаз».

В августе 2016 года – изменены полные и сокращённые наименования ОАО «Норильскгазпром» и ОАО «Таймыргаз». Новые фирменные наименования Обществ – Акционерное общество «Норильскгазпром» и Акционерное общество «Таймыргаз».

В ноябре 2016 года создано Акционерное общество «Норильсктрансгаз» – в форме выделения его из состава АО «Норильскгазпром».

В настоящее время на территории Таймыра работают предприятия газового комплекса «Норильского никеля» – «Норильскгазпром», «Норильсктрансгаз», «Таймыргаз», «Таймыртрансгаз». В соответствии со стратегией развития топливно-энергетического комплекса газовые компании были реорганизованы по технологическому принципу. В результате осталось два газодобывающих предприятия «Таймыргаз», который занимается разработкой и эксплуатацией Пелятки, и «Норильскгазпром», ведущий добычу на всех остальных промыслах. В 2016 году было организовано два новых газотранспортных предприятия: АО «Таймыртрансгаз» и АО «Норильсктрансгаз». При дальнейшей реорганизации произойдёт их слияние в единое АО «Норильсктрансгаз», которое будет обслуживать магистральные газопроводы, конденсатопроводы и метаноопроводы на всей их протяжённости, от Пелятки до Дудинки и Норильска. Реорганизация проводится с целью повышения эффективности управления газотранспортной сетью и формирования единого центра затрат, программы поддержания газотранспортной системы. Основные планы на будущее у АО «Норильсктрансгаз» связаны с поддержанием в работоспособном состоянии, ремонтом и реконструкцией действующей газотранспортной системы, которая имеет протяжённость более 1300 км.



#### Библиография:

1. **Бушуева, М.** Пелятка – второй дом, или на 10 девчонок 120 ребят [Текст]: [о работе Пеляткинского газоконденсатного месторождения] / Марина Бушуева; фото автора // Заполярный вестник. – 2007. – 1 сентября. – С. 4-5. – (У газодобывателей).
2. **Ефимов, Н.** Газ расширил таймырские перспективы [Текст]: хроника исследований Таймырского полуострова / Николай Ефимов // Факел Таймыра. – 2002. – № 8-9. – С. 40-41.
3. **Захаров, А. В.** Пелятка – общее достояние Норильскгазпрома и Таймыргаза [Текст]: [беседа с генеральным директором ОАО «Таймыргаз» Антоном Викторовичем Захаровым] / бесед. Татьяна Глебова // Факел Таймыра. – 2004. – № 11-12. – С. 24-25.: фот. – (Наши партнеры).
4. **Маркевич, Н.** Гармония чувств [Текст]: [о Пеляткинском газоконденсатном месторождении] / Нина Маркевич // Факел Таймыра. – 2000. – № 18. – С. 20-22. – (На промыслах).
5. **Солдаков, В.** Объект особой важности [Текст]: [о строительстве Пеляткинского газоконденсатного месторождения] / Владимир Солдаков // Таймыр. – 1999. – 4 февраля. – С. 7. – (Строительство).

## Газопровод Мессояха–Дудинка–Норильск

Мессояхский промысел – это первенец газовой промышленности на Таймыре. Газопровод Мессояха–Дудинка–Норильск–самый северный и единственный в мире наземный газопровод, его протяжённость составляет 1700 километров, производительность – 10-12 млн. кубометров газа в год.

В 1966 году таймырскую тундру озарил первый газовый фонтан. Открытое разведчиками недр Нижне-Хетское месторождение не имело промышленного значения, но оно стало ключом для дальнейших поисков голубого топлива. В этом же году «на левом берегу Енисея, в 170 километрах от Дудинки, буровики Семеновской партии [Красноярской конторы разведочного бурения] установили буровую вышку на Мессояхской площади» («Советский Таймыр», 1980, 18 октября, С. 2).

В марте 1967 года в газете сообщали: «В тяжёлых условиях пурги и мороза работают буровики на Мессояхской площади. Комсомольско-молодёжная вахта бурильщика В. П. Альшева первой забурила скважину № 1, которая рано утром 4 марта юбилейного года дала газ». С глубины 815 метров был получен промышленный приток газа. Подсчитали запасы месторождения: более 40 млрд. кубометров газа. Институт «Востокгипроект» приступил к проектированию газопровода Мессояха–Норильск».

В марте 1968 года был подписан приказ о создании управления строительства газопровода Мессояха-Дудинка-Норильск «Заполярьегаз».

Ещё в мае 1968 года, когда тундра была покрыта обильным снегом, строители СМУ-3 треста «Спецстроймонтаж» высадили двух человек в районе Кислого мыса, недалеко от Малой Хеты, для разведки местности будущей трассы газопровода Мессояха – Дудинка – Норильск («Советский Таймыр», 1968, 22 июня, С. 1).

20 июня 1968 года Совет Министров СССР принял решение о разработке проекта и строительстве газопровода Мессояха-Норильск. Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, побывавший по этому вопросу на Таймыре, сказал: «Когда будет построен газопровод и предприятия города получают газ, это будет вторым рождением Норильска». Ведь газ – это облегчение труда металлургов и шахтёров, энергетическое и технологическое топливо Норильского горнометаллургического комбината. Перевод твёрдого топлива на газ даст ежегодные прибыли комбинату в сумме нескольких десятков миллионов рублей.

В июне 1968 года газета сообщала о начале навигации в Дудинском порту: «подошёл флагман Енисейского пароходства - буксирное судно «Владимир Ленин» с караваном из 11 барж. Назначение трёх из них – пристань Большая Хета. На них прибыли трубы для газопровода Мессояха – Дудинка – Норильск» («Советский Таймыр», 1968, 13 июня, С. 1).

7 августа 1968 года вертолёт Ми-4 высадил на мессояхской земле первый строительный десант (семь человек) на нулевой отметке газопровода. Вертолётным транспортом (экипаж вертолёт Ми-6 под командованием Л. В. Мусатова) на промысел Мессояха доставлены вагоны-домики, трубоукладчики, трактора, автокраны. В краткие сроки были введены в эксплуатацию 50 вагонов-домиков, две столовых, магазин, медпункт, прачечная, пять вертолётных площадок. Раньше срока было закончено строительство полномеханизированного стенда для сварки труб, который был оборудован по последнему слову отечественной и зарубежной техники того времени. Электросварщики Михаил Гарайшин и Анатолий Ермаков 16 июля 1968 года на этом стенде сварили первый километр трубы для газопровода Мессояха–Дудинка–Норильск.

29 октября 1968 года забиты первые сваи-опоры будущего магистрального газопровода протяжённостью 263 километра. Такого раньше никто не делал: это был первый в Заполярье газопровод, его впервые прокладывали не под землёй, а на опорах, и впервые через северные реки прокладывались переходы–дюкеры. На пути

газа с Мессояхи до Норильска встали 85 речек, рек, и среди них – могучий Енисей. Суровый климат, отдалённость от обжитых мест, отсутствие дороги. Потребовались немалые усилия, чтобы создать промысел и наладить добычу газа. Промысловики здесь встретились с совершенно новыми проблемами разработки месторождения и доставки газа. Группой инженеров был предложен и внедрён метод разработки месторождения при низких температурах. По просьбе газостроителей Таймырский окрисполком принял решение, бывший «Кислый мыс» (условное название опорной базы) переименовать в посёлок и присвоить ему название «Факел». Посёлок возводили одновременно с прокладкой трубопровода.



**Строительство газопровода Мессояха-Норильск**

За привычным словом «газ» скрыт большой труд строителей газопровода, добытчиков, операторов по обработке газа, механиков, электриков, специалистов по автоматике... Кто были они, строители самого северного на земле газопровода Мессояха-Дудинка-Норильск? Умудрённые жизненным и трудовым опытом и совсем молодые, только ставшие на самостоятельный путь. Огнями сварки на снегу Заполярья писали свои трудовые биографии первостроители газопровода, таймырские прометеи: Николай И. Авдеенко; В. М. Александриди; Антанас Аутукус; Людвикас Винцо Аутукас; Леонид Евлампиевич Афанасьев; Леонид Михайлович Ашлапов; Р. В. Бабенко; Яков Дмитриевич Бабнев; В. Н. Баранов; Геннадий Баранов; Иван Петрович Баранов; Борис Евгеньевич Бархатов; А. Беленький; Г. Белоусов; П. Д. Белоусов; Семён Давыдович Бельский; Андрей Андреевич Бельчин; Виктор Фёдорович Беляков; Бендерсюк; Геннадий Анатольевич Берешполов; Борис Бетов; А. Ш. Бикаев; Вадим Георгиевич Бирвар; Евгений Близняков; Галина Близнякова; Ирина Богомякова; Виктор Михайлович Бойко; Фёдор Тимофеевич Бондарь; Виктор Боровков; Ю. Брискер; В. В. Бронников; Иосиф Борисович Брухис (ветеран Великой Отечественной войны); Павел Андреевич Будлыгин (ветеран Великой Отечественной войны); Виктор Булавин; А. Я. Бумга; И. Я. Бурдасов; Н. И. Бурцев; Николай Алексеевич Бутенко (орден «Знак Почёта»); Евгений Дмитриевич Ваганов (орден Ленина); Анатолий Андреевич Вагнер; Борис Васильевич Варганов; И. Васильченко; Ю. А. Васильченко; Геннадий Васильевич Вахрамеев; А. П. Величко; Виктор Андреевич Вербицкий; В. Войцицкий; Аксентий Иванович Волик; А. П. Волик; Николай Вьюгин; Валерий Выробянц; Михаил Гарайшин; Данис Гарифьянов; Гаталин; Иосиф Гевало; Олег Николаевич Герасимов; С. Г.

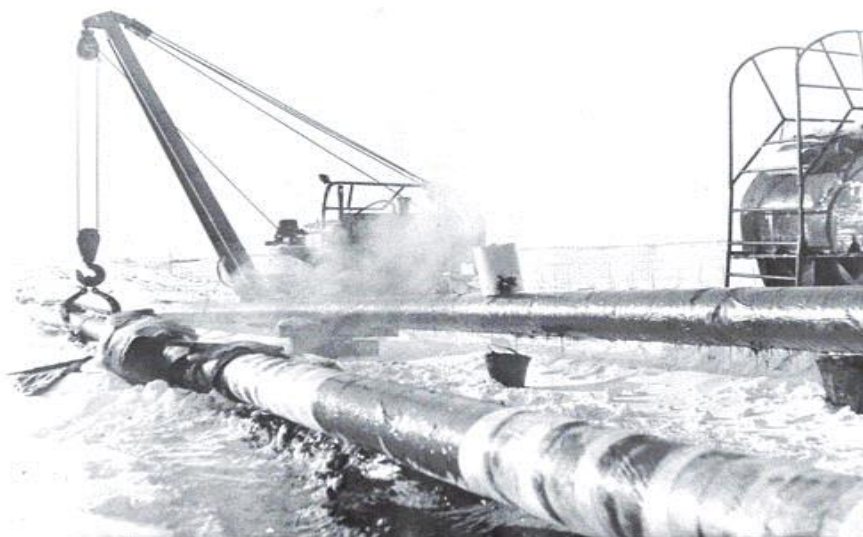
Герасимов; Д. Гнидкин; Владимир Головач; Муфтах Хабирович Гонеев; Гончаров; Владимир Гончарук; Виктор Горбатенко; Валентин Грегуль; Евгений Гудков; А. С. Гуркин; Т. М. Гущина; И. М. Давыдов; Михаил Ермолаевич Давыдов; В. Дадыршин; Б. Данелия; Алексей Дмитриевич Даютов; Я. Дворцов; Олег Анатольевич Дегтярев; Геннадий Дедюхин; А. С. Демин; Николай Демченко; Владимир Дергунов; Вячеслав Филиппович Дронов (ветеран Великой Отечественной войны); Юрий Дубасов; В. Егоров; Виктор Еремеев; Виталий Фёдорович Еременко; Анатолий Ермаков; Анатолий Ерошенко; Рита Ерошенко; Георгий Женевагин; Лев Михайлович Жемчужкин; Валентина Жесткова; Владимир Васильевич Жидков; В. И. Жуковский; Станислав Заикин; Пётр Землянский; Геннадий Александрович Земсков (медаль «За трудовую доблесть»); Николай А. Зуев; Зоя Зуева; Герман Иванов; Евгений Николаевич Иванов; Пётр Иванов; Ю. А. Иванов; Виктор Игнатов; Юрий Иванович Калинин; Р. Камалетдинов; Владимир Капасюк; Н. А. Капралов; Владимир Караулов; Валерий Кардашев; В. И. Киваев; Василий Клачков; Валерий Кленов; Владимир Климов; Николай Григорьевич Ковайкин; Г. Кокушев; М. С. Коленченко; Николай Колесник; Василий Фёдорович Колесников; В. В. Команов; М. И. Комаров; Пётр Кононихин; Владимир Константинов; Геннадий Васильевич Корельский (ветеран Великой Отечественной войны); В. Коробков; Павел Иванович Коровкин; Николай Королёв; В. И. Короткий; Борис Коротюк; Николай Косолапов; Ю. П. Котляров; Павел Михайлович Кращенко; Георгий Алексеевич Кубаренко; Анатолий Николаевич Кудрин; Е. Кузьмин; Николай Григорьевич Кузьмин; Владимир Кузьминский; В. М. Кульбаба; Михаил Курикша; Николай Тимофеевич Кустов; Александр Тимофеевич Кученев; Игорь Лебедев; Александр Степанович Левкин; А. Д. Литвинцева; Вячеслав Лихачёв; В. А. Лобанов; Михаил Логинов; Анатолий Ломакин; Лукьянов; Анатолий Тимофеевич Лут; Василий Ляхов; Виктор Макаренков; Николай Макаров; Р. А. Мансуров; Валентин Маркин; Виктор Кузьмич Мартыненко; Мартынов; Матвиенко; Владимир Лаврентьевич Мацегора; В. И. Мачин; Василий Павлович Машуров; Михаил Борисович Милькис; Ю. Мильяев; Тамерхан Мингалеев; Иван Васильевич Мироевский; В. Н. Митин; Н. В. Михайленко; Николай Михалевич; Дмитрий Иванович Мишин; Виктор Степанович Мищенко; В. Г. Могутов; Иван Иванович Мозалев (ветеран Великой Отечественной войны); Н. А. Моисеенко; Василий Степанович Морозов; Николай А. Мочалов; Мурванидзе; В. Надыршин; Юрий Михайлович Наумов; Валентин Неверов; В. А. Некрасов; Пётр Непша; Евгений Никитин; Павел Новиков; М. А. Носков; Г. Олянич; М. Осипов; Владимир Остапенко; Л. Н. Охотская; Александр Николаевич Павличенко; Павлов; Михаил Панасюк; Василий Кондратьевич Панькин; Борис Петрович Пащенко; Арминан Аванесович Поповян; Е. М. Прокин; Сергей Потапов; Проторин; А. Прозур; Процкий; Николай Пустовалов; Александр Фёдорович Пыльцин; Василий Рая; Владимир Викторович Ремезов (орден Трудового Красного Знамени); А. Г. Родальчук; Михаил Рожин; Иван Егорович Розанов; Валерий Романенко; Б. Романчук; Борис Сергеевич Ропяной; Владимир Иванович Руденко; В. Л. Рябова; Борис Кашапович Сабитов (ветеран Великой Отечественной войны); Григорий Петрович Савенко; А. Сальников; И. Я. Самусев; Владимир Иванович Санин (ветеран Великой Отечественной войны); Валентина Петровна Санина; Александр Сафонин; Николай Сверчук; Иван Михайлович Свиридов; Сергей Яковлевич Севрюков; Анатолий Иванович Сезин; А. Селезнев; В. С. Семернин; Владимир Сергеев; Н. П. Сержантов; В. Сердюк; Владимир Сидельников; Александр Сидоренко; В. И. Сильченко; В. А. Ситиков; Лидия Ситникова; В. В. Скворцов; П. И. Скипинюк; Надежда Скороход; Александр Смирнов; Николай Соколов; Алексей Данилович Соколов (ветеран Великой Отечественной войны); В. Г. Соколов; Николай Соколов; Лидия Соколова; А. А. Соловьёв; Михаил Стомба; Иван Спиридонович Строев; Мария Александровна Строева; Вениамин Николаевич Стручков; Валентина Стюхова; Дмитрий Суков; В. В. Таран; А. Н. Терещенко; Марк Иосифович Тескер; В. И. Трофимчук; А. Тютюма; Анатолий Ушаков; Пётр Юрьевич Федак; А. Ф. Фёдоров; Евгений Федотов (медаль «За трудовую доблесть»); Юрий Федотов; Иван Фомин; Алексей Фролов; Иван Хаджа; Хасия Хаеретдинова; Разия Хазимуратова; Феликс Хафизов; Владимир Николаевич Хомутов; Антон Петрович Цвок; Борис Михайлович Черемных; Алексей

Чирков; В. А. Чистякова; Г. Шабло; Борис Шаран, Надежда Шелехова; Дмитрий Шикин; Николай Шилов; Владимир Шкробов; В. Шупан; Михаил Александрович Юдин; Е. П. Юдина; Виталий Яковлев и многие другие («Советский Таймыр», 1968, 1 августа, С. 1; 1968, 24 декабря, С. 2-3; 1969, 7 ноября, С. 2; 1970, 5 сентября, С. 2; 1975, 12 апреля, С. 3; 1988, 15 марта, С. 2).

Большая, поистине героическая работа по возведению газопровода была проделана строителями СМУ-3: сваебойными, ригельными, монтажными бригадами. За два с половиной месяца работы коллектив СМУ вырос до 800 человек. Основой коллектива были рабочие, техники, инженеры, имеющие опыт, приобретённый на строительстве других нефтегазопроводов. Один из его работников, механик П. Гришанов вспоминает: «А начинали мы с палаток. Было трудно привыкать к холодам – мы пели, было сложно работать по непроверенным суровыми северными условиями проектам – мы додумывали, не хватало материалов – не унывали и добивались своего, крошилось от низких температур железо – мы верили, что всё равно победим». («Советский Таймыр», 1980, 8 января, С. 3). Меньше года потребовалось строителям, чтобы освоить и производить качественный монтаж при любых морозах. За девять месяцев были смонтированы и сданы в эксплуатацию первая нитка газопровода и цехи для обработки и очистки мессояхского газа. В этих успехах огромный труд и дерзание первостроителей, таких как электросварщики, трубокладчики, водители вездеходов, бульдозеристы и многие другие. В своевременном вводе всех объектов газопровода есть заслуженная доля труда полярных лётчиков, механизаторов автотракторной колонны, речников Енисейского пароходства. Повседневную практическую помощь СМУ оказывала производственно-техническая фирма «Орггазстрой», по инициативе которой было организовано полевое проектирование объектов промстройбазы. Большую помощь в подготовке к сложным предстоящим работам газостроителям оказывали студенческие отряды из вузов Москвы (150 человек), студенческий отряд Горьковского политехнического института, которые были заняты благоустройством посёлка, прокладкой дорог, разгрузкой прибывающих судов и вертолётов со строительными материалами.

Базовый посёлок газостроителей Факел возник на пустынном месте, далеко от населённых пунктов. Чтобы строители могли нормально работать, необходимо было на месте иметь запасы продовольствия, промышленных товаров, спецодежды, материалов и запчастей. Не имея складских помещений, нельзя было создать таких запасов. В октябре 1968 года писали: «коллектив рабочих, возглавляемый прорабом Анатолием Петровичем Горбуновым, сделал всё, чтобы досрочно закончить строительство овощехранилищ и складских помещений. Сданы в эксплуатацию два овощехранилища на 350 тонн и восемь складов полезной площадью 2204 квадратных метра. Особенно отличились на этих работах плотники Виктор Трусов, Борис Бетов, Вячеслав Гурков и другие. Досрочно подготовлено для приёма жильцов общежитие гостиничного типа на 180 человек. Построена столовая «Северянка» на 150 посадочных мест. Административно-технический персонал уже трудится в новом помещении конторы. Здесь же разместятся сберегательная касса и отделение связи. В эти дни бурными темпами идёт работа по всему фронту трассы. На Мессояху завозится сто вагонов-домиков, в которых в ближайшее время будут жить четыреста строителей. Высоких показателей в труде добились такелажники участка № 4 Пётр Непша, Павел Коровин. Сменное задание они выполняют на 200 процентов и больше. Колонна № 1 укомплектована квалифицированными специалистами, такими как Вадим Соколов, Михаил Комаров и другие. Сейчас они приступили к прокладке газопровода от реки Малая Хета по направлению к реке Большая Хета. Колонна № 2, которой руководит инженер Вячеслав Павлов продолжает монтаж газопровода между реками Большая Хета и Ворханьяха. Восьмой отряд ведёт работы по устройству подводного перехода через реку Большая Хета. В сентябре земснаряд по дну реки на глубине десяти метров выкопал три траншеи под дюкера и вынул из них 49 тысяч кубометров грунта. При сооружении перехода отличных результатов добились старшина водолазной станции

Анатолий Ерошенко и начальник группы Михаил Слепченко» («Советский Таймыр», 1968, 24 октября, С. 1). В ноябре 1968 года в статье «Мессояха строится» сообщали: «Проложена зимняя дорога от пос. Факел до 56-го километра трассы протяженностью 25 километров. При её прокладке построено 22 искусственных сооружения. Зимник является единственной магистралью, по которой надлежит доставить в течение пяти месяцев около 153 тысяч тонн различных грузов, необходимых для строительства газопровода. Доставка грузов по зимнику будет осуществлена автомобилями, тракторными поездами с тягачом Д-108 м»; «Механизированная колонна в составе 25 автомобилей марки «Урал», «ЗИЛ», «КРАЗ», сопровождаемая мощными бульдозерами и вертолётом «МИ-8», 13 ноября 1968 года в суровых климатических и сложных рельефных условиях проложили зимнюю дорогу трассы газопровода протяжённостью 92 километра от посёлка Факел до газового месторождения – Мессояха» («Советский Таймыр», 1968, 7 ноября, С. 3; 23 ноября, С. 1).



Прокладка дюкера через Енисей. 1968 г.

В феврале 1969 года «одержана первая победа на строительстве газопровода Мессояха–Дудинка–Норильск: по дну реки Большой Хеты успешно проложен дюкер. Мировая практика строительства нефте- и газопроводов ещё не знала таких примеров» («Советский Таймыр», 1980, 4 ноября, С. 2). В мае 1969 года газета «Заполярная правда» писала: «Строителями газопровода Мессояха–Норильск успешно решена сложнейшая инженерно-техническая задача: первый, а затем и второй дюкеры уложены на дно Енисея. Путь мессояхскому газу в Норильск открыт!».

20 октября 1969 года начались испытания самого северного в мире газопровода. В канун 1970 года символический факел в честь открытия первой очереди стройки зажжён у здания газораспределительной станции-1 в Норильске. Таймырский поэт Юрий Миронов в это время сочинил поэму «Северное сияние» о строителях газопровода:

*...И вот здесь наша трасса  
Мессояха - Норильск.  
И вот здесь, на Таймыре  
В зоне вьюг и болот  
Самый северный в мире  
Будет газопровод...*

«Ненец Мессо, рыбачивший на безымянной реке, в былые времена не предполагал, что место, где протекает речка, названная его именем, даст промышленный газ самому современному городу на Севере – Норильску. В морозный день 27 декабря 1969 года на Мессояхе вспыхнуло пламя голубого топлива Таймыра – первый газовый факел. Вместе со всеми, рука об руку вложили свой героический труд рабочие, строители Таймырского национального округа, Дудинского района, на плечи которых легло немало забот... На торжественном собрании по поводу пуска газопровода Мессояха–Дудинка–Норильск окружному комитету партии и Дудинскому ГК КПСС вручены памятные медали Министерства газовой промышленности СССР» («Советский Таймыр», 1970, 1 января, С. 1).



В июне 1970 года «строители газопровода Мессояха–Дудинка–Норильск завершили испытания головных сооружений газового промысла и линейной части, подводных переходов через реки Енисей, Большая Хета и Малая Хета. Газопровод вступил в строй действующих. Первое голубое топливо Таймыра пошло в топку Норильской ТЭЦ» («Советский Таймыр», 1970, 3 июля, С. 1; 1980, 7 ноября, С. 2). Первый агрегат ТЭЦ-1 был переведён на газовое топливо. С этого времени электроэнергия в Норильском промышленном районе почти на сто процентов вырабатывается за счёт сжигания в печах теплоэлектростанций природного газа. В теплоэнергетике Норильска это стало революционным событием. Коэффициент полезного действия агрегатов ТЭЦ повысился на четыре-шесть процентов. Спустя два месяца зажглись газовые горелки на медеплавильном заводе. Впервые началась плавка норильского металла на газе. Производительность труда на Норильском комбинате повысилась на 30 процентов. Кроме того, более восьми тысяч шахтеров, ранее добывавших каменный уголь, занялись добычей руды и производством цветных металлов.

Уже 3 декабря 1972 года пущено в эксплуатацию Солёнинское газоконденсатное месторождение в 300 км от Норильска. Теперь не только газ, но и конденсат стал поступать по заполярной магистрали. В это время в газетах сообщали: «только несколько задвижек сдерживали те первые почти триста пятьдесят тысяч кубометров газа, которые даст именинница – скважина № 138. Сейчас стоит сказать, что поистине титанический объём работ выполнил коллектив рабочих всего в 50 человек. Система трубопроводов, редукторов, контрольно-измерительных приборов – целый комплекс сооружений венчал труд бригад Сергея Дейниковского из Нижне-Енисейской нефтеразведочной экспедиции, пробурившей скважину и Анатолия Вагнера из СМУ-3, освоившей её» («Советский Таймыр», 1972, 9 декабря, С. 3); «Строители газопровода Дудинского участка готовятся к выходу на трассу. Монтажники сдали образцы, своеобразный экзамен по качеству сварки трубы. Третьего декабря бригады С. М. Чемцова и А. Ф. Осипова выйдут на сварку трубы. За зимний сезон предполагается сварить 48 километров второй нитки газопровода от реки Енисей до Ямной» («Советский Таймыр», 1972, 2 декабря, С. 2).

13 января 1982 года Госкомиссией подписан акт об окончании строительства третьей нитки газопровода Мессояха-Норильск. Ввод нескольких ниток газопровода значительно повысил надёжность снабжения голубым топливом.

С марта 1973 года велось строительство газораспределительной станции (ГРС) в Дудинке. Изыскательские работы по её строительству в районе наливных грузов начались ещё в мае 1968 года отрядом, руководимым Виктором Николаевичем Сенотрусовым из Норильской проектной конторы. В октябре 1973 года в газете писали: «управление «Портстрой» ведёт строительство газораспределительной станции, которая будет подавать «голубое топливо» в котельные предприятий окружного центра. Возводится целый комплекс зданий: газораспределительный корпус, помещение для



печей подогрева, пожарных резервуаров, ремонтно-эксплуатационный блок и гараж на десять автомашин. Строительство ГРС осуществляет одна из лучших бригад «Портстроя», которую возглавляет Василий Марчук. Выполненные ею работы всегда отличаются высоким качеством» («Советский Таймыр», 1973, 23 октября, С. 2). 30 апреля 1975 года «голубое топливо» было подано на газораспределительную станцию. Участниками строительства этого большого и нужного городу объекта были СУ «Портстрой» и рабочие субподрядных организаций «Мосгазпроводстрой», «Северовостокэлектромонтаж», «Востокэнергомонтажизоляция», «Сибтехавтоматика» и других. На митинге, посвящённом пуску ГРС, были особо отмечены: «экипаж крана № 447, который возглавляет И. И. Писаренко, экипаж бурстанка под руководством А. Г. Мухина, звено плотников, которым руководит В. В. Шуцкий, бригада отделочников, возглавляемая Д. И. Гайбелем, бригада каменщиков во главе с В. Н. Марчуком, а также электромонтажники, которыми руководит А. Г. Петров» («Советский Таймыр», 1975, 5 мая, С. 1).

В феврале 1979 года произошла авария на газопроводе Мессояха-Норильск. Трубы не выдержали сверхнизких температур и впервые за десять лет эксплуатации лопнули. Газовики сумели оперативно сделать перемычку и «продавить» газ через конденсатопровод. Потом несколько месяцев шло восстановление и замена труб на разрушенном участке газопровода. После аварии на газопроводе началось строительство ещё одной, резервной нитки трубопровода Мессояха-Норильск.

В 1981 году пущена в работу Дудинская установка по переработке газового конденсата.

В 1984 году в статье «Голубое топливо Таймыра» рассказывалось о тружениках линейно-эксплуатационных служб газопровода, коллективе линейно-производственного управления магистральных газопроводов (в составе объединения «Норильскгазпром»): «Осуществлён значительный объём работ по профремонту опорной части газопровода, линейной арматуры, подводных переходов. Здесь самоотверженно трудятся победители соцсоревнования: линейные трубопроводчики Г. И. Малых, Н. Н. Труфанов, Г. В. Дашмаков, В. В. Раевский, мастер ЛЭС В. П. Сухов, линейный обходчик Н. И. Артюхович и другие. Досрочно выполняют задания и соцобязательства коллективы Дудинской ГРС и энерготепловодогазоснабжения. Одними из лучших работников признаны: операторы ГРС А. П. Крещук, Н. А. Вострикова, аппаратчик химводоочистки Т. Л. Фокина, слесарь В. М. Басов. В выполнение поставленных задач немалый вклад вносят старейшие работники объединения, отмеченные правительственными наградами: водитель В. И. Аторин, машинист ДВС М. Н. Кузнецов, старейший инженер ЛЭС С. И. Сидзе, лучшие по профессии: автокрановщик М. Н. Савченко, машинист трубоукладчика А. А. Репетий, водители Ю. В. Андреев, В. А. Звездкин. Это их совместный труд, труд коллективов всех служб и подразделений, каждого работника газопровода, вливается в одно ёмкое понятие – газовая промышленность Таймыра» («Советский Таймыр», 1984, 1 сентября, С. 2).

В феврале 1985 года произведена заправка первого автомобиля газовым топливом после пуска в работу автоматической газокомпрессорной станции города Норильска.

Таймырский газовый комплекс с каждым годом рос и набирал силу. Если в 1969 году было добыто газа 17 млн. 824 тысячи кубометров, то в 1987 году добыча газа составила более пяти миллиардов кубометров. Газ – это электроэнергия и тепло, металл и стройматериалы. Технический прогресс с появлением газа на Таймыре пришёл не только в сферу производства, но и в судьбы людей. Угольные шахты законсервированы, тысячи высвободившихся шахтёров переведены на новое воспроизводство – добычу руды, строительство объектов. Десятки миллионов рублей экономии в год – вот результат решения важной проблемы, поставленной перед таймырскими газовиками.

За прошедшие годы Мессояха сильно изменилась: больше половины от её разведанных запасов газа уже выработано. Из шестидесяти эксплуатационных,

опытных и разведочных скважин – большинство ликвидировано. И вместе с тем газовики уверены, что «Мессояха была, есть и будет». Сегодня основная её функция – комплексная подготовка и переработка газа и газового конденсата, полученных со всех месторождений, перед дальнейшей транспортировкой в Норильск и Дудинку.

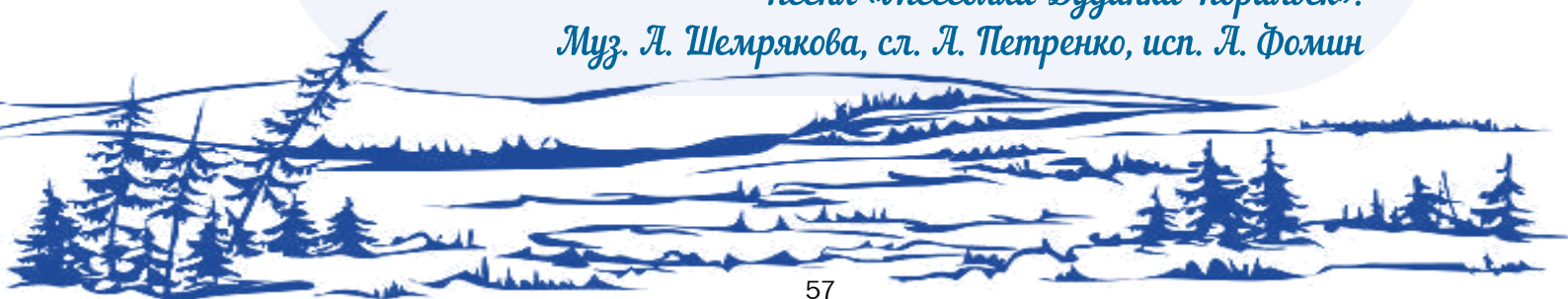
#### Библиография:

1. **Вачаева, В.** «Вы прибыли на Мессояху – гордитесь!» [Текст]: [о работе газовиков «Норильскгазпрома»] / Валентина Вачаева // Заполярный вестник. – 2007. – 10 марта. – С. 4-5. – (У газовиков).
2. **Гунина, С.** Мессояха: вперёд к прошлому [Текст]: [о газопроводе Мессояха – Норильск] / Светлана Гунина; фото автора // Заполярная правда. – 2010. – 28 мая (№ 75). – С. 1, 5.
3. **25 лет со** времени ввода первой очереди газопровода Мессояха-Норильск // Край наш Красноярский, 1994: библиогр. указ. / Красноярск. Гос. Краевая универс. Науч. б-ка. – Красноярск, 1993. – С. 29-31. – Библиогр.: 11 назв.
4. **Костикова, Ю.** Вторая жизнь газовиков [Текст]: [о жизни и работе промышленного посёлка Мессояха] / Юлия Костикова // Заполярный вестник. – 2008. – 5 апреля. – С. 4-5.
5. **Лизунов, В.** Открой свою Мессояху [Текст]: [рассказ] / Владимир Лизунов // Белый олень Сэреко: рассказы авторов Таймыра. – Красноярск, 1994. – С. 102.
6. **Лизунов, В.** Так начиналась Мессояха: Таймырские юбилеи [Текст]: [из истории Мессояхского месторождения] / Владимир Лизунов // Таймыр. – 2007. – 9 февраля. – С. 6; 14 февраля. – С. 5. – (Есть повод).
7. **Маркевич, Н.** Мессояха была, есть и будет [Текст]: [о Мессояхском газовом промысле] / Нина Маркевич // Факел Таймыра. – 2000. – № 18. – С. 25-28; Заполярный вестник. – 2000. – 24 ноября. – С. 2.
8. **Маскин, В.** Газ пришёл! [Текст]: [о строительстве газопровода Мессояха – Норильск] / Виктор Маскин; фото Владимира Макушкина // Заполярная правда. – 2009. – 24 декабря (№ 193). – С. 6. – (Это было).
9. **Недошивин, Н.** Штурм тундры [Текст]: (по материалам газеты «Таймыр» за 24 декабря 1968 года): [о строительстве рабочего посёлка Мессояхи] / Н. Недошивин // Таймыр. – 2007. – 18 апреля. – С. 7. – (Обратный отсчет: 2007–1932) (Вперёд – в прошлое).
10. **О чём не** писали газеты... [Текст]: [проблемы развития газовой отрасли на Таймыре] / подгот. Н. Солодовник // Факел Таймыра. – 2007. – № 9-10. – С. 22-23.
11. **Семёнов, В. А.** Есть красный стык! [Текст]: [13 января подписан акт об окончании строительства последнего участка третьей нитки газопровода Мессояха – Норильск] / В. А. Семенов // Советский Таймыр. – 1982. – 19 января (№ 12). – С. 3.



Приходилось нередко нам круто,  
Шли в пески, шли в тайгу, шли на риск.  
А теперь мы идём, мы идём по маршруту  
Мессояха–Дудинка–Норильск.  
И в огне, и в воде мы испытаны.  
Детство нежится в прямом лугу...  
Дорогая, мой адрес копытами  
Пишет в тундре олень на снегу.  
Жду письма, жду желанного часа,  
Ты на песню мою отзовись.  
На Таймыре, Таймыре строптивая трасса,  
Но зато самобытная жизнь.  
Мы краями пройдем необходимы,  
Только я без тебя не могу...  
Дорогая, мой адрес копытами  
Пишет в тундре олень на снегу.  
Здесь, на Севере в снежном прибое,  
У полярных студёных морей,  
Мы добудем, добудем тепло голубое,  
Голубое тепло для людей.  
Никогда мы не будем забытыми,  
А пока, обгоняя пургу,  
Дорогая, мой адрес копытами  
Пишет дикий олень на бегу.

Песня «Мессояха-Дудинка-Норильск».  
Муз. А. Шемрякова, сл. А. Петренко, исп. А. Фомин



## Норильскгазпром



*Знал геологов Таймыр,  
оленьеводов знал,  
металлургов, речников и  
горняков.  
И всё-таки, чтоб он доступней  
и теплее стал,  
Не хватало, видно, здесь  
газовиков.*

*Геннадий Медведев*



12 марта 1968 года министр газовой промышленности подписал приказ о создании управления «Заполярьегаз» для строительства газопровода Мессояха-Дудинка-Норильск, со временем преобразованное в производственное объединение «Норильскгазпром», решающее весь комплекс работ от бурения скважин до переработки газового конденсата.

Сегодня АО (акционерное общество) «Норильскгазпром» – самое северное в России предприятие, имеющее большой опыт по разведке, бурению, добыче, а также первичной переработке и транспортировке газа и газового конденсата в условиях

Крайнего Севера. От работы этого ведущего газодобывающего предприятия зависит бесперебойное газоснабжение Норильского промышленного района и жизнеобеспечение населённых пунктов Таймыра.

На счету коллектива предприятия немало трудовых побед. Ему неоднократно присуждалось первое место с вручением переходящего Красного знамени Мингазпрома.

«Норильскгазпромом» руководили: Фёдор Тимофеевич Бондарь (начальник управления строительства «Заполярьегаз» (1968–1970); Владимир Сергеевич Зотов (1970–1972); Владимир Михайлович Павлов (1972–1979); Валерий Петрович Бурдин (1979–1984); Валентин Иванович Репалов (1985–1995); Валерий Маркович Александриди (1995–1997); Владимир Александрович Боровков (технический директор (1997–2000); Александр Павлович Величко (главный инженер (1998–2001); Сергей Михайлович Сокол (1997–2002); Александр Сергеевич Орджоникидзе (2002–2003); Владимир Витальевич Шелков (2003–2006); Антон Анатольевич Мышаков (2006–2007); Юрий Николаевич Воронин (2007–2008); Александр Борисович Полиэктов (2008–2009); Владимир Иванович Кравцов (2009); Игорь Петрович Ключко (2009–2013); Максим Валентинович Фоминых (2013–2014); Олег Викторович Жирков (2014–2017); Андрей Юрьевич Чистов (2017-по настоящее время).

В подразделениях коллектива АО «Норильскгазпром» («Заполярьегаз») в разное время работали и продолжают работать: Ольга Геннадьевна Александриди; Владимир Петрович Анисимов; Олег Валентинович Арасланов; В. И. Аторин (медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Вадим Эдуардович Базеев; В. М. Басов; Александр Викторович Беляков; Алексей Иванович Богомоллов; Алексей Анатольевич Боровков; Александр Сергеевич Ботяновский; Евгения Ботяновская; Николай Иванович Букатка; Б. С. Бырин; Владимир Витальевич Васильев; Анастасия Игоревна Веклич; Владимир Иванович Величко; Татьяна Борисовна Величко; Н. А. Вострикова; Андрей Васильевич Вяткин; Валентина Ивановна Гайдай; Николай Гальяндин; Елена Васильевна Гейченко; П. Гершанович; Елена Геннадьевна Гнедова; Сергей Михайлович Гончаренко; Ярослав Юрьевич Гоцкий; Александр Григорьев; Е. Громыко; Айрат Фратович Гумеров; А. К. Гусев; Евгений Богданович Данилейко; Валентина Данилова; Г. Дашмаков; Руслан Денисламов; Иван Михайлович Деркачев; Артур Сафарбакиевич Джанибеков; Виктория Дылёва; Павел Вячеславович Егоров; Александр Степанович Ермаков (ветеран Великой Отечественной войны); Анатолий Николаевич Ерофеев; Альберт Амархадеевич Зинатуллин; Сергей Александрович Золотухин; Мария Зотова; Умар Хасанович Иваев; Николай Никитич Иванов (ветеран Великой Отечественной войны); Александр Павлович Игонин; Альберт Федорович (по другим данным Фадеевич) Калашников (ветеран Великой Отечественной войны); Л. Калиниченко; Ю. И. Каюткин; Н. С. Кирьяков; Евгений Александрович Киселев; Геннадий Клименков; Олег Георгиевич Кобыжаков; Юлия Кокова; Е. А. Комаровский; Сергей Юрьевич Кондратьев; Пётр Николаевич Конопацкий; Игорь Витальевич Коробкин; А. А. Котов; Владимир Арсентьевич Кочеватов; Константин Геннадьевич Крахмалев; А. П. Крещук; В. Н. Крещук; Александр Юрьевич Крутиков; М. Н. Кузнецов; Юрий Кулумаев; Александр Куракин; Бекмурат Курбантаев; Эльдар Курбантаев; Линар Маулитьянович Латыпов; М. А. Левин; Юрий Левицкий; Максим Петрович Леднев; Юрий Николаевич Ликинов; Георгий Захарович Литвиненко (ветеран Великой Отечественной войны); Вячеслав Игоревич Логвиненко; Энлик Токтарбековна Лоскутникова; Константин Александрович Лукоянов; Никита Луценко; Евгений Мазурик; А. С. Максимов; Владимир Иванович Малетин; Антонина Ивановна Мальцева; Г. И. Малых; Александр Расилевич Маматов; Геннадий Васильевич Медведев; А. В. Миронов; Е. А. Миронов; О. П. Митрофанова; Виктор Степанович Мищенко; Максим Владимирович Науман; Сергей Нежежин; Виктор Никитин; Александр Новожилов; Сергей Платонович Окладников (ветеран Великой Отечественной войны); Борис Васильевич Ольховский; Эдуард Евгеньевич Онищенко; Н. П. Павлов; А. Н. Павлюченко; Евгений Панов; Руслан Сергеевич Парфенюк; Сергей Сергеевич Паськов; Николай Перепечаев; Гульнара

Петрова; Игорь Александрович Пичугин; Александр Борисович Полиэктов; Алексей Иванович Полях; Андрей Николаевич Поняков; А. И. Постников; М. И. Постникова; А. Н. Привалов; Сергей Евгеньевич Притужалов; А. А. Пропп; Виктория Пурич; Роман Путилин; Владимир Васильевич Раевский (медаль «За трудовое отличие»); Виктор Валентинович Рак; А. И. Репетий; Вера Рипак; Н. В. Рябова; Геннадий Алексеевич Рязанцев; Ильгис Сабилов; Руслан Саитов; Юрий Николаевич Сасов; Надежда Семёновна Саула; А. Селезнев; Виктор Валерьевич Селиванов; Фёдор Семёнов; Наталья Семёнова; Сергей Сила; Самуил Иванович Сидзе (орден Трудовой Славы III степени); Гелий Панфилович Соколов (ветеран Великой Отечественной войны); Николай Игоревич Солодовников; Вадим Старков; Аркадий Геннадьевич Стригунов; В. П. Сухов; Зейнадин Мусаевич Телениязов; Андрей Терещенко; Александр Михайлович Титаренко; Константин Анатольевич Тищенко; Михаил Михайлович Третьяков; Сергей Трушин; Валентин Владимирович Трясугин; Роман Ушаков; Николай Васильевич Филатов; Рафаиль Рахимович Фисахов; Любовь Ивановна Фисун; Т. Л. Фокина; Расул Хаджиназаров; Мария Хворова; Н. П. Хромченко; Ильгиз Хуснутдинов; В. Ф. Цыбин; Сергей Робертович Чалкин; Владимир Фёдорович Черноталов; Александр Викторович Чернухин; В. Л. Чирикалов; Андрей Чистов; В. И. Чистякова; Лидия Резвановна Шапран; Даниил Шадрин; Сергей Шаров; Екатерина Александровна Шашкова; Пётр Валерьевич Шершневу; Геннадий Евгеньевич Шулика; Андрей Викторович Эктов и многие другие.

В феврале 1972 года в опытно-промышленную эксплуатацию было введено Южно-Солёнинское месторождение, разрабатываемое «Норильскгазпромом». В 1983 году – Северо-Солёнинское газоконденсатное месторождение. Это было самое крупное из освоенных месторождений, но и его запасы оказались ограничены. Вследствие чего появилась угроза для территории к 2001 году оказаться в отраслевом кризисе. Чтобы этого не допустить, разведчики недр активно начали новые исследовательские работы. В 1995 году «Норильскгазпром» вышел на Пеляткинское газоконденсатное месторождение. Оно было признано самым большим и перспективным. Всего на этой площадке было запланировано ввести в эксплуатацию 65 скважин. Было объявлено, что газ Пелятки позволит Большому Норильску не испытывать недостатка в энергоносителях как минимум 60 лет.

По итогам Всесоюзного соцсоревнования 1987 года коллективу объединения «Норильскгазпром» присуждено второе место среди предприятий отрасли. Коллективу управления магистральных газопроводов присуждено первое призовое место среди предприятий объединения, а Дудинская ЛЭС (линейно-эксплуатационная служба) признана лучшей службой этого управления («Советский Таймыр», 1988, 15 марта, С. 2).

В 1987 году в жилом вагончике посёлка Факел произошёл пожар. Валерий Александрович Иголкин, председатель профкома СМУ-1 «Норильскгазпром» спас детей от огня. За свой подвиг он был награждён медалью «За отвагу на пожаре».

С 1993 года «Норильскгазпром» – открытое акционерное общество, с августа 2016 года – Акционерное общество «Норильскгазпром».

В 1995 году экспедиция глубокого бурения ОАО «Норильскгазпром» начала разработку Пеляткинского газоконденсатного месторождения. В апреле 1999 года на Пелятке зажжён первый факел. С 2003 года идёт разработка месторождения. Газ Пелятки позволит решить проблему газоснабжения территории на несколько десятилетий XXI века.

В 1998 году было создано новое газодобывающее предприятие ОАО «Таймыргаз», которое открыло долгосрочные перспективы развития горно-металлургической компании «Норильский никель» и ОАО «Норильскгазпром». «Норильскгазпром» является одним из акционеров ОАО «Таймыргаз».

Основной партнер предприятия – ОАО «Таймыргаз», для которого ОАО «Норильскгазпром» осуществляет добычу и транспортировку углеводородного сырья. Система магистральных трубопроводов, эксплуатируемая ОАО «Норильскгазпром», не связана с единой системой газоснабжения Российской Федерации. Основными потребителями углеводородного сырья являются ОАО «Норильско-Таймырская

энергетическая компания», предприятия Заполярного филиала ОАО «ГМК «Норильский никель» и города Дудинки. Распределение газа в Норильском промышленном районе осуществляется с четырёх газораспределительных станций, эксплуатацию которых также ведёт ОАО «Норильскгазпром».

В 2016 году «Норильскгазпром» проводил модернизацию джукера газопровода в районе 52-го километра реки Большая Хета. Сегодня основная работа проходит на самом молодом месторождении – Пеляткинском газоконденсатном, где продолжается строительство необходимой инфраструктуры.

#### Библиография:

1. **Гуськов, А.** Не газом единым [Текст]: Норильскгазпром – равноправный партнер: [сотрудничество ОАО «Норильскгазпром» с населением, местными органами власти сельского поселения Караул] / Анатолий Гуськов; фот. Вадима Кирпиченко // Таймыр. – 2016. – 25 мая (№ 56). – С. 4. – (Таймырская глубинка).
2. **Зотов, И.** Газа хватит надолго [Текст] ОАО «Норильскгазпром» в марте исполнилось 35 лет / Иван Зотов // Норильский никель. – 2003. – № 2. – С. 34: фот.
3. **Костикова, Ю.** Юбилей скважины [Текст]: [сорокалетний юбилей отметит «Норильскгазпром»] / Юлия Костикова; фото Вадима Кирпиченко // Заполярный вестник. – 2008. – 26 марта. – С. 1-2.
4. **Маркевич, Н.** Норильскгазпром держит ответ за территорию [Текст]: [взаимоотношения с коренными народами] / Нина Маркевич // Факел Таймыра. – 2006. – № 1-2. – С. 20-23: фот.
5. **Медведев, Г.** От первых факелов [Текст]: [история создания и развития «Норильскгазпрома», газопровода Мессояха-Норильск] / Г. Медведев // Советский Таймыр. – 1988. – 15 марта. – С. 2: фот. – (Газ и нефть Таймыра – Родине).
6. **Мы помним,** как все начиналось: Норильскгазпром 1968–2002: историческая летопись [Текст] // Факел Таймыра. – 2002. – № 8-9. – С. 3-4.
7. **Наш день,** наш праздник, наш Норильскгазпром // Факел Таймыра. – 2001. – № 8. – 40 с. – (Специальный выпуск ко дню работника нефтяной и газовой промышленности).
8. **Новожилов, А.** Газ для нас [Текст]: [беседа с главным геологом ОАО «Норильскгазпром» Александром Новожиловым о добыче газа в НПП] / записала Алла Шуняева // Факел Таймыра. – 2004. – № 2-4. – С. 10-11: фот.
9. **Норильскгазпром – достояние** Таймыра [Текст] / фото: Дениса Кожевникова, Александра Просекова // Дудинка. – 2002. – № 5-7. – С. 12-13.
10. **«Норильскгазпром – моя семья»** [Текст]: [о главном инженере Управления магистральных газопроводов ОАО «Норильскгазпром» Умаре Хасановиче Иваеве и Татьяне Борисовне Величко мастере газораспределительных станций] // Факел Таймыра. – 2001. – № 8 (29). – С. 22-23: фот.
11. **«Норильскгазпром» – план до 2030 года** [Текст] // Таймыр. – 2011. – 29 декабря (№ 148). – С. 3.
12. **«Норильскгазпром»** отметит 40-летний юбилей [Текст]: [в Музее истории и освоения и развития НПП открылась тематическая экспозиция, посвященная юбилею] // Таймыр. – 2008. – 21 марта. – С. 3.
13. **Норильскгазпром: 1968-2008** [Текст]: 40 лет роста / Управление по социальному развитию ОАО «Норильскгазпром»; ред.: Т. Глебова, Н. Солодовник. – М.: ООО «Второй вариант», 2008. – 144 с.: цв. ил. – (Норильскгазпрому 40 лет).
14. **С Днем рождения,** Норильскгазпром! [Текст] // Факел Таймыра. – 2003. – № 3-5. – С. 2-5: фот.

## Дудинский цех переработки газового конденсата

Дудинский Цех переработки конденсата (ЦПК) – это единственное на весь Таймыр и Норильский промышленный район перерабатывающее предприятие, где из газового конденсата получают топливо для котельных, а также бензиновую и дизельную фракции, которые используются как компонент, добавка к привозному моторному топливу – солярке и бензину. Основная задача цеха одна – чтобы бесперебойно и безаварийно работало технологическое оборудование, обеспечивая непрерывный цикл переработки газового конденсата. А к этому причастны все, начиная с оператора

технологической установки и заканчивая слесарем по ремонту оборудования. В ведении цеха находятся товарно-сырьевой парк и энергосиловое хозяйство. ЦПК накапливает конденсат, тщательно подготавливает технологическое оборудование для ответственной работы. После накопления конденсата следует его плановая переработка. Специалисты ремонтируют печь подогрева и одновременно подготавливают компрессоры сжатого воздуха к работе.

В декабре 1979 года в Дудинке началось строительство технологического цеха переработки газового конденсата. Всего за два года силами Норильскгазпрома и подрядной организации «Норильсктрубпроводстрой» он был возведён. Генеральным проектировщиком установки переработки конденсата являлся Саратовский научно-исследовательский институт разработки газопромыслового оборудования. «16 сентября 1981 года подписан акт о сдаче под пуско-наладочные работы Дудинской установки по переработке газового конденсата. Началось комплексное опробование основных агрегатов нового предприятия – первенца нефтеперерабатывающей промышленности на Таймыре» («Советский Таймыр», 1982, 23 февраля, С. 2). 30 декабря 1981 года Дудинский цех по переработке газового конденсата вступил в строй. В 1981 году впервые на Таймыре получены бензин и дизельное топливо. Технологическая установка выведена на проектную мощность. Пущена в работу водогрейная котельная.

В 1982 году установка принята в эксплуатацию Государственной комиссией как опытно-промышленная. Пущены в эксплуатацию очистные сооружения и флотационная установка. В ходе пусконаладочных работ в цехе подано и внедрено 21 рацпредложение с общим экономическим эффектом 19,7 тысячи рублей.

В ноябре 1982 года в резервуарном парке цеха переработки газового конденсата «Норильскгазпром» произошёл пожар. При сильном морозе дудинские пожарные двое суток боролись с огнём, из которого вышли победителями. За мужество и отвагу Анатолий Николаевич Яроцкий (командир отделения ВСПО-1), Павел Иванович Федосеев (начальник отдела Государственного пожарного надзора Таймырского окружного ОВД; ветеран Великой Отечественной войны), Станислав Викторович Бирюков (заместитель начальника ВСПО-3) были награждены медалью «За отвагу на пожаре».

В 1983 году за счёт рационального использования оборудования, уплотнения рабочего времени, совмещения профессий и внедрения рационализаторских предложений производительность труда увеличилась в 1,5 раза. Выполнен комплекс работ по изменению технологии приёма сырья и откачки готовой продукции.

В марте 1984 года в статье «Молодые горизонты» рассказывалось о новом молодом коллективе, созданном в структуре объединения «Норильскгазпром»: «УПК – так назывался в период строительства Дудинский цех переработки газового конденсата. С момента пуска этого уникального для Таймыра предприятия минуло два года. И не только название изменилось с тех пор. Освоение нового для Таймыра производства открыло перспективу получения за Полярным кругом своего бензина и дизельного топлива. Благодаря выпускаемой цехом продукции уже сегодня снижены потребности Таймыра в дорогостоящих перевозках топлива Северным морским путём и по Енисею. Настоящий заводской комплекс расположился на окраине Дудинки: серебристые корпуса, многочисленные огни его видны и со стороны Енисея, и со стороны тундры. Предприятие работает, его бензин и дизельное топливо находят своих потребителей во многих автохозяйствах Таймыра. В общем итоге предприятие закрывает десятую часть потребностей Таймыра в топливе, а для Севера это немало» («Советский Таймыр», 1984, 14 марта, С. 2).

С начала 1984 года «в Дудинском цехе переработки газового конденсата его переработано сверх плана на 17, 3 процента, к тому же на 33 процента больше плана выработано бензина... коллектив цеха добился снижения себестоимости таймырского топлива на 22,5 процента по сравнению с плановыми показателями» («Советский Таймыр», 1984, 29 июня, С. 1). В это время в газете знакомили с передовиками предприятия: «Владимир Анатольевич Кацов – старший оператор технологических



установок Дудинского цеха по переработке газового конденсата. Он обеспечивает высокие производственные показатели предприятия, имеет несколько поощрений за отличный труд»; «Сменный инженер Дудинского цеха по переработке газового конденсата Владимир Алексеевич Заикин хорошо знает производство. Он умелый организатор, это его качество проявляется в общественной жизни – третий год подряд он возглавляет комсомольскую организацию предприятия; Он пришёл сюда в 1980 году, когда здесь ещё была строительная площадка, был рядовым рабочим, участвовал в монтаже, наладке оборудования»; «Старший оператор технологических установок Дудинского цеха по переработке газового конденсата Николай Яковлевич Ряховский почти всю жизнь посвятил работе в нефтехимии. Он один из лучших опытных работников цеха по переработке газового конденсата, всегда очень уверенно работает с техникой» («Советский Таймыр», 1984, 4 июля, С. 1; 10 июля, С. 2; 12 июля, С. 1).

В 1984 году были утверждены технические условия по качеству выпускаемой продукции. По итогам соцсоревнования за год коллектив цеха занял первое место среди предприятий первой группы производственного объединения «Норильскгазпром». Комсомольская организация была признана лучшей в объединении. В декабре этого же [1984] года в статье «Хорошее начало» начальник резервуарного парка В. И. Бравков подводил итоги работы: «Коллектив цеха по переработке газового конденсата досрочно выполнил взятые обязательства...начиная с июня 1984 года, цех работает в счёт последнего года одиннадцатой пятилетки. Большие перемены произошли за последние годы на новом предприятии Таймыра. В этом году был сдан в эксплуатацию административно-хозяйственный корпус. В нём разместились механические мастерские, гараж, химлаборатория, аппарат управления. В этом корпусе предусмотрены также бытовые помещения, оборудованные душевыми, есть даже своя сауна. Совсем недавно начал свою работу медпункт, в ближайшее время будет введена в эксплуатацию новая рабочая столовая» («Советский Таймыр», 1984, 18 декабря, С. 3).

В 1985 году пятилетний план выпуска товарной продукции выполнен: по выработке бензина – 1 мая, по выработке дизельного топлива – 1 августа 1985 года. Прибыль от реализации товарной продукции за одиннадцатую пятилетку составила 12 миллионов 600 тысяч рублей.

В 1986 году переработка продукции составила 128,6 процентов плановой. Производительность труда 161,4. Текучесть кадров сведена до 4 процентов. По итогам соревнования за II квартал среди предприятий города ему присвоено звание «Коллектив образцового порядка». Начаты работы по реконструкции резервуарного парка.

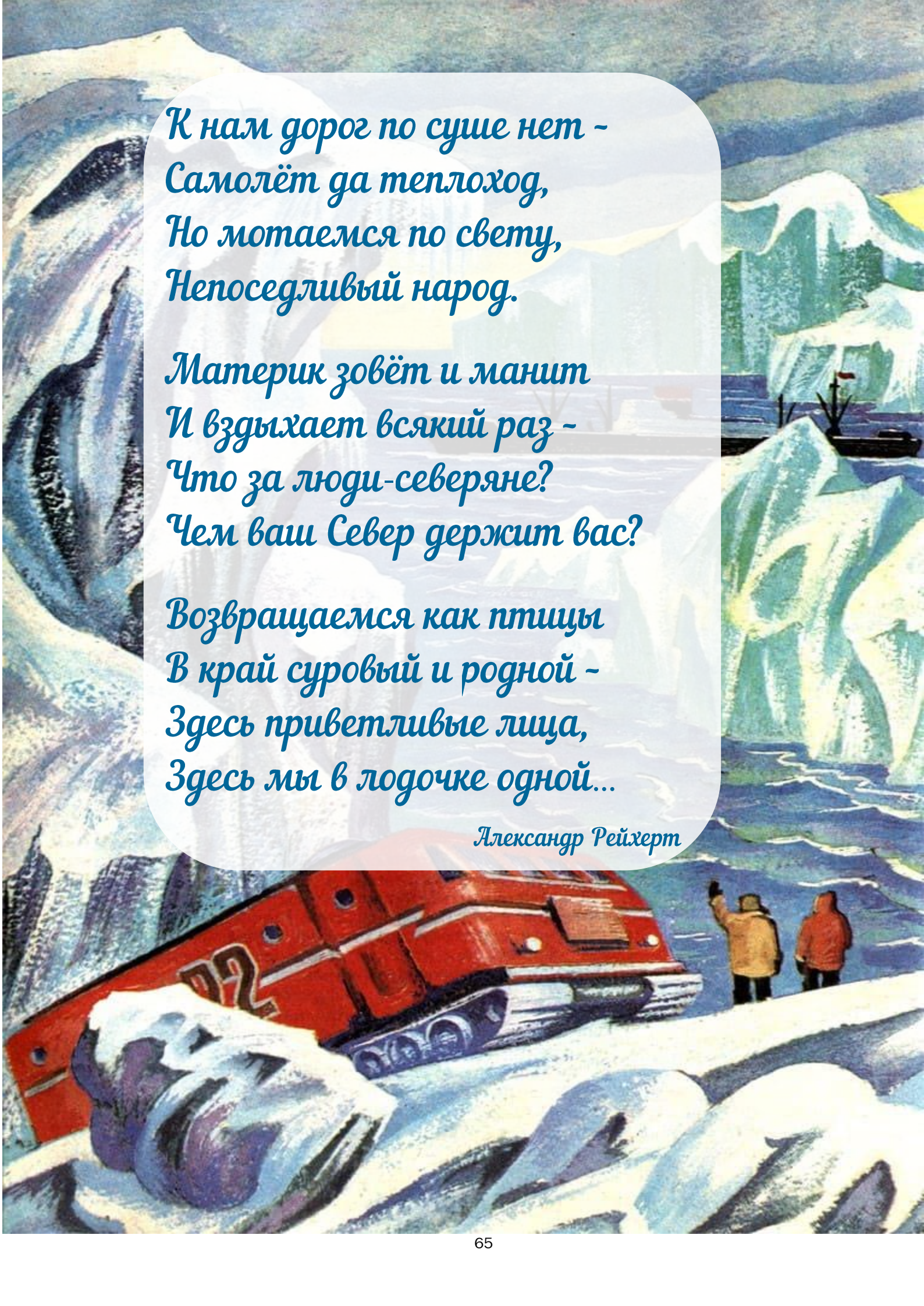
В декабре 2001 года начальник технологического цеха переработки конденсата В. Афанасьев в статье «Столько зим и столько лет...», посвящённой юбилею предприятия, рассказывал: «За период с января 1981 года всего было переработано 692706 тонн газового конденсата. Из этого объёма выработано 364342 тонны бензиновой фракции и 319673 тонны дизельной. Сегодня в цехе переработки конденсата, состоящего из множества объектов, всех работников – шестьдесят один человек. Раньше, когда объёмы подачи конденсата намного превышали сегодняшние, в цехе было больше работников. Но и тогда, и сегодня люди уверенно справлялись со своей работой. Нынче коллектив Дудинского ЦПК тоже не изменил давней традиции. И в год своего двадцатилетия намеченное задание выполнено почти вдвое». Говоря о перспективах развития предприятия, он отметил: «Потребность во всех основных видах моторного топлива на Таймыре может быть удовлетворена за счёт освоения Пеляткинского газоконденсатного месторождения. В среднем ожидается поступление 150 тысяч тонн конденсата в год. Встаёт задача увеличения наших производственных мощностей...уже в 2002 году необходимо заключить договор-контракт на строительство установки переработки конденсата производственной мощностью примерно 120 тысяч тонн в год» («Таймыр», 2001, 21 декабря, С. 7).

Сегодня Цех переработки конденсата – современное предприятие в структуре Норильскгазпрома, в коллективе которого также работали и продолжают работать профессионалы: А. Агаев; В. В. Андреева; Владимир Афанасьев; Анатолий Владимирович Белов; В. А. Белов; Н. Е. Болдарева; Юрий Бородулин; Владимир Иванович Бравков; Алексей Валентинович Ваганов; Валерий Никифорович Ветошкин; Виталий Владимирович Генералов; Людмила Владимировна Генералова; Л. В. Глазунова; Владимир Васильевич Гриценко; Таисия Владимировна Демченко; Владимир Кириллович Денисенко; В. Еременко; Евгений Атарьевич Еременков; Людмила Васильевна Жумак; Алла Ефимовна Закревская; Валентина Алексеевна Злобина; Александр Олегович Золин; Евгений Георгиевич Зубков; Ольга Николаевна Кабанова; М. В. Кацова; С. Козлов; Сергей Викторович Кондасов; Александр Николаевич Кочегаров; Владимир Васильевич Крепышев; Н. П. Крепышева; Лидия Романовна Куянец; Николай Васильевич Лапуков; Галина Фёдоровна Ломтева; Владимир Алексеевич Лопаев; Александр Васильевич Мищенко; Зинаида Евграфовна Мищенко; Любовь Ивановна Молчанова; Екатерина Моор; В. Н. Нечаева; Е. А. Новожилова; В. Петров; Л. Я. Петрова (медаль «Ветеран труда»); С. П. Петрова; Николай Иванович Плотников; В. М. Попов; В. Процкий; М. В. Раевская; Геннадий Георгиевич Размахаяев; Светлана Геннадьевна Романюта; Валерий Яковлевич Селедец; Наталья Евгеньевна Сладкая; Сергей Робертович Чалкин; В. Г. Чибиркина; Фёдор Иосифович Шейн и многие другие.

#### Библиография:

1. **Афанасьев, В.** Столько зим и столько лет... [Текст]: Технологическому цеху переработки конденсата ОАО «Норильскгазпром» – 20 лет / Владимир Афанасьев; подгот. Владимир Солдаков // Таймыр. – 2001. – 21 декабря. – С. 7.
2. **Бравков, В. И.** Хорошее начало [Текст] / В. И. Бравков // Советский Таймыр. – 1984. – 18 декабря (№ 245). – С. 3.
3. **Горшин, Н.** Молодые горизонты [Текст]: [о Дудинском цехе переработки газового конденсата] / Н. Горшин // Советский Таймыр. – 1984. – 14 марта (№ 51). – С. 2.
4. **Еременко, В.** Флагман нефтехимии Таймыра [Текст] / В. Еременко // Советский Таймыр. – 1986. – 6 сентября. – С. 4.
5. **Кондасов, С.** Курс – эффективность [Текст] / С. Кондасов // Советский Таймыр. – 1984. – 29 ноября (№ 231). – С. 2.
6. **Мы молоды. Нам** – 20 [Текст] // Факел Таймыра. – 2001. – № 12. – С. 12-13: фот.цв.
7. **Николаев, Б.** Становление [Текст]: [о Дудинском цехе переработки газового конденсата] / Б. Николаев // Советский Таймыр. – 1983. – 25 мая (№ 101). – С. 2.





*К нам дорог по суше нет -  
Самолёт да теплоход,  
Но мотаемся по свету,  
Непоседливый народ.*

*Материк зовёт и манит  
И вздыхает всякий раз -  
Что за люди-северяне?  
Чем ваш Север держит вас?*

*Возвращаемся как птицы  
В край суровый и родной -  
Здесь приветливые лица,  
Здесь мы в лодочке одной...*

*Александр Рейхерт*

## Транспорт и связь Таймыра: история и современность

Транспортная сеть Таймырского Долгано-Ненецкого района представлена водным (морским и речным), воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом. Полуостров Таймыр не связан автомобильными и железными дорогами с остальной территорией России; внешние пассажирские перевозки осуществляются речным (летом по р. Енисей) и авиатранспортом. Дудинку с Норильском связывает автомобильное шоссе федерального значения (96 км). Железная дорога Дудинка–Норильск является подъездным путём к Дудинскому морскому порту. Автотранспорт локализован преимущественно в Норильске, Дудинке, Хатанге и Диксоне. Трубопроводный транспорт представлен газопроводом Мессояха–Норильск. Вблизи северной границы Таймыра проходит трасса Северного морского пути Мурманск–Диксон–Хатанга–Тикси–бухта Провидения. Северный морской путь является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными регионами страны. Северный морской путь становится крупнейшей транспортной магистралью, обеспечивающей вывоз полезных ископаемых, добываемых в зоне его влияния, не только в Россию, но и за границу. К настоящему времени движение судов по Западному сектору к устью р. Енисей наиболее освоено, арктическая трасса работает в режиме продлённой навигации (практически круглый год). Основные порты: Дудинка, Хатанга, Диксон. Судходство интенсивно действует на реках Енисей, Пяси́на, Хатанга. Круглогодично город Дудинка связана морским сообщением с Архангельском и Мурманском, а в навигацию – речным сообщением с Красноярском и Диксоном.



Пассажирские перевозки водным транспортом осуществляются Администрацией Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района через порт города Дудинки. Порт расположен на правом берегу реки Енисей в устье притока реки Дудинка на расстоянии 220 морских миль от Карского моря. Продолжительность речной навигации составляет: 110-130 дней (ориентировочно с начала июля по середину октября), морской: 270-280 дней (в течение всего года, за исключением периода половодья и подготовительных работ в мае – июне, октябре). Пассажирские речные перевозки по

реке Енисей по маршруту Дудинка–Потапово–Красноярск–Потапово–Дудинка осуществляет ОАО «ПассажирРечТранс» на теплоходах «Валерий Чкалов», «Близняк» и «Александр Матросов». Пассажирский теплоход «Таймыр», эксплуатируемый Хатангским морским торговым портом в летнее время обеспечивает сообщение с посёлками сельского поселения Хатанга, курсируя в южном и северном направлениях, к Хатангскому заливу и по реке Попигай. Предприятиями внутреннего водного транспорта: ООО «Промысловое хозяйство «Енисей», ЗАО «Хатангский морской торговый порт» за 9 месяцев 2012 года выполнено 47 рейсов, перевезено 2526 пассажиров. Муниципальное унитарное предприятие «Диксонбыт» осуществляет только пассажирские перевозки между материковой и островной частями пгт. Диксон теплоходом «С. Гуменюк». На территории Таймыра основными грузоперевозчиками являются: ЗТФ ПАО «ГМК «Норильский никель», Таймырское районное управление ОАО «Енисейское речное пароходство», ООО «Причал», ООО «Судоходная компания «Транзит-СВ», ООО «Енисейтранс-сервис», ООО «Валента+», а также ряд других транспортно-экспедиционных компаний.

Авиация всегда играла и продолжает играть важнейшую роль в развитии Таймыра и обеспечении его жизнедеятельности. Нигде, как на Севере, так не любят и не ценят авиацию. Она сокращает расстояния, сближает отдалённые точки Заполярья. Ежегодно полярная авиация перевозит сотни тысяч тонн народнохозяйственных грузов, тысячи пассажиров. Без труда членов экипажей воздушных судов, работников наземных служб, всех, кто обеспечивает надёжность авиасообщений, невозможно представить успешное социально-экономическое развитие Таймырского муниципального района. Без авиации немыслима сегодняшняя жизнь всех, кто здесь живёт и трудится. Современная сеть авиаперевозок на Таймыре включает в себя два аэропорта федерального значения – «Алыкель» (Норильск) и «Хатанга» (филиал № 4 Государственного предприятия Красноярского края «КрасАвиа»), а также четыре аэропорта местных воздушных линий – «Валёк», «Диксон» (филиал №5 Государственного предприятия Красноярского края «КрасАвиа»), «Снежногорск», посадочная площадка «Дудинка». Общая протяжённость маршрутной сети пассажирского воздушного транспорта на территории муниципального района составляет 3011,0 км, воздушные пассажирские перевозки осуществляют два предприятия: открытое акционерное общество «Авиакомпания «Таймыр» (по муниципальным маршрутам); филиалы государственного предприятия Красноярского края «КрасАвиа» (по муниципальным и межмуниципальным маршрутам). Для обеспечения пассажирских авиаперевозок на территории района действуют 16 вертолётных площадок в посёлках: Новая, Хета, Катырык, Каяк, Новорыбная, Сындасско, Попигай, Усть-Порт, Носок, Байкаловск, Воронцово, Усть-Авам, Волочанка, Потапово, Хантайское Озеро и с. Караул. Только за 9 месяцев 2012 года предприятия воздушного транспорта: ОАО «Авиакомпания «Таймыр», ГП КК «КрасАвиа» выполнили 138 рейсов, перевезли 4114 пассажиров. Пассажирские перевозки осуществляются воздушными судами типа АН-24 (АН–26100) по маршрутам Хатанга–Норильск–Хатанга, Норильск–Диксон–Норильск; вертолётами Ми-8 по маршрутам Дудинка–Усть-Порт–Караул–Носок–Дудинка, Дудинка–Караул–Байкаловск–Воронцово–Дудинка, Дудинка–Усть-Авам–Волочанка–Дудинка, Дудинка–Потапово–Хантайское Озеро–Дудинка.

Железная дорога является структурной единицей ЗФ ПАО «ГМК «Норильский никель» и не входит в единую железнодорожную транспортную систему Российской Федерации. Протяжённость указанной частной железной дороги – 319 км. Железнодорожная сеть не имеет примыканий к путям общего пользования сети Российских железных дорог. Железнодорожное хозяйство ЗФ ПАО «ГМК «Норильский никель» осуществляет перевозки технологических грузов. Так, за 2015 год общий грузооборот железной дороги составил 18,2 млн. тонн. Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом на территории муниципального образования «Город Дудинка» не осуществляются.

У муниципального образования «Город Дудинка» отсутствует автомобильное сообщение с административным центром Красноярского края, а также другими регионами Российской Федерации. Пассажирские перевозки автомобильным транспортом на территории муниципального района осуществляются МУП (муниципальным унитарным предприятием) «Пассажиравтотранс» по двум междугородним маршрутам: № 115 Дудинка-Норильск-Дудинка, № 110 Дудинка-аэропорт Норильск-Дудинка и трём внутригородским маршрутам. В летнее время действует маршрут выходного дня: №3 Дудинка-р. Косая. Так, по официальным данным (в течение 2011–2016 годов) в среднем в год по муниципальным автобусным маршрутам перевозилось 118,152 тыс. чел. Кроме общественного автомобильного транспорта жители муниципального образования «Город Дудинка» пользуются услугами легкового такси, а также личным легковым транспортом. По итогам 2016 года на территории муниципального образования «Город Дудинка» зарегистрировано 5675 ед. транспортных средств (в том числе 4700 ед. личного легкого транспорта).

От аэропорта «Алыкель» всего существует две дороги: федеральная до Дудинки и муниципальная–Алыкель–Норильск. За зимний период на автомобильной дороге Дудинка-Алыкель более 30 раз вводятся ограничения движения. Часто движение полностью прекращается, и сотрудники ГИБДД не выпускают машины из города, так как видимость при метелях можно назвать нулевой. В зимний период здесь работает штаб «Шторм», в состав которого входят представители подрядной организации ФКУ «Байкалуправтодор», администрации Таймырского муниципального района ГИБДД и МЧС. На данный штаб возложены функции по закрытию и открытию дорог, обеспечению безопасности на время ограничения.

На территории сельского поселения Хатанга пассажирские перевозки осуществляются открытым акционерным обществом «Полярная геологоразведочная экспедиция». В зимнее время транспортное сообщение между посёлками сельского поселения Хатанга осуществляется по зимникам. Также по зимникам осуществляются грузоперевозки по маршрутам Хатанга–Норильск и Хатанга–Красноярск (через Якутию). Оптимальным транспортом для таких переездов являются вездеходы на шинах сверхнизкого давления. Такой же техникой пользуются и участники многочисленных арктических экспедиций, регулярно проезжающих через Хатангу. На территории городского поселения Диксон пассажирские перевозки осуществляются обществом с ограниченной ответственностью «Таймырская энергетическая компания».

#### **Немного истории:**

Почтовая история Севера неотделима от истории Дудинки, основанной в 1667 году и уже в ранней своей истории, ставшей одним из центров почтовой связи. Почта на Дудинку шла через Туруханск, основанный с 1662 году и ставший административным центром Туруханского края, упиравшегося на севере в Карское море. История почтовой связи знает многие виды доставки сообщений: от голубей до собачьих, оленьих и лошадиных упряжек, аэросаней, ледоколов, самолётов и радиоволн.



На енисейском Севере долгое время не было никаких почтовых учреждений, кроме дудинской и туруханской почты. К моменту образования Таймырского округа на его территории практически отсутствовали современные средства почтовой и электрической связи, имелось кроме Дудинского, ещё одно почтовое отделение – в Хатанге и несколько маломощных радиостанций. В 1927 году из Красноярска до Дудинки почтовая корреспонденция доставлялась по гужевым трактам на лошадях и оленях за 40 дней, на пароходах по Енисею – за 9 дней. 26 мая 1931 года постановлением Президиума оргкомитета Таймырского национального округа была образована Таймырская окружная контора связи. В тот же год на Таймыре начали функционировать 6 предприятий этой отрасли, включая радиосвязь, осуществлявшуюся

при помощи рации мощностью 150 ватт. Почтовая связь начала перестраиваться коренным образом лишь с появлением большой авиации. Енисейская полярная авиалиния с центром в Красноярске была в 1930-е годы самой длинной в стране. В 1932 году лётчик Ф. Б. Фарих совершил опытный почтовый рейс по маршруту Красноярск-Дудинка вдоль течения Енисея (подробнее в разделе «Авиационная история освоения Арктики»). Несколько лет спустя авиапочтовая связь в северных условиях была отработана, и самолёты доставляли почту по трассе Красноярск – Дудинка за 10 часов. На Диксон и Челюскин почту доставляли самолётами из Красноярска не менее чем за 10 дней.

Радио – незаменимое средство информации на территории огромного по площади Таймырского муниципального района. Его позывных ждут не только в Дудинке, но и в отдалённых северных посёлках и оленеводческих стойбищах. История радиовещания на Таймыре начиналась с решения бюро Красноярского краевого комитета ВКП(б), принятого 17 сентября 1931 года об организации сначала в Дудинке, а в перспективе – во всём Таймырском национальном округе, местного радиовещания. За короткое время в окружной конторе связи была установлена радиотрансляционная аппаратура на восемьдесят радиоточек, закопаны столбы и подготовлено всё для того, чтобы в Дудинке стало возможным слушать проводное радио. 20 октября 1931 года в Дудинке прозвучал в эфире первый номер радиогазеты с позывными «Говорит Дудинка!». С этого дня ведёт свой отчёт Таймырское радио. Регулярность первых передач, география охвата слушателей были поначалу невелики. Сначала вещание велось только на русском языке, а 29 сентября 1948 года началось вещание на языках народов Таймыра: на долганском, затем ненецком, нганасанском и энецком. Для тысяч коренных жителей Таймырского Севера «небумажная газета» стала поистине окном в мир; она не только рассказывала о трудовых достижениях таймырцев, быте, перспективе и планах, но была и сегодня является настоящим родником сохранения национальной культуры. Архивные магнитофонные записи хранят память о людях, живших несколько десятилетий назад.

За время существования Таймырское радио пережило не одну структурную реорганизацию. Созданная 20 октября 1931 года радиогазета превратилась со временем в редакцию радиовещания, затем в комитет по телевидению и радиовещанию и, наконец, в Государственную телерадиокомпанию «Таймыр». Теперь оно в составе территориального отделения филиала ФГУП «ВГТРК» «ГТРК «Норильск» в городе Дудинка. История становления и развития киносети и телевидения на Таймыре подробно освещена в пособии «Кино. Из века в век» (Дудинка, 2016, Режим доступа: <http://www.gorod-dudinka.ru/biblioteki/kabinet-kraevedeniya/iskusstvo-tajmyra/5771-kino-iz-veka-v-vek-istoriya-razvitiya-kino-i-televideniya-na-tajmyre-spravochno-bibliograficheskoe-posobie>).



С 16 сентября 1932 года установлена постоянная регулярная радиосвязь с Хатангой. В январе 1933 года, прибывшие из Авамского района делегаты из числа коренных народов на 2-й пленум Таймырского ОИКа, на радиостанции села Дудинки «с особым интересом рассмотрели внутреннее оборудование коротковолнового передатчика, ...а также слушали «как слышно разговор по железной верёвке», то есть по проводам». В ноябре 1934 года сообщалось «Скоро вступит в строй мощная Диксонская радиостанция, которая будет обслуживать Северный морской путь». В апреле 1945 года сдана в эксплуатацию первая на Таймыре телеграфная линия Норильск–Дудинка («Советский Таймыр», 1974, 1 февраля, С. 2, 4).

В 1968 году начальник Дудинского окружного узла Министерства связи Е. П. Платонов рассказывал о средствах связи на Таймыре: «в округе действует окружной и

три районных узла связи, в каждом посёлке имеются отделения связи с радиостанцией и радиоузлом. Почта доставляется от 4 до 10 раз в месяц, а в Дудинку она поступает ежедневно. В домах тружеников округа имеется около 8000 радиоточек, более 3000 жителей Дудинки и пос. Левинские Пески по системе «Орбита» смотрят передачи центрального телевидения. Окружной центр имеет теперь круглосуточную телефонную связь с краевым центром. Налажена довольно устойчивая радиотелефонная связь Дудинки с Диксоном, и теперь диксонцы через Дудинку могут переговорить с Красноярском и другими городами страны. Установлена радиостанция и оборудован радиоузел в пос. Камень. Большого успеха добились хатангские связисты. Благодаря активному участию начальника Хатангского узла связи т. Семкина, инженера т. Бондарева и электромеханика т. Бетту посёлок Каяк по ультракоротковолновой радиорелейной линии получил круглосуточную связь с Хатангой и выход через неё на междугородную телефонную сеть страны. Если в прошлые годы почта по Енисею летом доставлялась на теплоходах «ОМ», которые курсировали один раз в течение четырёх суток, то сейчас между рейсами «омиков» будет курсировать почтовый катер на трассе Дудинка–Караул–Носок с заходом в пос. Семёновский. Проектируется организация круглосуточной связи на новой современной аппаратуре с посёлками Усть-Порт и Караул» («Советский Таймыр», 1968, 18 июня, С. 1). В это же время журналист И. Савкин, ознакомившись с работой отдела сортировки и доставки Центральной почты Дудинки, в статье «Почтальон» сообщает нам, что ежедневно дудинцы получали около шести тысяч писем, а отправляли свыше трёх тысяч. Сюда «несколько раз в день поступают письма из 13 почтовых ящиков, четырёх отделений связи и отдела перевозок. Здесь работают три человека. Бывают дни, когда через руки Е. И. Казанцевой, М. А. Стельман и Г. К. Жарковой проходит свыше семи тысяч писем, около пятнадцати тысяч газет и журналов» («Советский Таймыр», 1968, 24 октября, С. 3).

В предновогодние дни 1969 года «сотрудники Норильского узла почтовой связи приняли от горожан более ста тысяч поздравительных телеграмм» (Толстов В. «Летопись Норильска», Норильск, 2003).



**М. С. Турдагин «Почтарь с Волочанки»**

Другие интересные сведения из истории организации почтовой связи на Таймыре, приводит журналист Евгений Петрович Сашенков в своей книге «Полярная почта», (М, 1975, С. 140-155): «...в 1972 году ещё оставался зимний маршрут, по которому почта прежде доставлялась на оленях, а затем – на собаках. Иногда ходят и вездеходы, а в распутицу – вертолёты. Путь собачьих упряжек проходит от Караула до посёлка Казанцево... длина маршрута – 45 км. До недавнего времени возили почту на собаках и от посёлка Усть-Порт до Малой Хеты (17 км). По маршруту Волочанка – Каменка (около 80 км) почту на оленях возили до 1969 года. Затем эти функции перешли к авиатранспорту. До начала 60-х годов олени упряжки ходили и по



маршрутам: Волочанка–Усть-Боганида–Боярка–Карго–Катырык (310 км); Волочанка–Ново-Рыбная–Усть-Авам (120 км). Из районного узла связи посёлка Хатанга долгие годы доставлялась почта на собачьих упряжках до посёлка Кресты (45 км); на собаках и оленях возили почту и в самый отдалённый посёлок полуострова – Попигай. ...почта с Диксона доставляется на многие полярные станции Северного Ледовитого океана, Карского моря и моря Лаптевых с помощью самолётов «на сброс», то есть не сгружается, а сбрасывается при полёте. Почти круглый год письма на Север идут авиапочтой, и лишь в течение четырёх с половиной месяцев действует водный транспорт».

В 1977 году накануне Первомая в Хатанге начался монтаж приёмопередаточной аппаратуры телевизионной станции типа «Стационар-Т». В комплекс этой аппаратуры входили приёмное устройство, ретранслятор и две соответствующие им антенны. Коммунисты во главе с В. П. Семкиным работали, не считаясь со временем, чтобы к 7 мая зажглись голубые экраны в далёком заполярном посёлке («Таймыр», 2015, 18 сентября, С. 2).

Для освоения неисчислимых богатств, хранящихся в недрах Таймыра и для разведочных работ нужен транспорт – машины специальной конструкции, способные работать в любых условиях полярного бездорожья.

Первыми из технических видов транспорта на Таймыре были трактора, они появились при проведении четвёртой экспедиции Н. Н. Урванцева (1925–1926 гг.). Урванцев – пионер использования в Арктике автотракторного транспорта. Был совершен переход на тракторах – использовались три французских трактора марки «Рено», из села Дудинского в Норильск и обратно. В мировой практике это был первый опыт их использования в полярных условиях.

В 1928 году Н. Урванцев на специально разработанных и построенных легких лодках «канобе» совершил уникальный поход по реке Хантайка, впервые изучил р. Хантайку на всём её течении и выдвинул предположение о возможности строительства гидроэлектростанции.

В 1931 году появились первые катера, гидросамолёты, обслуживающие Южно-Таймырский водный путь. В то время по всему Енисею работал почтовый тракт. «Через каждые 30-40 километров стояли почтовые станки. Пассажир предъявлял «открытый лист» и получал лошадь, сани и возчика от станка до станка. Плата за проезд – 21 копейка за километр пути. От Дудинки до Красноярска можно было добраться за 27 дней и 378 рублей. Зимой тот же путь преодолевался за полтора месяца» (Денисов В. «Хронология Таймыра», Норильск, 2009, С. 176).

В феврале 1931 года состоялся 2-й туземный съезд Советов Дудинского районного исполнительного комитета Туруханского края, одним из делегатов которого был рабочий механического цеха Норильскстроя тов. Доронин. В своём выступлении он сказал: «Дорогие товарищи! Через два часа отправляется в путь из Дудинки в Норильск тракторная бригада. Она доставит строителям заполярных рудников 500 пудов ценного груза... заверяю в том, что рейс будет успешным. Долог путь к Норильским горам, но мы его непременно сократим» («Советский Таймыр», 1961, 25 марта, С. 3).

В феврале 1932 года «из Дудинки в Норильск доставлены локомобиль и генератор тока. Для их перевозки потребовалось 40 лошадей и 15 дней. В нескольких домиках занесённого снегами и ещё не отмеченного на карте Норильска зажёгся электрический свет. С того дня началась история норильской энергетики» («Советский Таймыр», 1972, 30 декабря, С. 3).

Осенью 1932 года начали работать конные обозы на линии Игарка-Дудинка-Норильск.



Получили широкое применение в Арктике и способствовали её освоению также такие виды транспорта, как: самолёты, вертолёты, гидросамолёты, снегоходы, вездеходы. В 1932 году был учтён целый ряд факторов, как климатических, так и конструктивных при постройке вездеходных полугусеничных машин «НАТИ-2» (сконструированных инженером Научного автотракторного института Г. А. Сонкиным) для экспедиции по разведке нефти в Хатангском заливе. С участием этих машин была построена полярная станция на островах Самуила, велась разведка нефти на п-ове Юрунг-Тумус бухты Нордвик, пройден маршрут вокруг северной части Таймырского п-ова протяжённостью почти в тысячу километров. В 1934 году впервые пересекли северную часть Таймырского полуострова участники геологической экспедиции под руководством Н. Н. Урванцева на колёсно-гусеничных вездеходах «НАТИ-2», созданных на базе полторатонной грузовой машины «ГАЗ-АА» Горьковского автозавода. Две машины совершили маршрут по морскому льду и по суше, протяжением около 500 км от островов Комсомольской Правды к мысу Челюскина и обратно. Маршрут по тем временам был сложный, поскольку внутреннюю часть Таймырского полуострова до этого никто не посещал. В память об этом переходе на карте появились мысы НАТИ и Вездеходный (не сохранившиеся теперь), а в честь участника экспедиции, инженера-геодезиста А. В. Теологова, проводившего метеорологические исследования – мыс Теологова. Уже в следующем году, вездеходы стали применяться в работе исследовательских партий в бухте Нордвик, на Чукотском п-ове, а затем и в других районах Арктики. Подробно об экспедиции, о конструктивных особенностях и преимуществах этих машин рассказал Н. Н. Урванцев в своей книге «Таймыр – край мой северный» (М., 1978, С. 175-220), в главе «За нефтью на Хатангу с первым Ленским караваном».

В 1935–1936 годах продовольственные грузы доставлялись в Норильск самолётами, а технические и строительные материалы, оборудование – в зимний период тракторными поездами. Это продолжалось до пуска в эксплуатацию узкоколейной железной дороги. 18 мая 1937 года из Дудинки в Норильск вышел первый поезд с продовольствием и техническими грузами.

Вся почта между Дудинкой и Норильском доставлялась почтовым вагоном, в нём употреблялся свой календарный штемпель. Почтовые ящики были укреплены на протяжении всего пути прямо на телеграфных столбах у маленьких станций и разъездов, например, у станции «Тундра» (Сашенков Е. П. «Полярная почта», М, 1975, С. 147).

В 1936 году в деревянном здании каркасно-засыпного типа с толевой кровлей вступила в строй первая в Норильске временная электростанция (ВЭС-1) – три паровых локомотива, два тракторных привода и пять генераторов. Тогда же «в Норильске имеются четыре автомобиля и около 500 лошадей. Почти все внутренние перевозки в Норильскстрое осуществляются конной тягой на волокушах – двух оглоблях. Запущена в работу ЦЭС-1 – 5 локомотивов с тракторными двигателями. В Норильске провели перепись лошадей. В конном парке Норильскстроя значилось 139 лошадей с указанием масти и клички каждой. По гужевой дороге на попутке можно было добраться из Норильска в Дудинку за 70 рублей. Такса за провоз багажа составляла 70 копеек за килограмм» (Денисов В. «Хронология Таймыра», Норильск, 2009, С. 201-202). Ещё и сегодня, по утверждению Станислава Степанова (научного сотрудника Музея истории и развития НПП) в окрестностях Норильска можно встретить транспорт не такого уж далёкого времени – «вросшие в траву, полуразрушенные брички, с облучком для извозчика (или возницы), с шикарным некогда сиденьем для пассажира... В сороковых и пятидесятых годах очень распространённый, если не основной вид передвижения в Норильске – с его большими расстояниями и фактическим бездорожьём. Вообще по тундре, за пределами границ нынешнего города, особенно в сторону посёлка Валёк, очень много грунтовых дорог. И ездили по ним далеко не автомобили. Одна тяга, два средства. И шли они ходко летом и менее ходко зимой» («Неизвестный Норильск», 2009, № 11, С. 35).

К ноябрю 1937 года в Норильске имеется автопарк в составе: автомашина «ЗИС-5» – 6 шт., автомашина «ЗИС-6» – 2 шт., вездеход «НАТИ» – 1 шт.

В 1939 году в Норильске сдана в эксплуатацию вторая временная электростанция (ВЭС-2). В 1942 году первая очередь Норильской ТЭЦ дала ток.

В 1940–1941 годах вездеходы также успешно использовались в изучении восточного побережья Таймырского п-ова Восточно-Таймырской экспедицией. В 1946 году на страницах окружной газеты писали: «...на снежной целине тундры можно видеть отпечатки гусениц. Вездеходы, преодолевая заструги и сугробы, спешат туда, где сегодня кипит поисковая работа, где поднимаются пласты вечномёрзлой земли, под которой скрыты природные богатства» («Советский Таймыр», 1946, 5 марта, С. 2); «В округ поступила партия аэросаней. Окружной и районные центры получают в своё распоряжение эти вездеходы тундры. С получением аэросаней обеспечивается надёжная связь районных центров с самыми отдалёнными колхозами и станками» («Советский Таймыр», 1946, 12 октября (№138), С. 1). И сегодня трэколы – огромные шестиколёсные болотоходы, по-хозяйски уверенно бороздят тундру. На близкие расстояния (до 100 км) используются для передвижения и снегоходы «Буран».

Лучшее средство передвижения по тундре у коренных жителей – олени упряжки с нартами. 10 ноября 1948 года открыто станковое движение на оленях и собаках для перевозки грузов и пассажиров по маршрутам: Усть-Хантайка–Потапово–Дудинка–Караул–Воронцово–Дудинка–Волочанка–Хатанга.

Точная дата появления автомобиля на Таймыре неизвестна, но уже в 1940 году в Норильске была 81 машина со средней грузоподъёмностью 3 тонны. 6 ноября 1941 года появился первый автобус, переоборудованный из грузовика... к 1945 году их было уже 10 штук. В 1953 году Норильский городской отдел пожарной охраны получил новые машины – две бортовые ПМЗ-13, проработавшие до конца 1960-х годов. В том же году по пяти маршрутам города курсировали 22 автобуса. «Надолго в памяти норильчан 1950-х годов сохранился автобус, переделанный из ЗИС-150, который прозвали МАГом... В 1954 году насчитывалось уже 50 единиц техники для перевозки пассажиров, в том числе и легковые такси марки «Победа» М-20» («Таймыр незабываемый», Зеленогорск, 2000, С. 68). Летом 1954 года по новой автодороге Норильск–аэропорт «Надежда» прошли первые машины. В 1955 году на руднике «Медвежий ручей» смонтирован первый сверхмощный экскаватор ЭКГ-8. Впервые предложено применить контейнерные перевозки для доставки в Норильск технологических грузов.

В апреле 1955 года «тишину над посёлком Волочанка впервые в истории разрезал мощный гул моторов. Сюда по бездорожью пятисот километров из Хатанги пришли 4 трактора» («Аргиш в полвека», Красноярск, 1980, С. 67).



Первая автобусная линия в городе Дудинке была открыта 12 октября 1956 года. Её протяжённость составляла 3 километра, её конечные остановки –

железнодорожный вокзал и магазин № 2 Норильторга на улице Советской. За десять дней работы автобуса (ежедневно с 8 до 24 часов) в Дудинке было перевезено около 5 тыс. пассажиров. В 1956 году в городе Норильске действовало 15 городских автобусных маршрутов, а также специальные «заказные» маршруты до рудников «Медвежий ручей», «7/9», ЗЖБИ (завод железобетонных изделий), работали 4 школьных автобуса, доставлявшие в школу детей из отдалённых посёлков.

В 1958 году протяжённость автомобильных дорог в черте города Норильска составляла более сотни километров, горожан обслуживали 138 пассажирских автобусов, 46 легковых и 30 грузовых такси. В это время была построена автодорога Норильск–Кайеркан. 1 июля 1958 года на озере Долгое открылась лодочная станция с причалом на 40 лодок.

В феврале 1959 года администрация города Норильска обратилась в Министерство связи с просьбой открыть в Норильске закрытое отделение связи и телеграф.

После открытия в 1960 году талнахского месторождения медно-никелевых руд началось строительство Талнаха. Нужна была хорошая дорога и надёжная переправа через реку Норилку. В мае 1962 года началось строительство автодороги Норильск–Талнах. В июле 1963 года был смонтирован первый понтонный мост через реку Норилку. 17 июля 1965 года, в День металлурга, по улицам Норильска прошла колонна грузовиков с первой талнахской рудой. В этот день Талнах перестал быть «островом» – с Норильском его связал новый железнодорожный мост. «Железнодорожная, самая важная, часть моста была сдана в эксплуатацию 29 июля 1965 года, к 30-летию комбината. Было открыто сквозное движение поездов Норильск – Талнах! Машинист И. Г. Безух провёл по мосту первый тепловоз с думпкарами. Несколько позднее, 7 ноября, в годовщину Октябрьской революции, была открыта для движения автодорожная часть моста. В Норильске появился первый на Крайнем Севере крупный универсальный мост, имеющий железнодорожную часть и автомобильную, восьмиметровой ширины, с полутораметровой пешеходной консолью» («Неизвестный Норильск», 2015, № 23, С. 25).

Первые мосты через речки Амбарную, Косую, Дуромой, Далдыкан приходилось восстанавливать после каждого весеннего паводка.

К 1967 году на маршруте Норильск – Талнах уже работало около 30 автобусов.

В 1969 году начал вырабатывать электроэнергию первый блок Талнахской ТЭЦ-2. В 1970 году поставлен под промышленную нагрузку первый агрегат Хантайской ГЭС, а Норильская ТЭЦ-1 была переведена на газовое топливо.

В 1970 году заведующий промышленно-транспортным отделом Таймырского окружного комитета КПСС Сергей Фёдорович Тихонов (ветеран Великой Отечественной войны, два ордена Красной Звезды, орден «Знак Почёта», семь медалей, одна из которых – «За трудовое отличие», председатель исполкома Дудинского горсовета (1970–1972) в статье «Проблемы освоения Севера» отмечал, что: «для рационального решения грандиозных задач хозяйственного освоения районов Севера и получения полного эффекта от капитальных вложений необходима разработка научных основ освоения и проведения экономической и технической политики, отвечающей специфическим условиям высоких широт. Важнейшим из них является познание закономерностей явлений природы в условиях различных частей зоны с тем, чтобы снизить отрицательное воздействие ряда факторов (низких зимних температур, сильной заболоченности, вечномёрзлых грунтов и др.) и изыскать пути их положительного использования, например, путём создания техники в северном исполнении, в чём уже достигнуты определённые сдвиги. Уже имеется более сотни успешно прошедших испытания машин и новых марок материалов для районов с низкой температурой. Однако серийное производство организовано лишь немногих из них, и они представляют собой лишь модификацию стандартных машин. Задача же состоит в создании принципиально новых машин, обеспечивающих высокопроизводительную и надёжную работу в тундровых условиях» («Советский Таймыр», 1970, 8 января, С. 2-3).

В июле 1971 года была полностью заасфальтирована автодорога Норильск-Талнах, всего асфальтом покрыто 70 тыс. кв. метров магистрали. В этом же году в Норильск впервые поступили автомобили самой последней модели «Москвич-412», распределяли их на специальной комиссии, невзирая на чины и звания.

В 1972 году в городе Норильске появились снегоходы (пока это слово ещё не укоренилось в словесном обиходе, новые диковинные машины называли «мотонартами»). Самой популярной моделью мотонарт считался «Амурец».

1 ноября 1972 года в статье «Снежный мотороллер» рассказывалось об испытании новых машин – снегоходах марки «Буран» на 120-километровой тундровой трассе Норильск–Дудинка. Изготовителем снегоходов стал Рыбинский моторостроительный завод Ярославской области. Два снегохода прибыли самолётом в Норильск 19 октября и каждый из них прошёл испытания в естественных условиях по



500 км, показав отличные ходовые и эксплуатационные качества. «Конструкторы и изготовители всё сделали для того, чтобы снегоход «Буран» был верным помощником для следопыта и рыбака, изыскателя недр и почтальона, оленевода и сельского труженика Таймыра. Таймырское окружное управление сельского хозяйства – первый заказчик Рыбинского завода. В декабре этого года в адрес управления поступит первая партия снегоходов» («Советский Таймыр», С. 1). Уже в декабре в газетной заметке: «Осваивают «Буран» сообщали: «В Норильском научно-исследовательском институте сельского хозяйства Крайнего Севера открылись курсы водителей снегоходов «Буран». Двадцать механиков хозяйств округа познакомятся с правилами эксплуатации машины, а затем, по приезду в колхозы и совхозы, организуют курсы на местах» («Советский Таймыр», 1972, 21 декабря, С. 4).

В 1973 году в городе Норильске на линию ежедневно выходили 227 автобусов – 125 в первую смену и 102 во вторую, в том же году на линию вышли первые автобусы ЛАЗ-65 с утеплёнными салонами. С 1 февраля в городских автобусах исчезли билетные кассы: пассажиры погашали в компостере заранее приобретённые разовые талоны. Норильск стал четвёртым городом в стране (после Москвы, Тулы и Ейска), в котором пассажирский транспорт перевели на абонементную плату – то есть кондукторов в салонах автобусов заменили компостеры. В мае-июне был проведён первый месячник по безопасности дорожного движения. На улицы города Норильска вышли 305 учащихся ПТУ и школ города, счётчики считали пассажиропотоки, чтобы более разумно разместить автобусные остановки в наиболее массовых местах скопления пассажиров (Толстов В. А. «Летопись Норильска», Норильск, 2003).

К 1975 году на полуострове Таймыр работало 5 узлов связи: Дудинский (окружной), Норильский (городской), Диксонский, Усть-Енисейский (пос. Караул), Хатангский – (районные), а также 39 отделений связи, не считая отделений связи в городе Норильске. В 1972 году в Норильске действовало 22 отделения связи (Сашенков Е. П. «Полярная почта», М, 1975, С. 151).

В 1975 году автодорожники сдали в эксплуатацию дорогу Норильск–Алыкель. Весной в Норильске автотранспортное предприятие получило 96 новых автобусов, отмечалось, что пассажирский транспорт работал идеально: межавтобусные интервалы составляли от трёх до пяти минут.

Автомобильная дорога А-382 – подъездная дорога от города Дудинки к аэропорту Алыкель, относится к автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. Дорога проходит по территории Таймырского муниципального района на севере Красноярского края, её протяжённость составляет 53,4 км. Дорога и основные

сооружения на ней были построены в период с 1975 по 1978 годы. Земляное полотно отсыпалось скальным грунтом без специфики строительства на вечномёрзлых грунтах, асфальтобетонное покрытие было устроено в 1980-е годы.

Краевед Станислав Анатольевич Стрючков в главе «Большой Норильск» книги «Золотая эпоха Норильска» (Норильск, 2016, С. 27-28), рассказывал о транспорте и дорогах начала 1980-х годов: «Одновременно с городским строительством развивалась и транспортная сеть Большого Норильска. Все города, кроме Снежногорска, были связаны автотрассами. В Дудинку тоже вела неказистая, частично асфальтированная дорога. Добраться до всех объектов территории, даже самых отдалённых, можно было на многочисленных автобусных маршрутах. Почти все предприятия НПР доставляли своих работников на собственном автотранспорте, по особому графику, так было удобнее. Во все города-спутники, а также в аэропорт и Дудинку можно было добраться на пассажирских электричках. Всё большее распространение получал личный автотранспорт. В городе и его окрестностях, как грибы, стали расти гаражные кооперативы. В навигацию по Енисею до Красноярска курсировали шесть пассажирских кораблей. Склонные к путешествиям горожане могли участвовать в маршрутах выходного дня на Диксон или в Игарку, организованными Норильским бюро путешествий. Были даже вертолётные туры в Хатангу!».

В 1982 году было принято решение о начале строительства в Норильске и Кайеркане капитальных типовых автовокзалов.

В ноябре 1983 года принято решение о снятии с внутригородских пассажирских маршрутов устаревших автобусов «ПАЗ» и «ЛАЗ».

Перевозка в 1984 году одной тонны норильской руды из Дудинки на Кольский полуостров на судах грузоподъёмностью в 22 тыс. тонн обходилась в 15 рублей.

В 1986 году впервые в истории грузы из Норильска в Волочанку доставлены автотранспортом. По трассе, протяжённостью 515 км в совхоз доставлено 25 тонн грузов первой необходимости.

За 1981–1995 годы укрепилась материально-техническая база сельских хозяйств Таймыра. Пополнился их машинно-тракторный парк: получено 150 тракторов, 70 автомобилей, 359 снегоходов «Буран».

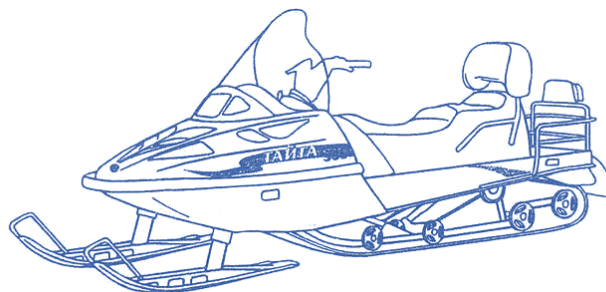
В автопарке Норильска к началу 2001 года работало 443 пассажирских автобуса, по большей части – ЛиАЗы старой 667-й модели. В июне 2001 года на линию вышли первые автобусы шведской фирмы «Вольво», разработанные специально для эксплуатации в условиях Крайнего Севера.

Сегодня значимость федеральной дороги (Дудинка–Алыкель) трудно переоценить – она является связующей нитью между Дудинкой, Норильском и аэропортом. По ней ежедневно доставляются различные грузы, продукты питания для населения. Автодорога выполняет три важные функции, от которых напрямую зависит жизнь северян. Это сообщение с аэропортом «Алыкель», с помощью которого северяне могут вылететь на «материк»; поставка продуктов питания в магазины Дудинки; возможность жителей района заниматься деятельностью в городах Норильского промышленного

района. Капитальный ремонт на ней не проводился с 1980-го по 2007 год. В 2003 году дорога была передана в оперативное управление ФКУ «Байкалуправтдор», а в 2007 году был выполнен первый капитальный ремонт шести километров трассы (0 км–6 км). В 2016 году завершился ремонт 17 километров дорожного полотна, было заменено асфальтобетонное покрытие на участках с 37 км по 43 км, с 45 км по 47 км и с 26 км по 35 км. Здесь также были отремонтированы водопропускные трубы и укреплены обочины, установлено новое барьерное ограждение, заменены дорожные знаки и сигнальные столбики. На сегодняшний день автомобильная дорога А-382 «Подъезд к аэропорту от города Дудинка» соответствует всем нормативным требованиям, обеспечивая комфортный и безопасный проезд.



Эх, хороши дороги  
 С разметкой чёрно-белой,  
 Что между городами,  
 Как ленты пролегли.  
 А я сажусь и еду  
 На снегоходе старом  
 На край обледенелой  
 Своей родной земли.



Нина Ковальчук

#### Библиография:

1. **Аплеснева, И.** Лето – время речных таксистов [Текст]: частникам – раздолье, жителям – неудобства: [водное сообщение между посёлками] / Ирина Аплеснева; фото автора // Таймыр. – 2012. – 17 августа (№ 90). – С. 2. – (Новости и комментарии).
2. **Бабин, А.** Снежный мотороллер [Текст]: [на 120-километровой тундровой трассе Норильск-Дудинка проведены заключительные испытания новых машин – снегоходов марки «Буран»] / А. Бабин; фот. Авт. // Советский Таймыр. – 1972. – 1 ноября (№ 131). – С. 1. – В содерж.: На снимке: снегоходы «Буран» на улице окружного центра. Слева направо: руководитель группы испытания завода Г. П. Воробьев, мастер А. В. Белов и сотрудник Норильского НИИ СХ Крайнего Севера Г. А. Федорова.
3. **Белоусов, С.** И снова – о пассажирах [Текст]: [автобусное сообщение; железнодорожное сообщение; авиация; связь на Таймыре в 1983 г.] / С. Белоусов // Советский Таймыр. – 1983. – 8 января (№ 6). – С. 3; 18 февраля (№ 35). – С. 3.
4. **Лапекин, И. С.** Обеспечивая жизнь [Текст]: [беседа с заместителем руководителя Таймырского муниципального района по вопросам систем жизнеобеспечения, транспорта и связи Игорем Степановичем Лапекиним] / беседовала Елена Сдержикова; фото Олега Руденко // Имена & лица. – 2009. - № 11. – С. 32-33. – (Территория Таймыр).
5. **Перечень автомобильных дорог** общего пользования Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района [Текст] // Таймыр. – 2012. – 22 августа (№ 91). – С. 8 (Приложения).
6. **Рычкова, Т. И.** Штормовая колонна [Текст]: [в июле 1954 года в Норильске образовалась Пассажирская автотранспортная контора] / Татьяна Рычкова; Фото Николая Щипко // Заполярный вестник. - 2004. - 23 июля. - С. 2. - (Человек и его дело).
7. **Сементин, В. Ю.** Ранний опыт использования вездеходной техники на Таймыре [Текст] // Материалы VI Конференции Исследователей Территории (КИТ) «По дорогам Таймыра» 2016 года: сб. докладов. – Норильск, 2016. – С. 61-67.
8. **Солдаков, А.** Крепче за баранку держись [Текст]: новая техника на просторах Таймыра: ["Трэколы"] / Андрей Солдаков; фото автора // Таймыр. - 2004. - 2 сентября (№ 102). - С. 1.
9. **Солдаков, В.** Как автотранспортники асфальт полюбили [Текст]: [история Дудинского автотранспортного предприятия] / Владимир Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Заполярный вестник. - 2005. - 27 июля. - С. 2. - (Есть такая служба).
10. **Солдаков, В.** Первый автобусный маршрут [Текст]: попытка разобраться в истории Таймыра: [первая автобусная линия в Дудинке] / Владимир Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2003. – 10 октября. – С. 1, 3.
11. **Солдаков, В.** Таймырский зимник; Первые километры; По бездорожью; В западне; Дорога к дому [Текст]: [короткие рассказы о работе водителей Дудинского ремонтно-технического предприятия во время зимника] // Солдаков В. Таймырские встречи (о людях самого северного полуострова): [сб.]. – Красноярск, 2009. – С. 7-14.

От Дудинки до Норильска,  
Знаем, путь совсем неблизкий...  
От Дудинки до Норильска  
Чуть побольше сотни вёрст  
Километр за километром  
Против ветра иль по ветру,  
Где на каждом стылом метре  
Чей-то стон в снегу замёрз...

...От Дудинки  
до Норильска  
И теперь не очень близко.  
В звонком воздухе морозном -  
Паровозные гудки.  
По дороге по железной,  
Как по памяти безбрежной,  
Каждый день снуют по рельсам  
Поезда - грузовики...

Владимир Солдаков





## Железная дорога Дудинка–Норильск

Самая северная в мире стальная магистраль, железная дорога Дудинка–Норильск – главная транспортная артерия мощного индустриального региона, Норильского промышленного района, создана трудом нескольких поколений инженеров, машинистов, путейцев, рабочих разных специальностей. Она сыграла первостепенную роль в строительстве и развитии комбината, городов Норильска и Дудинки. Всё, чем мы сейчас гордимся – гигантские корпуса заводов и фабрик, жилые и общественные здания, немыслимо было создать без железной дороги.

К норильской железной дороге нельзя подходить с требованиями современных скоростей движения поездов, так как она проложена по вечной мерзлоте тундры, среди множества болот, озёр. До прокладки этой дороги основные грузы для строительства комбината, городов Норильска и Дудинки шли Северным морским путём и по Енисею до Диксона, далее по пясинской водной системе поднимались до разгрузочной площадки Валёк. В короткую навигацию этот длинный и долгий путь не обеспечивал стройматериалами, продовольствием и товарами первой необходимости. Перевалка грузов оленьими упряжками, вьючными лошадьми и даже тракторами также не разрешала остроту транспортной проблемы. От Дудинского порта к Норильску нужна была постоянно действующая железная дорога.

Первым письменно о необходимости строительства дороги к Норильским горам заявил Александр Александрович Сотников, потомок дудинских купцов и один из первооткрывателей Норильского месторождения: «Главной целью проведения дороги является доставка угля и других ископаемых на Енисей... Значение этой дороги, нужно полагать, и в том оживлении полумертвого края, которое она внесёт в северный район нашей международной торговли».

24 мая 1921 года Сибирский Комитет государственных сооружений принял проект постройки между Дудинкой и Норильском узкоколейной железной дороги. Опыта строительства железных дорог в арктической зоне тогда не существовало.



В августе 1935 года приступили к строительству узкоколейного железнодорожного участка протяжённостью 14 км от посёлка Валёк до Нулевого пикета. 12 февраля 1936 года в Норильск по 14-километровой узкоколейной железнодорожной ветке прибыл первый в истории Норильской железной дороги поезд с техническими грузами и продовольствием. 25 февраля 1936 года был подписан приказ начальником «Норильскстроя» Владимиром Зосимовичем Матвеевым о начале эксплуатации железнодорожного участка Валёк–Норильск. На временной железной дороге от Валька к Нулевому пикету открылось движение поездов, трасса связала пристань на реке Норильской в районе Валька со стройплощадкой комбината. Шпалы и рельсы укладывались на временную насыпь из снега и торфа. Естественно, железная дорога от Валька не могла обеспечить перевозку

всё возрастающего потока грузов для строящегося посёлка и завода. Необходим был выход железной дороги к берегам Енисея в Дудинке.

Узкоколейная (750 мм) железная дорога Дудинка–Норильск была проложена в 1936–1938 годах. В мае 1936 года началась подготовка к прокладке трассы железной дороги. В полотно железной дороги шли торф и валежник, а когда установились морозы, в сентябре, стали использовать и мох с хворостом, пропитанные водой. Для изготовления шпал валили сырую лиственницу. Укладку рельсов на будущей железной дороге Дудинка–Норильск вели одновременно из Дудинки и Норильска. Через реки делали не мосты, а намороженные дамбы. На строительство были брошены все возможные ресурсы, большей частью из числа заключённых Норильлага. В Норильске даже пришлось временно прекратить добычу угля – все шахтёры были направлены на строительство дороги. Строительство железной дороги Дудинка–Норильск, протяжённостью 114 км в необычайно тяжелых климатических условиях, при отсутствии каких-либо строительных механизмов было закончено 17 мая 1937 года. 18 мая 1937 года по шпалам, уложенным в снегу, по ледяным намороженным мостам, из Норильска и Дудинки навстречу друг другу вышли первые поезда. Поезд из Дудинки привёл машинист Николай Никитович Дрюцкий, а из Норильска – машинист Иван Осипович Жилко. Из Дудинки привезли цемент, стекло, железо, лес. Из Норильска – уголь. Дорога просуществовала до июня 1937 года, а затем ледяное полотно, на котором лежали рельсы, растаяло, и движение прекратилось. Ясно, что такие «строительные» материалы, как снег, хворост и лёд в июне месяце не устояли. Работа этой дороги продолжалась чуть больше двух недель, но она позволила будущему комбинату и городу выстоять. Всем было понятно, что железную дорогу, хотя и узкоколейку, нужно строить по-настоящему, с отсыпкой и балластировкой щебня.

В 1937 году экспедиция учёных-мерзлотоведов дала заключение: на вечной мерзлоте можно строить «капитальную» железную дорогу. В июне 1937 года на трассу было направлено более 3-х тысяч путевых рабочих, мостостроителей, строителей гражданских и промышленных зданий. Эта невероятно трудная эпопея строительства железной дороги продолжалась до августа 1938 года. В последний день августа 1938 года из Дудинки вышел первый поезд с пиломатериалами, продовольствием и цементом, который прибыл 1 сентября на Нулевой пикет.

Первые поезда проходили 114-километровый участок примерно за неделю, потом этот срок удалось сократить до 2-3 дней. Лишь в 1940-х годах маршрутная скорость стала соответствовать хотя бы торфовозным узкоколейкам «большой земли», но всё равно сходы с рельсов были часты и приводили к задержкам движения.

В сентябре 1938 года вступили в строй 3 первые водокачки на станциях Алыкель, Октябрьская и Дудинка. 31 октября 1938 года приказом директора комбината Авраамия Павловича Завенягина железная дорога Дудинка Норильск–Валёк переименована в Норильскую железную дорогу, разъезд Дуромой – в разъезд Папанинский, станция Косая – в станцию Октябрьская, разъезд Ямный – в разъезд Тундра, разъезд Шея – в разъезд Надежда. Техническая скорость поездов увеличилась с 10 км до 15 км в час. В 1938 году по железной дороге перевезено 117500 тонн грузов. Острота транспортной проблемы в Норильске была снята.

В 1939 году движение ещё не стало регулярным – мешали снежные заносы, на расчистку дороги выводилось иногда более тысячи человек. Станислав Бирюков в своей статье об истории пожарного дела в Дудинке вспоминал: «На узкоколейке Дудинка-Норильск-Валёк принимались дополнительные меры безопасности. Весь подвижной состав состоял тогда из одних паровозов, поэтому их обеспечивали специальными приборами, улавливающими и удерживающими искры. Железнодорожное полотно регулярно очищалось от мусора, а полосы отвода – от ягеля, травы и валежника. На этих работах использовались заключённые. Все деревянные железнодорожные мосты обеспечили бочками с водой, стендами с пожарным инвентарём... сформировали два пожарных поезда: один был прикреплен к

Норильскому, другой – к Дудинскому железнодорожному узлу» («Дудинка», 2004, № 10-12 (октябрь-декабрь), С. 23).

1 июня 1939 года объявлено об открытии пассажирского движения по железной дороге Норильск-Дудинка, организована продажа железнодорожных пассажирских билетов. До этого момента по железной дороге перевозили только грузы. А в 1940-х началась электрификация участков железки.

За год до начала Великой Отечественной войны, летом 1940 года (по другим данным в 1941 году), в Дудинке на железнодорожные платформы был выгружен доставленный с материка ширококолейный подвижной состав. В это время рядом с Норильском начал действовать первый небольшой участок железной дороги широкой колеи. Его протяжённость составляла не менее 5 километров (предположительно, начальный пункт – «Нулевой пикет», конечный пункт – рудник «Угольный ручей»). Узкоколейка не справлялась с объёмом перевозок и сдерживала развитие Норильского комбината, но работы по строительству дороги широкой колеи, продолжились только после окончания войны.

К этому времени Норильская железная дорога имела: железнодорожных станций – 13, паровозов поездных – 11, паровозов маневровых – 16, паровозных депо – 2 (Норильское и Дудинское), машинистов – 68.

В апреле 1941 года начальник управления Норильской железной дороги товарищ Микоутадзе сообщал: «мартовский план Норильской железной дороги по вывозке грузов из Дудинки выполнен на 109 процентов – вывезено 20267 тонн, по внутривозовому транспорту и второму отделению дороги план также перевыполнен – перевезено 3167 тонн» («Советский Таймыр», 1941, 4 апреля, С. 1). В 1941 году грузооборот железной дороги Дудинка–Норильск по сравнению с 1937 годом увеличился в 15 раз (Ерёмина Т. «Солнце над Таймыром», Красноярск, 1975, С. 74).

В годы Великой Отечественной войны Норильский комбинат приобрёл неограниченное значение для страны. Темпы его развития возросли. 5 января 1942 года организовано Дудинское управление железной дороги. В 1942 году один из небольших ширококолейных участков на рудниках к юго-западу от Норильска был электрифицирован.

В начале января 1943 года писали: «паровозники, и ремонтники Дудинского депо обязались снизить себестоимость ремонта на 5 процентов, против плановых цен и досрочно закончить программу ремонта вагонов. Замечательно в первой декаде [1-10 января] работали токари Темчук и слесарь Потылицын, давшие больше двух норм. За это же время кузнец Лопатин, слесари Конотопец, Гостев, Стельмак и токарь Масленников выполнили задание от 175 до 193 процентов» («Советский Таймыр», 1943, 14 января, С. 2). Чуть позже сообщали: «коллектив Дудинского железнодорожного узла к 20 февраля завершил месячный план местных перевозок» («Советский Таймыр», 1943, 23 февраля, С. 2).

1 апреля 1943 года в статье «Паровозники–лунинцы» писали: «в ответ на призыв товарищей фронтовиков, передовые паровозники–лунинцы, а вместе с ними и вагонники Дудинского депо отвечают делом, они взяли на себя конкретные обязательства и включились в предмайское социалистическое соревнование. Паровозники-лунинцы организовали колонны, так по Дудинке созданы колонны из 4-х поездных паровозов во главе с командиром лунинцем тов. Полозовым и 5-ти маневровых паровозов с командиром тов. Дойниковым. Они соревнуются за лучшие показатели в работе своих паровозов, увеличивая пробеги между промывками и подъёмками. Высокие показатели в работе по выполнению ремонтной программы вагонов и повышению производительности труда показывают вагонники Дудинского депо»; «хорошо поработали машинист паровоза лунинец тов. Нефедьев, умеющий водить поезда по графику и слесарь депо известный стахановец тов. Потылицын» («Советский Таймыр», 1943, 4 апреля, С. 1).

Прочитав эту газетную заметку, возникает вопрос: Кто же такой был этот Лунин и почему передовых паровозников называли «лунинцами»? В годы войны почин старшего

машиниста паровозной бригады паровозного депо города Новосибирска Николая Александровича Лунина, инициатора внедрения новых методов эксплуатации паровоза, получил широкое распространение на транспорте и общепринятое наименование «лунинское движение», а применявших его членов паровозных бригад по всей стране именовали «луинцами». Суть его метода заключалась в выполнении текущего ремонта паровоза силами самой паровозной бригады, а не ремонтной бригады. Этот почин при значительной нехватке рабочей силы, материалов и запчастей получил широкое распространение на транспорте в виде овладения смежными профессиями.

6 августа 1943 года коллектив службы движения Дудинского железнодорожного узла собрался на митинг по поводу сообщения о победе советских бойцов на Орловском и Белгородском направлениях. «Наша задача, – писали в резолюции, – шагать в ногу с фронтом, а это значит систематически перевыполнять задания, работать только по графику, отправлять поезда в срок, не допускать ни одной аварии. Ещё выше поднять трудовую дисциплину» («Советский Таймыр», 1943, 10 августа, С. 2).

В газетной заметке: «Соревнование производственников» за 13 апреля 1944 года сообщалось: «коллектив работников 4 участка Дудинского железнодорожного узла славно поработал в марте месяце, выполнив свой производственный план на 160 процентов. Образцы высокой производительности труда дали работники: тов. А. Страх, работающий в качестве перешифчика, своё производственное задание выполнил на 205 проц.; звено тов. П. Гребенюковой, выполнившее мартовский план на 186 проц.; звено тов. Андроновой выполнившее задание на 187 процентов».

27 мая 1944 года в статьях «Луинцы» и «Обязательство выполняют с честью» писали о работе коллектива Дудинского паровозного депо: «слесарь Рязанцев ежедневно, более чем в 2,5 раза перевыполняет сменные нормы, слесари Меньшенин, Потылицин, Кузьменко, Гришко, Догадаев – работают за двоих и троих. До 2,5 норм в смену дают кузнецы Ржанников, Лопатин и Галин. Имя молодого слесаря вагонного депо тов. Будинского находится на красной доске передовиков цеха. До 200 проц. в смену дают слесари Резин, Конотопец, Сулимов. До двух норм и более выполняют токари – Ланкин, Гурьев и Долгополов. С каждым месяцем растёт число паровозных лунинских бригад в Дудинском депо». Несколькими днями позже в статье «Успехи луинцев» отмечали: «в период навигации на Дудинский порт, а также на железнодорожников возложены серьёзные задачи по обеспечению всех судов углём. Чтобы этого добиться, уголь из Норильска в Дудинку должен быть в значительном количестве доставлен заранее до прихода первых судов. Вот эту задачу и решают железнодорожники машинисты-луинцы товарищи Ерёменко, Стастишин, Лихоманов, Соловьёв, Нефедьев, Дойников и Сосинович» («Советский Таймыр», 1944, 8 июня, С. 2).

Но узкоколейная железная дорога не могла удовлетворить потребности всё возрастающего объёма перевозок. На смену ей была построена дорога широкой колеи.



**Железнодорожная станция «Дудинка-Сортировочная»**

24 июля 1945 года подписан приказ о строительстве железной дороги широкой колеи Дудинка–Норильск. Работы по её строительству, приостановленные в 1941 году, возобновились только в октябре 1945 года. В это время на страницах окружной газеты писали: «далеко в тундре, к западу от Норильска, ярко вспыхнуло созвездие электрических огней... Там сегодня поднимаются первые лопаты тундровой земли, укладываемой в насыпь новой железнодорожной магистрали Норильск – Дудинка. Строительство дороги поручено Ивану Ивановичу Штыркову. Новая дорога не будет похожа на сегодняшнюю. Её трасса пройдёт по новому маршруту сквозь тундру и будет почти в полтора раза короче существующей. По тяжёлым рельсам с большой скоростью помчатся ширококолейные товарные и пассажирские составы... Пурга перестанет быть помехой движению, и пассажиры, садясь в скорый поезд, с иронией будут вспоминать, как ещё недавно, отправляясь по узкоколейке в Дудинку, они строго следовали мудрому совету пословицы: «Едешь на день – бери хлеба на неделю». И, тем не менее, узкоколейка честно послужила нам в годы войны. Из всех звеньев комбината транспорт нёс и продолжает нести самую большую нагрузку. Полярные железнодорожники на славу поработали для победы» («Советский Таймыр», 1945, 7 ноября (№ 129), С. 4).

В 1947 году началось, а в 1951 году закончилось строительство ширококолейной железной дороги на участке Норильск–Кайеркан. В июле 1950 года от Норильска до Кайеркана прошёл первый «большой» поезд. В 1951 году был открыт участок от нынешней станции Норильск–Сортировочный до станции Алевролитная через станцию Угольная, полукольцом огибающий главную промышленную зону. 6 ноября 1951 года была открыта новая электрифицированная железная дорога, предназначенная для доставки руды из огромного открытого рудника «Медвежий ручей», на расположенную вблизи него Обоганительную фабрику. В дальнейшем сеть железных дорог на «Медвеьем ручье» была значительно расширена.

В 1948–1952 годах дорогу Дудинка–Норильск пересыпали на широкую колею (1524 мм), при этом длина пути уменьшилась более чем на 10 километров – дорога прошла по более прямой трассе.

На железнодорожной линии существовали станции: Дудинка–Сортировочная, Дудинка–Пассажирская, Порт, Речная, Морские причалы, 19 пикет, Тундра, Коммунарка, Октябрьская, Папанинская, Вологочан, Алыкель, Аэропорт, Норильск–Сортировочный, Кайеркан, Надежда, Амбарная, Косая, Далдыкан, Каларгон, Лесная, Валёк и несколько разъездов: Дуромой, Шея, Ямный и другие.

Главным событием 1952 года стал пуск в эксплуатацию железной дороги широкой колеи Дудинка–Норильск. «7 ноября 1952 года трасса была готова, рапортовали: «Завершили строительство ж/д широкой колеи Дудинка-Норильск к 35-ой годовщине Великого Октября!» 22 ноября 1952 года в Дудинке погрузили 10 полувагонов леса и в 7.00 состав двинулся в Норильск, куда прибыл в 17.00. Там состоялся митинг в честь такого исторического события. Заканчивал строительство В. Н. Всесвятский, будущий начальник порта и Норильскснаба» («Дудинский порт: 1935–2012: история в биографиях руководителей», М., 2012, С. 54). Этот первый сквозной поезд провёл машинист Константин Сидорович Кобликов. Регулярное движение было открыто в декабре. Эта дорога сыграла важнейшую роль в развитии и работе Норильского комбината, сделала Дудинский порт поистине воротами Норильского промышленного района. По северной магистрали круглосуточно двигались железнодорожные составы. В Норильск шли гружёные вагоны с продовольствием и промышленными товарами, строительными материалами и оборудованием, овощами и техническим грузом. В Дудинский порт из Норильска доставлялась металлопродукция комбината, уголь, кирпич, металлолом.

В 1949 году железную дорогу Норильск–Валёк демонтировали и по бывшей железнодорожной насыпи проложили автодорогу.

В 1953 году был построен Норильский железнодорожный вокзал и станция Норильск–Сортировочная. Возводился вокзал по проекту архитектора Сергея Константиновича Хорунжия. Шикарная постройка представляла собой трёхэтажное

здание в стиле классической сталинской архитектуры: колонны, лепнина, два парадных входа — один на перрон, другой на привокзальную площадь. Внутри располагались просторный зал ожидания с высоким потолком, несколько касс и ресторан.



В 1953 году все перевозки по узкоколейной железной дороге прекратились, и началась разборка путей. Именно по стальным магистралям узкоколейки было доставлено всё необходимое для строительства города Норильска и комбината. За 17 лет её существования по ней было перевезено 22 млн. 320 тысяч тонн грузов.

По состоянию на 1954 год, развёрнутая протяжённость путей Норильской железной дороги составляла 231 километр. Главные локомотивные депо находились в Дудинке и Норильске. Первоначально на дороге работали главным образом паровозы 9М и Эм. Один состав мог перевезти такое же количество груза, как 3–4 узкоколейных состава. Проблема заносов на широкой колее была уже не столь острой. Время в пути от Дудинки до Норильска сократилось с 11–12 часов (на узкоколейной дороге) до четырёх.

Наряду с использованием паровозной тяги, был взят курс на электрификацию железной дороги. 18 октября 1954 года сдан в эксплуатацию первый электрифицированный участок «Угольная – ТЭЦ-1», протяжённостью 7,8 километра Норильской железной дороги. Машинист Дмитрий Иванович Антропов провёл электровоз серии 1УКП-1 (№028) с гружёным составом. По нему подвозился уголь на ТЭЦ, первоначально работали два электровоза. В 1957 году была частично электрифицирована самая первая ширококолейная линия Норильской железной дороги, построенная ещё в 1941 году (от станции Угольная до одного из алевролитных рудников и шахты «Западная»). Тогда же Норильск вступил в «эпоху электрички»: 12 сентября здесь начала курсировать электросекция Ср3, 1947 года выпуска.

В 1955 году из Дудинки было отправлено 439 тысяч тонн грузов. Это стало возможным благодаря постоянному росту технической вооружённости дороги: реконструкции пути, обновлению вагонного парка, механизации трудоёмких процессов, введению более совершенных видов связи. В 1957 году на Норильской железной дороге начали курсировать электросекции «СР». «С» в этой надписи означает, что они предназначались для работы на Северных железных дорогах, а «Р» – постройка Рижского завода.

«Пуском 15 мая 1959 года электросекции на Кайеркан закончен перевод пригородного пассажирского движения Норильска с паровой на электрическую тягу» («Советский Таймыр», 1970, 1 августа, С. 1). С сентября 1960 года началась замена паровозов на дизельные локомотивы. В феврале 1963 года закончена электрификация железнодорожного участка Кайеркан–Алыкель.

В навигацию 1964 года на Норильскую железную дорогу были доставлены три трёхвагонные электросекции Ср3, четыре промышленных электровоза EL2

(производства ГДР), шесть тепловозов, а также 100 новых грузовых вагонов. По данным на тот же год, средняя техническая скорость поездов на основных участках составляла 28 километров в час. Поезда дальнего следования Дудинка–Норильск, которые к тому времени были переведены на тепловозную тягу, преодолевали расстояние в 101 километр за 3 часа 50 минут. В конце 1964 года, согласно расписанию, из Норильска (станция Октябрьская) ежедневно отправлялся один пассажирский поезд до Дудинки, три электросекции до Кайеркана, одна – напрямую до Алыкеля, три – до Угольного разреза, три – до Алевролитной. Развёрнутая длина путей Норильской железной дороги тогда составляла 272 километра.

3 июля 1965 года отсыпан первый километр железнодорожного полотна от станции Алыкель до аэропорта. 8 июля 1965 года по железнодорожному мосту через Норилку проходит первый состав на Талнах. 29 марта 1966 года первая талнахская руда «Маяка» отправляется на обогатительную фабрику (станции присваивается соответствующее название). Май 1966-го – открывается станция «ТЭЦ-2».

Одновременно с электрификацией дороги, внедрением тепловозной тяги и реконструкцией путевого хозяйства для полного использования мощности новых локомотивов, увеличения пропускной способности на дороге велись работы по развитию станций. «В 1967 году к аэропорту «Алыкель» была подведена железнодорожная ветка от основной дороги, а в 1968 году до аэропорта стали ходить электрички. В течение тридцати лет пригородные пассажирские поезда возили норильчан в аэропорт до пяти раз в сутки»; «...на Октябрьской площади долгое время пристанищем для пассажиров служило неказистое деревянное здание железнодорожной станции. В нём пассажиры ждали электричку до аэропорта, пытались спрятаться от непогоды на относительно небольшой площади. Для нескольких поколений норильчан это здание... стало символом предстоящего отпуска» (Стрючков С. «Начало промышленного Норильска. История Норильлага», Норильск, 2016, С.13; «Неизвестный Норильск», 2011, № 15 (ноябрь), С. 5). Движение на участке Норильск – аэропорт Алыкель было очень удобным для пассажиров, потому что в сложных погодных условиях железнодорожный транспорт оставался самым надёжным.

Весной 1968 года электрификация ветки была завершена. Аэропорт и город отныне стали надёжно связаны прямым маршрутом электричек. Поездка всех жителей Норильска на «большую землю» начиналась со станции Октябрьская, откуда пять раз в сутки отправлялась электричка в аэропорт. Из статьи «Отправление в 5.00» узнаём, как происходило пассажирское железнодорожное сообщение в далекие 1960-е годы: «Регулярный маршрутный поезд Дудинка–Норильск стоял у здания вокзала, мягко освещаемый электрическими фонарями. Напротив, тамбуров в форменных шинелях с флажками в руках похаживали проводники. До отправления оставалось полчаса. Основная масса пассажиров уже заняла свои места. На этот поезд, самый северный в мире, приходят обычно намного раньше. Вокзал. Деревянное здание, камеры хранения нет. Наш состав поведёт машинист Алексей Еремеевич Мороков, который двадцать лет работает на транспорте, четырнадцать из них на правом крыле. На левом крыле – Пётр Иванович Балаев. На Норильской железной дороге каждый локомотив закреплён за определёнными людьми. Регулярно проводят осмотры технического состояния. Лучшим бригадам вручаются денежные премии и грамоты. Локомотив, который нас повезёт, неоднократно удостоивался этих поощрений. Ровно в пять состав отошёл от вокзала. Если в 1938 году от Норильска до Дудинки добирались неделю и ещё считали, что быстро добрались, то сейчас – четыре часа и там. Кого только не встретишь в этом составе. Здесь и командированные со всего Союза, участники всяких экспедиций, едущие в отпуск, возвращающиеся из отпуска. На Алыкеле в вагон вошла бригада, работающая на газопроводе Мессояха–Норильск» («Советский Таймыр», 1968, 5 ноября, С. 3).

В июне 1968 года в статье «На самой северной в мире» сообщали об итогах и успехах работы коллектива железнодорожного узла за май месяц и планах на ближайшую перспективу: «План по перевозкам грузов выполнен на 108,7 процента.

Сверх плана перевезено 12 тыс. тонн грузов. План по переработке грузов также перевыполнен. Смене диспетчера Григорьева (выполнение плана составляет 114,1 проц.) присуждены переходящее Красное знамя и первая денежная премия. Локомотивным бригадам тепловоза ТЭМ-1, где старшим машинистом тов. Садловский, смене осмотровиков вагонов (старший осмотрщик Орлов) и звену слесарей-вагонников (звеньевой Грудцин) и коллективу стрелочного поста № 4 ст. Дудинка – Сортировочная вручены красные вымпелы и присуждены денежные премии. Впереди трудные месяцы навигации. А поток грузов в этом году ожидается небывалый. Всего за год планируется перевезти 2031 тысячу тонн, т.е. на 226 тысяч тонн больше, чем в прошлом. Это почти три сотни поездов. В самые напряжённые навигационные месяцы поток грузов только из Дудинки будет доходить до 165 тысяч тонн в месяц, тогда как прежде он никогда не превышал 118 тысяч тонн» («Советский Таймыр», 1968, 18 июня, С. 1). В августе 1968 года писали: «Дудинский железнодорожный цех постепенно переходит на тепловозную тягу. В эксплуатации уже три тепловоза и ещё один выйдет в скором времени. Для их управления потребовались кадры. Из числа лучших машинистов паровозов окончили курсы и получили права на управление тепловоза и свидетельства об окончании учёбы несколько человек, в том числе и Алексей Михайлович Журавлёв» («Советский Таймыр», 1968, 3 августа, С. 1). В сентябре 1968 года писали: «Увеличение грузооборота потребовало пополнения вагонного парка. В этом году добавилось ещё 104 вагона. Всем этим хозяйством ведаёт вагонное депо. Его коллектив отправляет, принимает и «лечит» вагоны. За первое полугодие коллектив депо достиг хороших результатов, а за июль взял первенство, отвоевал у путейцев переходящее Красное знамя» («Советский Таймыр», 1968, 5 сентября, С. 1). К концу 1968 года в заметке: «Растёт поток грузов» сообщали: «на 18 ноября железнодорожная станция отправила в Норильск 3371 тонну. Это промышленное оборудование, продовольственные товары, контейнеры, лесоматериалы. Всего с начала месяца отправлено 43993 тонны» («Советский Таймыр», 1968, 20 ноября, С. 1).

В марте 1971 года идёт первый состав с рудой со станции «Комсомольская». В марте 1974-го – отгружается первая руда рудника «Октябрьский», железнодорожная станция называется «Октябрьская».

Железнодорожники не пасовали перед трудностями, особенно в зимнее время, когда часто заметали пурги, а засучив рукава, с ещё большей энергией продолжали своё дело. Путейцам приходилось расчищать маневровые пути и стрелки. В результате плановые задания 1972 года были выполнены «и в декабре перевезено около двухсот тысяч тонн народнохозяйственных грузов. И это достижение всего коллектива – все диспетчерские смены Дудинского железнодорожного цеха выполнили и годовой план и дополнительный. Если есть возможность составлять короткие, но тяжеловесные поезда, то экипажи с успехом справляются с заданием». Так, в самом начале 1973 года две «спарки» тепловозов поставили рекорд, впервые в истории железнодорожного цеха доставив поезд весом в 5180 тонн («Советский Таймыр», 1973, 16 января, С. 1). Немного раньше отмечали, что по итогам третьего квартала 1972 года «победителем в соцсоревновании среди промышленных предприятий и транспорта признан коллектив Дудинского железнодорожного цеха... Дудинским железнодорожникам присуждено переходящее Красное знамя горкома КПСС и исполкома городского Совета депутатов трудящихся» («Советский Таймыр», 1972, 19 октября, С. 2).

25 декабря 1972 года закончил свою работу последний паровоз серии «9П» №203 в Дудинском железнодорожном цехе. В январе 1973 года в статье «Последний паровоз» писали: «История Норильской железной дороги и развитие её локомотивного парка свидетельствует о неуклонном техническом прогрессе на комбинате. За 36 лет существования железнодорожной службы пройден путь от паровозов узкой колеи до современных магистральных тепловозов. Сейчас на Норильской железной дороге перевод на электрическую и тепловозную тягу полностью завершён – потушена топка в последнем паровозе. Последний на Таймыре паровоз, обслуживающий базу в Дудинском желдорцехе, покинул стальные магистрали самой северной в мире дороги.



Прозвучал последний, прощальный свисток паровоза, к чему в течение десятков лет привыкли трудящиеся столицы Таймыра – города Дудинки. В 1973 году полностью будет электрифицирована железная дорога от Норильска до Дудинки и начнут ходить электропоезда – грузовые и пассажирские» («Советский Таймыр», 1973, 16 января, С. 1). Тогда же тему электрификации железной дороги подробно рассматривал в статье «В Дудинку на электропоезде» директор Норильского комбината Николай Порфирьевич Машьянов. На вопрос о том, когда начнут регулярно ходить электропоезда Дудинка–Норильск и обратно, он отвечал: «Электрификация дороги, включая станцию Дудинка–Сортировочная, будет закончена к навигации 1973 года. Переход на электротягу до ст. Дудинка–Пассажирская для организации перевозок пассажиров электропоездами на линии Норильск–Дудинка и Аэропорт–Дудинка будет завершён в 1973 году. Напряжение 1650 вольт, на котором электрифицирована Норильская железная дорога, является экономически менее эффективным, чем 3300 вольт постоянного тока или 27000 вольт переменного тока, принятые на магистральных железных дорогах. В перспективе Норильская железная дорога будет переведена на повышенное напряжение... Перевод на повышенное напряжение контактной сети железной дороги Норильск–Дудинка целесообразно осуществить после окончания реконструкции этого направления, так как план и профиль пути будут при этом меняться. В первую очередь будут реконструироваться станции с доведением полезной длины приёмо-отправочных путей до 850 м. Это позволит полностью реализовать мощность и силу тяги тепловозов 2ТЭ10Л на перевозках массовых грузов в период навигации. Работы по удлинению станционных путей, в частности на станциях Тундра и Валёк, уже ведутся» («Советский Таймыр», 1973, 20 января, С. 2).

В июле 1973 года в заметке: «Новая линия» сообщалось: «На станции «Тундра» участок строительно-монтажного поезда-381 прокладывает новую железнодорожную линию, которая в разгар навигации-73 вдвое увеличит пропускную способность составов на участке Дудинка–Алыкель. Здесь работает лучшая бригада управления, возглавляемая ударником коммунистического труда Н. П. Чистовым. Коллектив успешно соревнуется с бригадами В. Ф. Добрынина и В. Н. Пудова, которые ведут строительство дорог на рудник «Октябрьский» и Надеждинский никелевый завод» («Советский Таймыр», 1973, 12 июля, С. 2).

Предусмотренная планом развития дороги полная электрификация главного хода была успешно завершена. 16 апреля 1974 года началось движение пассажирских электропоездов по железной дороге между Дудинкой и Норильском. В этот же день была проведена пробная поездка грузового поезда весом 1350 тонн электровозом ЕЛ-2 №№ 404-405, вёл который машинист К. И. Лебедев. Приблизительно в это время [1974 г.] в жилой части Талнаха было построено здание совмещённого железнодорожно-автобусного вокзала. В 1975 году был электрифицирован последний небольшой перегон Дудинка-Сортировочная–Дудинка–Пассажирская. Работавшие на Дудинском направлении тепловозы были переданы в Талнах.

27 декабря 1977 года Северным морским путём поступили первые тепловозы серии ТЭ-109.

В июне 1980 года вся контактная сеть Норильской железной дороги была переведена на стандартное напряжение (с 1500 вольт на 3000), и в Дудинку отправились электрички «повышенной комфортности». Пассажирские электропоезда с этого года стали одним из самых популярных видов транспорта. Первыми пассажирами электрички Норильск-Дудинка стали школьники, отправляющиеся в пионерлагерь «Таёжный».

С 1981 года в Норильске на смену серии «СР» пришли электрички «ЭР1».

В августе 1983 года на маршруте Норильск–Дудинка начал работать новый комфортабельный электропоезд «Таймыр», построенный специально для Норильска рижскими вагоностроителями. В электропоезде, стоимость которого была более миллиона рублей, предусмотрено всё для удобства пассажиров, и дорога до Дудинки

стала короче на час. Первыми пассажирами «Таймыра» стали дети, возвращавшиеся в Норильск из пионерлагеря «Таёжный».

В 1983 году в Дудинском желдорцехе внедрили в производство 44 рационализаторских предложения, за пять месяцев 1984 года было подано 38 рацпредложений. В газете писали: «Эти предложения уже работают на экономию электроэнергии, времени и трудозатрат. Только изменение существующей схемы отопления электросекций, предложенное старшим машинистом Анатолием Андреевичем Ивановым, позволило сберечь около 173 тысяч



киловатт-часов электроэнергии. Составитель поездов Яков Михайлович Ильин, старший приёмосдатчик грузов Алефтина Макаровна Щекотова и дежурная по станции Валентина Филипповна Новицкая внесли изменение в технологию формирования поездов и расформирования маневровых передач на станции Дудинка – Сортировочная. За счёт этого значительно увеличилась производительность локомотива. Лучшими рационализаторами прошлого года [1983] признаны Владимир Андреевич Провоторов и Янис Язепович Кусиньш. Интересные предложения на счету токаря вагонного депо В. П. Березина, электромонтёра Г. Н. [Геннадия Николаевича] Люблянова, старшего мастера участка электроснабжения В. Э. [Виталия Эдуардовича] Ракута, токаря И. А. Бурака, электросварщика М. И. Карпова, начальника станции «Морские причалы» Фаины Афанасьевны Шикени» («Советский Таймыр», 1984, 29 июня, С. 2).

Председатель профкома Дудинского желдорцеха Светлана Сагитовна Лисичкина в статье «Равнение на лучших» рассказывала о передовиках и итогах работы коллектива за второй квартал 1984 года: «Первое место присуждено коллективу вагонного депо (начальник В. А. Зеленков, председатель цехкома В. В. Ходарев). Среди железнодорожных станций первое место у коллектива станции Дудинка – Пассажирская (начальник Н. С. Колкиева). Лучшей среди коллективов комплексно-диспетчерских смен признана смена диспетчера А. И. Моора. Долгие годы трудится в желдорцехе Любовь Трофимовна Алтухова, вместе с ней на стрелочном посту № 1 станции Дудинка–Сортировочная работают И. И. Ляховецкая, Р. С. Мустафина, О. Г. Коновалова. По итогам соревнования этот коллектив завоевал первое место. Высоких показателей, хорошего качества работы добиваются ремонтная бригада П. В. Калинина, экипаж локомотива, который возглавляет старший машинист Ю. И. Целоусов, смена приёмосдатчиков А. С. Гавриловой. Все эти коллективы по праву признаны лучшими во втором квартале. Звание «Лучший рабочий Дудинского желдорцеха» присвоено плотнику Михаилу Ивановичу Казанцеву. Звание «Лучший по профессии» заслужили дежурная по станции Г. И. Сорокина и осмотрщик-ремонтник А. В. Калинин, электромонтёр, активный рационализатор Юрий Леонидович Стенцель. При его участии были разработаны устройства питания локомотивных радиостанций от бортовой сети дрезины, что значительно улучшило маневровую работу. Также активно занимается рационализаторской работой помощник машиниста А. П. Кузьмичев, которому присвоено звание «Лучший молодой рабочий» («Советский Таймыр», 1984, 19 июля, С. 2).

К 1985 году электросекции «СР» были полностью заменены электропоездами «ЭР1» и «ЭР2». Электропоезда курсировали по маршрутам Октябрьская (Норильск)– Угольный разрез, Октябрьская–Аэропорт, Аэропорт–Дудинка, Октябрьская–Дудинка, Октябрьская–Кайеркан.

За 1986 год Норильская железная дорога перевезла всего пять миллионов человек, тогда как в 1975 году эта цифра приближалась к тринадцати миллионам. Спад был связан с появлением новых автодорог и личного автотранспорта.

В первой половине 1990-х годов были отменены почти все маршруты пассажирских поездов. К 1996 году пассажирское сообщение было почти полностью ликвидировано. Электропоезда продолжали курсировать только зимой, и только по двум маршрутам (Норильск–Аэропорт и Аэропорт–Дудинка). В 1998 году пассажирские перевозки на железной дороге были полностью ликвидированы. 1 декабря 1999 года Норильская железная дорога вошла в состав ОАО «Норильская горная компания» (ГМК «Норильский никель»). В этом же году был закрыт Норильский железнодорожный вокзал. В 2010 году в здании бывшего вокзала открыли Музей строительства и развития Норильской железной дороги.

В настоящее время протяжённость железнодорожных путей составляет 333 км. Дорога связывает все крупные предприятия горного, обогатительного и металлургического переделов ГМК «Норильский никель». Она соединила в единый транспортный узел города Норильск, Талнах, их рудники, заводы, электростанции, аэропорт. Уголь из карьеров Кайеркана, железобетонные конструкции из Норильска, медь с Надеждинского завода, руду с Талнаха доставляют в Дудинский морской порт железнодорожные поезда. А с причалов порта в Норильск идут составы с оборудованием, продуктами, промышленными товарами. Везут электровагоны и эшелоны цистерн с горючим. Скорость движения составов невелика – 25-35 км/ч. Самая северная в мире железная дорога (сегодня она служит только для перевозки грузов Компании) до сих пор «охраняется» «щитами Потапова» – уникальным изобретением инженера-строителя, заключённого Норильлага Михаила Георгиевича Потапова, придумавшего лучший, как доказала практика многих десятилетий, способ защиты железнодорожных путей от заносов в снежные зимы. Сегодня в распоряжении железной дороги имеется более сотни единиц специальной техники – снегоочистители, дрезины, путевые машины.

Начальниками железной дороги были: Пётр Фларионович Аппорович (1935–1938); Дмитрий Васильевич Васильев (1938); Микоутадзе (1941); Иван Сергеевич Морозов (1941–1944; награждён орденом «Знак Почёта» (1943); Василий Андреевич Давыдов (1944); Иван Иванович Деркач (1950); Михаил Дмитриевич Новгородов (1957–1972); Генрих Лукич Мацко (1970-е); Александр Федотович Мороз (1986–1994); Александр Николаевич Бахарев (1990-е–2012).

В разные годы в коллективе Дудинского железнодорожного цеха работали: Леонид Абдрахманов; Виктор Абдуллаев; Прасковья Устиновна Абрамова; Нина Васильевна Алексеева; К. С. Алтухов; В. В. Андреев (медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Е. В. Арестова (медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Ф. П. Аристов; Олег Артемов; Валентина Ивановна Байкова; В. С. Блинов (медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Василий Васильевич Боденко; Константин Тимофеевич Болдырев (начальник Дудинского желдорцеха); Сергей Егорович Борисов (ветеран Великой Отечественной войны, орден Октябрьской Революции, медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); В. П. Брода; Сергей Александрович Бубликов; Иван Андреевич Бурак; Лидия Сергеевна Бурак; Юрий Иванович Бурак; Антон Захарович Вааль; Пётр Захарович Вааль (медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Александр Васильевич (Матвеевич) Валеев; Я. С. Василенко; Фёдор Григорьевич Велигуров (ветеран Великой Отечественной войны); Я. И. Вольман; А. С. Воробьёва; Валерий Геронимусович Гааг; Иван Петрович Гаврилов; Евгений Кузьмич Гавряев; В. Н. Галигузов; Ю. И. Гарманов (медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); В. А. Гладков; Константин Филиппович Глушков; Николай Гонтарь; П. А. Гонтарь; Фёдор Захарович Горбунов (орден «Знак Почёта»); Вера Максимовна Грачева (звание «Лучший рабочий

Норильского комбината»); Тимофей Тимофеевич Груцин; Леонид Панфилович Гуцал (орден Трудового Красного Знамени, медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Василий Дегтярёв; Владимир Михайлович Дегтярёв; А. Д. Дерменев; А. Я. Дмитриев; Елена Дмитриева; Татьяна Валентиновна Дмитриева; Александр Васильевич Долгополов; Николай Никитич Дрюцкий; Валентина Леонидовна Егорова; Павел Григорьевич Жидченко; Иван Иосифович Жилко; Н. О. Жилко; Иван Ефремович Жуков; М. Л. Жуковина; Алексей Михайлович Журавлёв; Софья Шайхатиновна Замалутдинова; Александр Михайлович Захаров; Михаил Здунов; В. А. Зеленков; Аграфена Максимовна Зеленова; В. Зимин; Олег Константинович Золин; Юрий Анатольевич Иванов; Михаил Иванович Казанцев; А. Д. Калашников; П. В. Калинин; Галина Николаевна Каримова; О. А. Кедаило; Екатерина Киреева; С. Н. Киселев; К. С. Кобликов; Владимир Николаевич Кожемякин; Пётр Семёнович Козлов (медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Виктор Фёдорович Колесников; Мария Никифоровна Колумбекова; П. С. Коптелов; Виктор Васильевич Корнеев; Матвей Алексеевич Коробкин; Юрий Кравченко; Любовь Ивановна Краснова («Ветеран труда», медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Г. В. Кривошеев; Елена Ивановна Кудрявцева; Б. И. Куклин (орден «Знак Почёта»); Владимир Алексеевич Куличихин (орден Трудового Красного Знамени); Михаил Фёдорович Кульбачук; Павел Дмитриевич Кумов; Пётр Максимович Курандинов; Л. П. Курмаев; Анатолий Иванович Лановенко; Леонид Николаевич Ларин (ветеран Великой Отечественной войны, медаль «Ветеран труда»); Галина Александровна Ларина; Сергей Михайлович Лесунов; К. А. Либерт; Анатолий Дорофеевич Лизунов; Юрий Валерьянович Лисичкин; И. А. Лиховецкая; А. И. Лоновенко; Геннадий Луганский; Борис Михайлович Лукичев; В. Лукьянов; Олег Лукьянов; Пётр Тихонович Лукьянов; К. Г. Максимова; Пётр Гаврилович Мальцев; Владимир Егорович Мамичев; М. С. Мансурова; Е. Н. Мартин; А. А. Мартынюк; Геннадий Иванович Мартышкин; В. В. Масловский; Валентина Александровна Меньшикова; А. А. Метеля (ветеран Великой Отечественной войны); М. С. Мещерякова; Нина Милюхина; Юрий Александрович Миронов; Геннадий Григорьевич Монастыршин; Александр Иоганесович Моор; Виктор Яковлевич Мусс; Валентина Никитична Мымрикова; Тамара Петровна Назарова (ветеран Великой Отечественной войны); Андрей Ильич Наливкин; Сергей Насонов; Владимир Васильевич Негоица; Галина Афанасьевна Негоица; Е. Т. Недобежкин; М. К. Недоленный; Александр Ильич Непряхин (ветеран Великой Отечественной войны); Мария Ивановна Никифорова; Владимир Вячеславович Панасенко; Валентин Павлович Пахомов (ветеран труда РФ); Илья Титович Перерва; И. И. Петренко; Валентина Никитична Петрова; В. Печинский; Максим Подкопаев; Василий Алексеевич Подлатов; Василий Григорьевич Пожидаев (орден Трудовой Славы III степени, медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Геннадий Георгиевич Пономарев; Михаил Фёдорович Примак; Алексей Николаевич Притулло; Василий Ванифатьевич Приходько (медаль «За трудовое отличие»); Евгений И. Протопопов (орден «Знак Почёта»); А. А. Радчук; Николай Васильевич Реуков; Галина Алексеевна Реукова; Людмила Николаевна Реукова; Сергей Решетов; Георгий Иванович Риф; Юрий Георгиевич Риф; Ф. И. Ровенская; Анатолий Родионов; Николай Савельевич Саввиди (орден Трудового Красного Знамени); Наталья Самардак; Е. К. Сапронова; Валерий Петрович Сараев; П. Е. Сафонов; Людмила Светлакова; Юрий Петрович Свиначев; Нина Сидоровна Серова (звание «Лучший ремонтник Норильской железной дороги» (1973), медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Николай Синьков; Анна Синькова; Е. Т. Сковородникова; Валерий Яковлевич Сметанников; А. В. Сотников; Анатолий Петрович Старостин; Нина Анатольевна Старостина; Алексей Трофимович Степаненко; Виктор Иванович Степанов; Василий Стефаненко; Надежда Михайловна Сулейманова; Степан Сурков; А. П. Суров; В. А. Сысоев (ветеран Великой Отечественной войны); Степан Силиверстович Терещенко; Владимир Васильевич Тирских; Сергей Алексеевич Тихонов; Михаил Константинович Ткачёв (ветеран Великой Отечественной

войны); Лидия Гавриловна Третьякова; Виктор Антонович Троцевский; С. С. Фатахутдинов; С. П. Фатьянов (ветеран Великой Отечественной войны); С. С. Фатьянов; Афанасий Степанович Федорищев; Александр Васильевич Федотов (медаль «За трудовую доблесть»); С. Г. Фёдорова; Аркадий Ильич Фрейдин; В. Ф. Хабаров; Анатолий Халенкин; Сергей Иванович Хлынин; Василий Максимович Храмков; Е. С. Хутов; Яков Егорович Цыпушев (ветеран Великой Отечественной войны); Валентина Николаевна Чекланова; Пётр Прокопьевич Черченко; А. Ф. Чефранов; Мария Александровна Чифранова; С. Г. Чирков (медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Николай Павлович Чушенко (ветеран Великой Отечественной войны, «Ветеран труда»); Владимир Шакир; Иван Ефимович Шалганов; Игорь Александрович Шеков (звание «Ветеран труда комбината»); Зинаида Георгиевна Шекова (звание «Ветеран труда комбината»); Иван Петрович Шершнеф; Игорь Эдуардович Шикеня; Олег Эдуардович Шикеня, Фаина Афанасьевна Шикеня, Эдуард Михайлович Шикеня; И. Ф. Шитиков; И. М. Шиховцов; Мария Петровна Шохина; Елизавета Варкесовна Шуваева; Сень-шань Юй; Александр Семёнович Юшин; Борис Александрович Яблоков; Н. С. Якушина и многие другие.

### Библиография:

1. **Антипова, А.** С путевой запиской красного цвета [Текст]: [листая архивы] / А. Антипова // Заполярный вестник. – 1996. – 13 февраля. – С. 2.
2. **Арсеньев, А.** По тундре, по железной дороге... [Текст] / А. Арсеньев; фото авт. // Заполярная правда. – 2001. – 12 февраля. – С. 4-5. – (Есть повод).
3. **Грачева, М.** По тундре, по железной дороге... [Текст]: наши корреспонденты едут маршрутом первого электропоезда / Мария Грачева // Таймыр. – 2002. – 18 апреля. – С. 1, 5.
4. **Давидович, А.** А помнишь, как всё начиналось... Рельсы, уходящие вдаль [Текст] / Андрей Давидович; фото Владимира Бровкина // Заполярный вестник. – 2001. – 5 февраля. – С. 2; 29 января. – С. 2. – (Норильской железной дороге – 65).
5. **Давидович, А.** Всё, что известно о них [Текст]: [бывшие начальники Норильской железной дороги] / Андрей Давидович // Заполярный вестник. – 2001. – 12 февраля. – С. 2.
6. **Железная дорога** // Стрючков С. Начало промышленного Норильска. История Норильлага. – Норильск: «Апекс», 2016. – С.10-13: фот.
7. **Листая времени страницы** (1964–1973 гг.) [Текст]: электричка заменит тепловоз: [в Дудинку доставлены пассажирские вагоны для электропоезда] // Таймыр (юбилейный выпуск). – 2012. – (июнь) № 73. – С. 4: фот.
8. **Маскин, В.** «... в дальнейшем именовать Норильской железной дорогой» [Текст] / Виктор Маскин // Заполярная правда. – 2005. – 20 января. – С. 5. – (70 лет Норильскому комбинату).
9. **Маскин, В.** Колея НКВД [Текст]: [история Норильской железной дороги] / Виктор Маскин // Заполярная правда. – 2005. – 12 января. – С. 3
10. **Не чужая колея** [Текст]: [что писала «ЗП» о железнодорожниках в разные годы: обзор] / подгот. Светлана Гунина // Заполярная правда. – 2009. – 30 июля (№110). – С. 6.
11. **От нулевого до косой** [Текст]: [история норильской железной дороги] / подгот. Андрей Давидович // Заполярный вестник. – 2005. – 21 октября. – С. 2.
12. **Пахомов, В.** Какие работники, какие люди! [Текст]: [о железнодорожниках Дудинки] / Валентин Пахомов; фото Александра Супрунюка // Таймыр. – 2011. – 5 августа (№86). – С. 6. – (7 августа – День железнодорожника).
13. **Пахомов, В.** Путьцы: Молодость и опыт [Текст]: [история железных дорог; о работе дудинских железнодорожников] / Валентин Пахомов; фото Александра Супрунюка // Таймыр. – 2011. – 5 августа (№86). – С. 7. – (7 августа – День железнодорожника).
14. **Семченков, А.** Стратегические километры [Текст]: [железная дорога Норильск-Дудинка] / Александр Семченков; фото Николая Щипко // Заполярный вестник. – 2009. – 31 июля (№141). – С. 4.
15. **Соколов, Г.** Эмблема – белый мишка [Текст]: [в Дудинку поступил новый пассажирский электропоезд] / Г. Соколов // Советский Таймыр. – 1983. – 30 августа (№168). – С. 4: фот.
16. **Страницы истории Норильской железной дороги** [Текст] // Соловьев П. История Дудинского порта. – Красноярск, 2004. – С. 67-68.
17. **«Железке» – 60 лет** [Текст] // Таймыр. – 1996. – 2 марта. – С. 1. – (Юбилей).
18. **Уходит к горизонту магистраль** [Текст] // Заполярный вестник. – 1996. – 16 февраля. – С. 2.
19. **Шикеня, Э. М.** У каждого своя дорога [Текст] / бесед. Николай Ефимов фото Вячеслава Конюшенко // Таймыр. – 1995. – 15 июня. – С. 2. – (Есть такая служба...).

*В стороне от путей средиземных,  
На окраине стылой земли  
Днём полярным стремились недремно  
К соболиным краям корабли.  
Но ступала за ними незримо  
По столетним торосам беда -  
Замерзали в морях средизимних,  
Оставаясь во льдах навсегда...*

*И по этим негаснущим звёздам,  
По крестам корабельных снастей  
Направленья сверяли матросы  
При открытии новых путей.  
Память вечный покой не нарушит,  
И на скорбных стоят якорях  
Средиземные русские души  
В средизимних российских морях.*

*Валерий Кравец*



# Гидрографическое исследование и освоение полуострова Таймыр

## Исследование и освоение реки Енисей

Русские люди веками стремились к Северу, его просторам и неизведанным богатствам. Отважные мореплаватели, преодолевая огромные расстояния и льды, испытывали нечеловеческие лишения и порою гибли. Всё это происходило ради открытия новых земель, отыскания доступных судоходных торговых путей.

Не одной красотой дорог нам Енисей, с ним связаны многие страницы истории нашей Родины. Первооткрывателями речных дорог были охотники, торговые и промышленные люди, которые и дали первые, сначала устные, описания Енисея и его притоков.

Первое дошедшее до нас русское известие о плавании промышленников по Енисею и морем до реки Пясины относится к 1610 году и связано с именем торгового человека с Северной Двины – Кондратия Курочкина. Он отмечал хорошие судоходные качества могучей реки и её рыбные богатства. В июне он с товарищами спустился на кочах от «Новой Мангазеи» (Туруханского зимовья) вниз по Енисею. В устье реки они простояли пять недель из-за льдов, занесённых северным ветром из Карского моря, затем без труда вышли через Енисейский залив в море, повернули на восток, шли вдоль берега два дня и вошли в р. Пясида (Пясины), а «Пясида падает в море одним устьем». Курочкин сообщил, что Енисей доступен даже для больших судов: «большими кораблями из моря к Енисею пройти можно... А падёт-де Енисей в морскую губу Студёного моря, которым ходят немцы из своих земель кораблями...» (Шанин В. Я. «Енисейская летопись», Красноярск, 2011, С. 52). Это сообщение очень встревожило сибирских воевод, и они добивались запрещения «морского хода» в Мангазею.

Остров Диксон в то время уже был известен под названием «остров Долгий». Селились в стародавние времена по Таймырскому побережью русские охотники и рыбаки. Но царский указ 1619 года, запретил мореплавание из Печерского края в Обь и Енисей: московский царь опасался проникновения иноземцев в этот беззащитный и неконтролируемый край. Так, царский указ задержал развитие полуострова Таймыр на два с лишним столетия.

Первые исследования реки провёл в 1737 году участник Великой Северной экспедиции гидрограф Дмитрий Леонтьевич Овцын. Движение по рекам енисейского бассейна совершалось на легких лодках, плотках, баркасах, на крупных дощаниках-илимках. Енисей в течение трёх столетий был единственным транспортным путём между севером и югом тогдашней Енисейской губернии. Первые паровые суда на Енисее появились во второй половине XIX века, с этого же времени стали более или менее регулярными грузовые рейсы морем на Енисей («Карские операции»).

В июле 1863 года в Дудинку впервые прибыл первый пароход «Енисей». Один из очевидцев открытия пароходства по Енисею сочинил стихотворение, начинавшееся так:

**«Енисей» красавец милый  
Задымился, запыхтел  
И рванулся всею силой,  
Против волн он зашумел...**

31 мая 1863 года «Енисей» отправился в низовье Енисея, а 16 [июля] возвратился в Енисейск с пушечной стрельбой, совершив первый рейс, 29 июля снова отправился в низовье Енисея и 19 сентября в Енисейске закончил первую навигацию»

(Кытманов А. И. «Краткая летопись Енисейского уезда и Туруханского края Енисейской губернии 1594–1893», Красноярск, 2016, С. 412). Таким образом, в навигацию 1863 года пароход совершил два рейса в низовья Енисея. Судно было способно принять на борт до ста человек. Вместе с пароходом «Енисей» построили две деревянные баржи, с которыми пароход отправлялся в рейсы на север. Основным грузом была рыба и пушнина, а также хлеб и промышленные товары. Пароход «Енисей» имел длину 25 сажен, ширину – 3 сажени и осадку – 5,4 аршина. Мощность машины составляла 60 номинальных сил (240 лошадиных сил). Отработал на Енисее пароход «Енисей» около 50 навигаций (до 1907 года), его капитаном был Андрей Попов.

Весной 1863 года было закончено строительство ещё одного парохода «Опыт», несколько меньших размеров. Он плавал по тому же маршруту, что и «Енисей», но делал только один рейс в навигацию. Пароходы «Енисей» и «Опыт» были построены в городе Енисейске по чертежам и под руководством механика-самоучки И. П. Худякова (бывший крепостной крестьянин, всего построил 15 пароходов).

Особое внимание водным исследованиям в своих экспедициях 1860-х годов уделял известный исследователь Севера, геолог и географ Иннокентий Александрович Лопатин, работавший в бассейне Среднего и Нижнего Енисея. «Ему принадлежат первые данные о деятельности льда на Енисее, о переносе льдом мелких камней и даже валунов. Туруханской экспедицией И. А. Лопатина были начаты в 1867 году регулярные наблюдения за температурой воды Енисея у села Толстый Нос. Это первые многолетние наблюдения не только на территории Красноярского края, но и вообще в Сибири» (Корытный Л. М. «Реки Красноярского края», Красноярск, 1991, С. 14). И. А. Лопатиным была изготовлена первая лоцманская карта Енисея от Крестовских островов до Енисейска. Она была выполнена глазомерной съёмкой русла реки в масштабе одна верста в одном дюйме. Это было единственное пособие судоводителям до конца XIX века. Позднее появились карты нижнего течения реки Енисей Б. А. Вилькицкого и среднего течения Енисея – Е. В. Близняка.

В 1875 году на Енисее работало пять пароходов, за навигацию они успевали сделать по одному рейсу в низовья от Енисейска до Гольчихи. Выше Енисейска тогда пароходы не ходили, мешал Казачинский порог, одолеть его суда были не в состоянии.

В 1875 году шведский полярный исследователь Нильс Адольф Эрик Норденшельд, идя морем в устье Енисея, обратил внимание на глубоководную, хорошо защищённую от ветров гавань, лучшую, по его мнению, на всём северном берегу Азии. «Я надеюсь, - писал он, - что гавань эта, ныне пустынная, в короткое время превратится в сборное место для множества кораблей». Норденшельд назвал её гаванью Диксона, в честь шведского капиталиста, финансировавшего северные экспедиции. Гавань Диксон стала часто посещаться судами, которые использовали её для отстоя. Например, в 1893 году Северным морским путём было доставлено 1500 тонн рельс для Транссибирской железной дороги. В 1902 году полярный исследователь Э. В. Толль создал на острове угольный склад для своей яхты «Заря». Склад этот впоследствии эпизодически использовался другими судами.

В 1882 году открылось движение пароходов на Север, в устье Енисея. В то время енисейское пароходство, несмотря на очевидные выгоды, развивалось чрезвычайно медленно.

В 1893 году Российское правительство заключает с Англией торговый договор на поставку рельсов для Сибирской железнодорожной магистрали, через Северный морской путь в Красноярск. Летом 1893 года из Шотландии вышел совместный русско-английский караван под командой опытного английского капитана Иосифа Виггинса. Караван, гружённый железнодорожными рельсами, удачно преодолел Ледовитый океан, Карское море и, достигнув устья Енисея, бросил якоря в селении Гольчиха. Историческое значение экспедиции Виггинса заключается в том, что она первой проложила северный транспортный путь из Европы в Сибирь.

В первые десятилетия XX века изучение Енисея проводили партии под руководством инженеров В. М. Родевича (Верхний Енисей) и Е. В. Близняка (Нижний



Енисей). В 1919 году в устьях Оби и Енисея работала гидрографическая экспедиция под руководством К. Неупкоева. Экспедиции Академии наук (1928) под руководством А. И. Толмачёва и Геологического комитета (1929) под руководством Н. Н. Урванцева уточнили очертания речной сети п-ова Таймыр.

После Октябрьской социалистической революции 1917 года, начавшееся планомерное развитие Обь-Енисейского края требовало скорейшего освоения речной и морской трасс, существенно изменилась роль речного транспорта.

Исследование геологом Н. Н. Урванцевым Норильского медно-никелевого месторождения открывало громадные перспективы и ставило множество задач. «В 1922 году усилиями группы исследователей, в числе которых были Николай Урванцев и знаменитый землепроходец Таймыра Никифор Бегичев, была определена возможность прохода морских судов с Северного морского пути к Норильску через систему реки – озеро Пясины» («Советский Таймыр», 1970, 13 октября, С. 3).

К 1925 году на Енисее пароходство имело 72 различных судна грузоподъёмностью в 15,2 тысячи тонн.

В 1931 году из состава Западно-Сибирского пароходства было выделено Енисейское пароходство. Новые, сильные, мужественные люди начали преобразовывать берега Енисея, возводить города, зажигать огни электростанций, создавать невиданный до этого на Енисее мощный речной флот. Особенно большие перемены в оснащении Енисейского пароходства новыми судами и техникой произошли в тридцатые годы XX века, когда было принято Постановление Правительства об улучшении работы водного транспорта. Речному транспорту поручается решение важнейших государственных задач. Так было на строительстве многочисленных электростанций в бассейнах Сибири, когда речной флот обеспечивал стройки необходимыми материалами, так было, когда на севере Красноярского края начали осваивать богатейшие месторождения цветных металлов, строили Норильский горно-металлургический комбинат, когда первые тонны сибирской нефти, добытые в Тюменской области, были вывезены в речных нефтеналивных судах. В период закладки и строительства Норильского горно-металлургического комбината (1935 г.) енисейские речники перевезли сотни тысяч тонн различных грузов.

Основной трассой снабжения Норильского комбината стал Енисей, что повело к быстрому росту Дудинского порта и самой Дудинки. Не будь в ста километрах к западу от Норильска большой воды, город и комбинат появились бы гораздо позднее, чем это произошло. Мелководные реки Норилка и Пясины не позволяют большим судам приблизиться к Норильску, да и вход в Пясины со стороны моря на десять месяцев в году блокирован льдами. Поэтому транспортная проблема в первые годы строительства Норильска была главнейшей. Так описывали трудности первых рейсов к Норильску: «Караван выходил из Красноярска вниз по Енисею, шёл мимо Дудинки, от которой до Норильска рукой подать, за Усть-Портом (последняя большая стоянка) попадал в Енисейский залив и, если удавалось проскочить его без шторма, добирался до Диксонской бухты. На Диксоне караван поджидал один из ледоколов – «Садко» или «Сибиряков», «Литке» или «Малыгин». Под проводкой ледоколов караван следовал курсом на восток, без особой уверенности, что удастся пройти в устье Пясины, где ещё стоял лёд. А там, за мысом Входным, начинался самый трудный этап испытаний: река, сбросив паводок в океан, мелела на глазах, перекрывая фарватер невидимыми ловушками. Случалось, за день не продвигались и на десять километров. Трудности подстерегали всюду» («Советский Таймыр», 1984, 7 декабря, С. 6).

Грузы на строительство комбината доставлялись с разных направлений и несколькими способами. Первый – с юга края, на судах Енисейского речного пароходства грузы доставлялись до Дудинки и здесь выгружались. В зимний период на оленьих упряжках они доставлялись в Норильск. Второй способ – буксиры и плавсредства Пясинского каравана доставляли стройматериалы и оборудование из Красноярска на Валёк. Суда доходили до Диксона и далее 200 км шли до Пясинского залива в ледовых условиях Карского моря. Третье направление – из Архангельска

грузы доставлялись на морских судах до Диксона, далее тоже перегружались на суда Пясинского каравана и доставлялись до Валька. Доставка грузов по этой схеме проходила в 1934–1936 годах. Только в 1937 году, после строительства причалов в Дудинском порту и узкоколейной железной дороги, грузы по Пясинской системе уже не перевозились («Неизвестный Норильск», 2017, № 26, С. 11).

Управление Енисейского речного пароходства «Пристань Дудинка» образовано 7 февраля 1931 года. Пристань Дудинка занималась в основном коммерческими операциями в порту Норильского комбината, учетом стояночного времени судов, арбитражными делами с грузополучателями, сдачей и приемкой документов и грузов получателям, пассажирскими перевозками. Грузооборот по речному направлению в конце 1950-х годов был в пределах 500 тыс. тонн, против 170 тыс. тонн по морю.

В годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) речники Енисейского бассейна обеспечивали перевозки грузов для фронта. Большим событием стала весна 1942 года, когда получили первый норильский электролитный никель. Начавшаяся война приостановила развитие флота. Часть пароходов Енисейского пароходства была переоборудована для ведения боевых действий. На них были установлены пушки и пулеметы. В основном эти суда работали в устье Енисея и Карском море («А. Сибиряков», «Дежнёв»). В августе 1942 года в район Карского моря незаметно прошли немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» и несколько подводных лодок, которые ставили мины в западном секторе Арктики Северного морского пути, топили гражданские суда и обстреливали метеостанции. Были потоплены ледокольный пароход «Александр Сибиряков», грузовые пароходы Куйбышев», «Щорс», подорвался на mine пароход «Тбилиси». Открытым текстом радист «Александра Сибирякова» успел сообщить на Диксон о вражеском боевом корабле. 27 августа 1942 года у берегов Диксона произошёл неравный бой с фашистами, самый северный бой в истории Великой Отечественной войны, в котором принимали участие моряки-североморцы ледокольного парохода «Дежнёв» (СКР-19) и береговой артиллерийской батареи под командованием лейтенанта Николая Михайловича Корнякова. Благодаря подвигу членов команды ледокольного парохода «Александр Сибиряков», ценой собственных жизней, задержавших вражеский крейсер, а также моряков с кораблей СКР-19 («Дежнёв»), «Революционер», «Кара» и береговой артиллерийской батареи, организовавших оборону Диксона, фашисты вынуждены были отступить, их операция «Вундерланд» («Страна чудес») была сорвана.

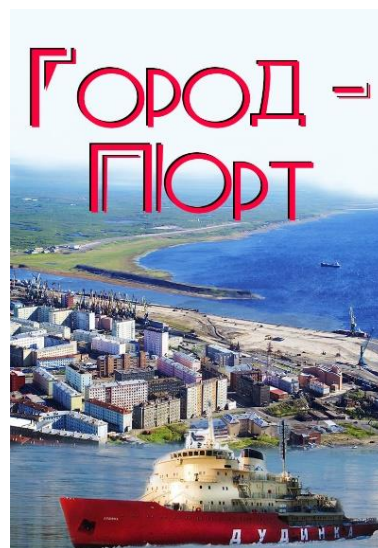
В годы войны Север оставался основным поставщиком пушнины, оленины и рыбы. В условиях недостатка в питании, необходимость быстрейшего расширения рыбодобычи являлась одной из важнейших военно-хозяйственных задач. За 1942–1943 годы добыча рыбы резко возросла и достигла 46 тысяч центнеров... Это была существенная помощь в организации питания воинов и тружеников тыла. К концу 1943 года добыча рыбы на Таймыре по сравнению с довоенным периодом возросла более чем в 3 раза, появилось более 20 предприятий рыбной промышленности. Красной нитью выделялось, что тыл от фронта неотделим, что фронт может быть крепким только тогда, когда его обеспечивает материально и поддерживает морально тыл. Красноярский поэт Казимир Леонидович Лисовский, совершающий в 1944 году творческую поездку по Таймырскому округу, в посёлке Хатанга написал стихотворение, в котором отразил это единство тыла и фронта.

В послевоенные годы с помощью аэрофотосъёмки были обновлены все карты бассейнов рек, речная сеть на них окончательно приняла истинные очертания. В 1950-х годах стали открываться посты наблюдений на северных притоках Енисея, а также значительно расширилась их сеть на юге.

На Енисее возникло много новых причалов, созданы крупные механизированные порты в Красноярске, Игарке, Дудинке, Диксоне. В 1963 году в навигацию на Енисее перевезено 10159 тыс. тонн при наличии 380 самоходных и 417 – несамоходных, общей мощностью и грузоподъёмностью 158295 лошадиных сил и 336804 тонн.

29 января 1948 года началось (в 1949 году закончилось) строительство здания Речного вокзала в Дудинке. Авторами проекта здания вокзала были архитекторы – заключённые Норильлага: Геворг Барсегович Кочар (Кочарян; Кочарянц), при участии Ефима Корнеевича (Корниловича) Стрельцова, Михаила Алексеевича Битадзе (Битодзе), Владимира Ивановича Пикалова.

В это время в газете «Советский Таймыр» писали: «на высоком берегу Енисея коллектив «Портстроя» форсированными темпами ведёт строительство речного вокзала. Огромное здание ставится на свайных основаниях. Кубатура будущего двухэтажного вокзала 4900 кубометров. В нижнем этаже разместятся службы пристани, багажные камеры. В средней части здания будет зал для пассажиров, буфет, комната матери и ребёнка» («Таймыр. 75», Красноярск, 2007, С. 37). Долгое время, не один десяток лет, в здании речного вокзала располагалось территориальное управление Енисейского речного пароходства, работала касса, где приобретались билеты на пассажирские теплоходы, осуществляющие рейсы в верховья и низовья Енисея. Они привозили туристов, жаждущих полюбоваться экзотикой Севера, увозили отдыхать «на материк» сотни школьников, отпускников и тех, кто решил навсегда распрощаться с Заполярьем. Подробнее о речном вокзале смотрите в справочном электронном пособии «Город – Порт» (Дудинка, 2017, С. 68-72; Режим доступа: <http://www.gorod-dudinka.ru/biblioteki/kabinet-kraevedeniya/dudinka>).



Пассажирский флот Енисея являлся одним из лучших в бассейнах Сибири и Дальнего Востока, осуществлял перевозки пассажиров и туристов от верховьев Енисея в южных районах края до Диксона – на Севере. В 1953–1954 годах построены пассажирские теплоходы «Александр Матросов», «Валерий Чкалов», вместимостью 343 человека, которые использовались по туристическому маршруту «Красноярск-Дудинка». Гордостью пассажирского флота был четырёхпалубный теплоход «Антон Чехов», который совершал рейсы, в основном с иностранными туристами, по маршруту «Красноярск–Диксон».



В сентябре 1966 года впервые на Енисей из Архангельска пришёл пассажирский теплоход с туристами. Об этом в статье «Туристический рейс в Арктику» сообщали: «Вчера из порта Дудинка отправился в Игарку теплоход «Вацлав Воровский», на котором туристы Москвы, Ленинграда, Горького, Куйбышева, Риги и ещё пятнадцати городов совершают первый туристический рейс в Арктику. Свой поход туристы начали с Архангельска. В нашем

городе туристы побывали в краеведческом музее, где ознакомились с историей Таймырского полуострова и перспективами развития округа. Вчера почти все туристы, а их около 200 человек, специальным поездом выезжали в Норильск, где также ознакомились с городом и комбинатом. После короткого пребывания в Игарке «Вацлав Воровский» вернётся на Диксон, а затем возьмёт курс на Мурманск» («Советский Таймыр», 1966, 16 сентября, С. 4). Вести этот пассажирский теплоход с моря до Игарки было поручено лоцману Борису Павловичу Водопьянову, о чём он вспоминал в своей книге «Лицом к студёному океану» (Красноярск, 1987, С. 74-82).

В сентябре 1968 года сообщали: «В нынешнюю навигацию Дудинку посетило несколько тысяч туристов. Речные и морские пассажирские суда привозили в центр Таймырского национального округа москвичей, киевлян, ленинградцев, дальневосточников и других пассажиров – жителей различных районов нашей страны. На днях к морскому причалу порта пришвартовалось океанское судно «Вацлав Воровский». Оно пришло из Мурманска. 270 туристов из 61 города ознакомились с достопримечательностями Дудинки и Норильска. Сейчас «Вацлав Воровский» в пути. Его маршрут – Дудинка, Диксон, Земля Франца-Иосифа, Архангельск» («Советский Таймыр», 1968, 19 сентября, С. 4).

Конкретные цифры, приводимые в газетных сообщениях, свидетельствуют об интенсивности речных пассажирских перевозок: «всего с начала навигации [1984 года], которую речники Таймырского районного управления Енисейского управления речного пароходства открыли 10 июня, перевезено 5522 человека. Значительную часть пассажиров составили дети Дудинки и Норильска – 4190 ребят, которых заботливые речники доставили в пионерлагеря на юг Красноярского края. На днях в обратный рейс вверх по Енисею ушёл теплоход «Латвия» с туристами на борту. Нынче на линии Красноярск–Дудинка работают 13 теплоходов. В пределах округа перевозят пассажиров «Комсомолец Гладков» и «Некрасов» («Советский Таймыр», 1984, 11 июля, С. 4).

В 1969 году открыта регулярная грузовая линия Мурманск–Дудинка–Мурманск.

Объём перевозок в 1970 году достиг 13049,9 тыс. тонн. Рабочее ядро флота состояло из 43 грузопассажирских и пассажирских судов, 139 грузовых самоходных, 26 нефтетанкеров, 240 буксиров и буксиров-толкачей, 26 служебно-вспомогательных судов. На Енисее десятками лет трудились целые династии речников. Численность работников пароходства достигла 7382 человека. По итогам работы (1965–1979 гг.), за успешное выполнение заданий по перевозке грузов и особенно для горно-металлургической и лесной промышленности, в феврале 1971 года Енисейское речное пароходство было награждено орденом Ленина.

В октябре 1973 года в газетной заметке: «Строится пассажирский причал» сообщалось: «В Дудинке, в районе угольного грузового участка, началось строительство пассажирского причала. Его причальная стенка рассчитана на швартовку пассажирских теплоходов в период высокой воды и при нормальном уровне. В палубных надстройках дебаркадера смогут разместиться до 250 пассажиров. От причала будет проложена автомобильная дорога с выходом в город. Сооружение причала и дороги осуществляет бригада Красноярского мостоотряда №7» («Советский Таймыр», 1973, 25 октября, С. 1).

В 1973 году «Пристань Дудинка» преобразована в Таймырское районное управление с приписанными пристанями: Факел, Караул, Усть-Порт, Воронцово, Носок, Тухард, Пясино, Заря Таймыра, Снежногорск, Диксон. Начальником назначен А. Б. Денисов – первый штурман ледокола «Енисей».

С 1978 года навигация на линии Мурманск–Дудинка стала круглогодичной.

В 1989 году Енисейское речное пароходство достигло наивысших показателей в работе: перевозки составили 28206 тыс. тонн при наличии флота самоходного 553 ед. общей мощностью 385060 лошадиных сил и несамоходного – 465 ед. грузоподъёмностью 957338 тонн.

Славится трудовыми традициями Енисейское речное пароходство. Енисейские речники, как и раньше, перевозят лес и пиломатериалы, нефтепродукты, цветные металлы и многое другое. «За навигацию-2016 Енисейское речное пароходство перевезло 244,5 тыс. тонн нефтеналивных грузов, что на 20, 7 тыс. тонн больше, чем в прошлом году» («Речник Енисея», 2016, 21 октября, С. 1). Пассажирские перевозки по маршруту Красноярск–Дудинка производятся судами ОАО «Енисейское речное пароходство» на комфортабельных трёхпалубных теплоходах типа «Чкалов», «Матросов». В 2016 году в рамках модернизации флота представители компании «Морская Техника» совместно с ОАО «ПассажирРечТранс» представили проект пассажирского судна «Вояж-75МТ тип Енисей» для замены пассажирских теплоходов

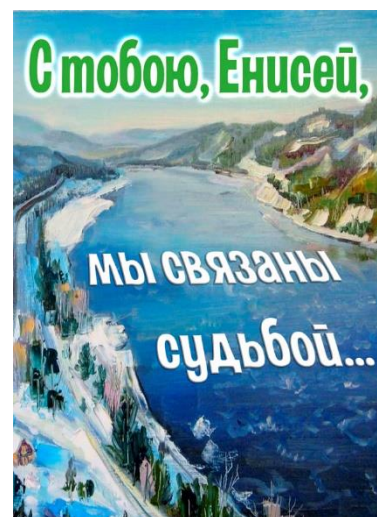
проекта 588 т/х «В. Чкалов» и «А. Матросов» работающих на линии Красноярск–Дудинка.

В 2016 году на основании предложения министерства транспорта Красноярского края Енисейское речное пароходство включено во Всероссийский реестр «Книга Почёта».

Енисейским речным пароходством в разное время руководили: Иван Михайлович Назаров (1939–1943, 1947–1970); Самуил Нахимович Железняк (1943–1947); Степан Иванович Фомин (1970–1984), Александр Афанасьевич Печеник (1984–1995), Иван Антонович Булава (1995–2003); Феликс Вячеславович Михайловский (2004–2006); Николай Петрович Молочков (2006–2009); Александр Борисович Иванов (2009–2014); Андрей Васильевич Яковлев (2014–по настоящее время).

Сегодня по Енисею ходят дизель-электроходы и большегрузные теплоходы, новейшие мощные буксиры-толкачи, танкеры, рефрижераторы, атомоходы, суда специального плавания «река-море». Транспортные связи Таймырского района с другими регионами России и мира с Севера осуществляются по Северному морскому пути судами Мурманского, Северного и других морских пароходств. Лимитирующий пережат Турушинский (9,2-9,7 м) для движения морских судов находится в 250 км севернее Дудинки. С юга основной транспортной артерией является река Енисей. Грузы перевозятся судами ОАО «Енисейское речное пароходство», ТК «Транзит-СВ».

Подробнее об истории исследования и освоения реки Енисей, смотрите пособие «С тобою, Енисей, мы связаны судьбой...» (Дудинка, 2016, С. 59-72). <http://www.gorod-dudinka.ru/biblioteki/kabinet-kraevedeniya>



## Библиография:

1. **80 лет назад** образовано подразделение Управления Енисейского речного пароходства «Пристань Дудинка» (1931) [Текст] // Таймыр-2011. Календарь памятных дат. – Красноярск, 2010. – С. 19. – Библиогр.: 4 назв.
2. **20 лет со** времени образования Морского агентства в порту г. Дудинки (1990) [Текст] // Таймыр-2010. Календарь памятных дат. – Красноярск, 2009. – С. 147. – Библиогр.: 1 назв.
3. **Енисей** [Текст]: [о реке] // Северная энциклопедия. – М., 2004. – С. 272-273.
4. **«Золотое»** пароходство [Текст]: [Енисейское речное пароходство признано лидером водного транспорта России] // Заполярный вестник. – 2009. – 11 декабря: (№ 235). – С. 2.
5. **Лихов, А.** Голубая ось России [Текст]: [судоходство на Енисее] / Алексей Лихов // Таймыр. – 1998. – 4 июня. – С. 2; Заполярный вестник. – 1998. – 9 июня. – С. 3.
6. **О награждении Енисейского** речного пароходства орденом Ленина [Текст]: Указ Президиума Верховного Совета СССР // Красноярский рабочий. – 1971. – 13 февраля.
7. **Павлов, А. С.** Развитие судоходства на Енисее [Текст] / А. С. Павлов // Судостроение. – 2000. – № 1. – С. 72-75.
8. **Попов, С. В.** Берега мужества / С. В. Попов. – Красноярск: Книжное издательство, 1982. – 174 с.
9. **С тобою, Енисей,** мы связаны судьбой... [Текст]: [виртуальная выставка литературы к экологическому празднику «День Енисея»] / Дудинская Централизованная библиотечная система, Отдел библиографии и краеведения; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. За выпуск К. И. Тлехугова. – Дудинка: [б. и.], 2016. – 129 с.: ил.
10. **Степанов, К.** И поплыли баржи по реке на Север [Текст]: [130 лет Енисейскому пароходству] / К. Степанов // Вечерний Красноярск. – 1993. – 13 апреля.
11. **130 лет паровому** судоходству на Енисее [Текст] // Красноярская газета. – 1993. – 20 апреля.
12. **130 лет со** времени начала судоходства на Енисее [Текст]: [31 мая 1863 г.] // Край наш Красноярский, 1993: библиогр. указ. / Красноярская краевая государственная универсальная научная библиотека. – Красноярск, 1992. – С. 12-14. – Библиогр.: 13 назв.
13. **Таскин, И.** Три богатыря [Текст]: корабли, как и люди, имеют свою судьбу, рождаются и умирают, оставляя след в истории: [флот Енисейского пароходства] / Игорь Таскин; фото автора // Красноярский рабочий. – 2011. – 18 июня (№108). – С. 7.

## Северный морской путь

Северный морской путь – арктическая магистраль, пересекающая с запада на восток Ледовитый океан от Карских ворот до бухты Провидения. Протяжённость трассы составляет 5600 км.



Освоение Северного морского пути началось ещё в XIV–XV вв. В 1763 году русский учёный, выдающийся географ своего времени М. В. Ломоносов разработал проект освоения Северного морского пути, чтобы плавать «Сибирским океаном в Восточную Индию». Первым по всему Северному морскому пути прошёл А. Норденшельд на «Веге» (1878–1879). Потом в море Лаптевых прошли с запада Ф. Нансен на «Фраме» (1893–1896), Э. Толль на «Заре» (1900–1901), Р. Амундсен на «Мод» (1918–1920) и, наконец, О. Шмидт на «Сибирякове» (1932). Последняя экспедиция доказала возможность хозяйственного использования всего Северного морского пути.

Но серьёзное изучение центральных частей Северного Ледовитого океана было положено норвежским исследователем Ф. Нансеном на корабле «Фрам» (1893–1896), где впервые была дана научная стратификация вод Арктического бассейна. Увлечённый идеей реорганизации Северного морского пути Ф. Нансен в 1913 году на судне «Коррект» совершил рейс из Норвегии к устью Енисея, а затем осуществил поездку по Восточной Сибири. О своём путешествии он написал в книге «В страну будущего», где большое место уделено освоению Северного морского пути.

После Октябрьской революции, в самые первые месяцы существования Советской власти вопросы транспортных связей по арктическим морям попадают в поле зрения Рабоче-крестьянского правительства. 2 июля 1918 года было подписано постановление Совнаркома «Об организации Гидрографической Экспедиции Северного Ледовитого океана» (ГЭСЛО). Для содействия экспедиции при Сибирском ревкоме был создан Комитет Северного морского пути, на который возлагалась задача «...всестороннего оборудования, усовершенствования и изучения Северного морского пути в целях превращения его в артерию постоянной практической связи». Для этого нужны были новые суда: мощные ледоколы, ледокольные пароходы и специальные грузовые пароходы; регулярная ледовая разведка; сеть метеорологических радиостанций; хорошо организованная служба льда и погоды; надёжные морские карты; навигационные знаки и маяки на побережье материка и на островах Арктики; полярные порты и угольные базы.

В конце 1920-х годов создание единой государственной структуры, ответственной за все сферы освоения Северного морского пути, стало насущной необходимостью. Плавание л/п «А. Сибиряков» (1932) и опыт Карских экспедиций 1920–1930-х годов показали, что мореплавание, наука и развитие хозяйства на

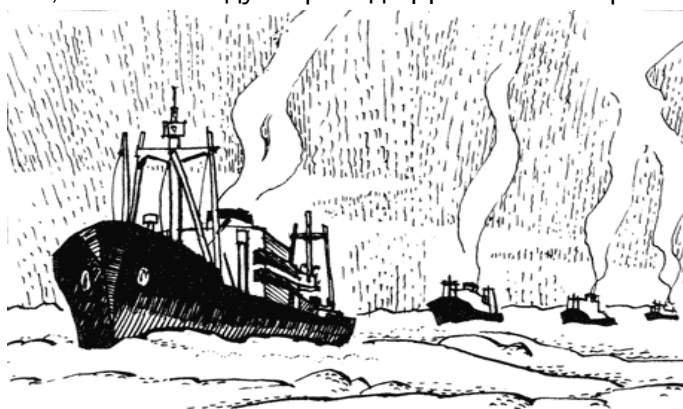
Севере нуждаются в объединении усилий всех арктических организаций. После Гражданской войны на Севере строится ряд новых портов и, в частности, Усть-Порт на Енисее. В планах первых пятилеток Арктика вовлечена в сферу общегосударственного экономического развития и индустриализации всех районов Севера. Строится Игарский лесокомбинат с морским портом, Норильский горно-металлургический комбинат, Дудинский и Диксонский морские порты. В Арктике осуществляется широкий комплекс экспедиционных работ, создаётся ряд полярных станций, обсерваторий, радиоцентров и аэропортов.

В связи с большим народнохозяйственным и оборонным значением арктических морей в декабре 1932 года по решению Совнаркома создаётся Главное управление Северного морского пути (ГУСМП); на верфях страны начато строительство нескольких мощных ледоколов и транспортных судов ледового класса. Ставилась задача: «Проложить окончательно северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути» («Известия», 1932, 21 декабря). Впервые проход всей трассы Северного морского пути был пройден за одну навигацию в 1932 году советской экспедицией под руководством О. Ю. Шмидта. Экипаж парохода ледокольного типа «Александр Сибиряков» (капитан В. И. Воронин), выйдя 28 июля из Архангельска, к 10 октября добрался до Берингова пролива. Осуществилась мечта многих поколений русских мореплавателей о возможности создания единой транспортной системы вдоль побережья Сибири.

Начальником Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) был назначен один из инициаторов его создания академик О. Ю. Шмидт, его заместителями стали Г. А. Ушаков, С. С. Иоффе, чл. Коллегии – М. И. Шевелев, Ф. Н. Матвеев, Б. В. Лавров и И. Л. Баевский. Новый главк обладал правами наркомата. С мая 1933 ГУСМП отвечало также и за речное и каботажное судоходство в Сибири и на Дальнем Востоке, с июля 1934 – за изыскание и эксплуатацию естественных производительных сил в арктической части СССР. К сфере деятельности ГУСМП относились моря и острова Северного Ледовитого океана. ГУСМП были переданы все имевшиеся в СССР ледоколы и пароходы ледокольного типа, ряд зверобойных и речных судов, немногочисленные самолёты, поручалось развитие сети полярных станций, оборудование авиабаз, портов бункеровки для судов, организация проектирования и строительства новых ледокольных судов, освоение месторождений полезных ископаемых. Арктический институт также перешёл в ведение ГУСМП. В составе новой организации были сформированы управления воздушной службы, речного и морского транспорта, строительства, Полярное управление. Гидрографическое управление при ГУСМП образовано 25 июня 1933 года.

Усиление технических средств и приобретённый опыт плавания по Карскому морю имели следствием весьма заметное удлинение сроков навигации на западном участке Северного морского пути. Известную роль здесь, несомненно, сыграло и потепление Арктики, повлекшее за собой уменьшение ледовитости Карского моря. Известны случаи, когда суда в одну навигацию совершали два рейса между портами Баренцева (Белого) и Карского морей. Так, в 1940 году пароход «Диксон» совершив рейс Архангельск–Тикси–Мурманск, успел выполнить и второй рейс: Мурманск–Дудинка–Мурманск.

Северный морской путь сыграл во время Великой Отечественной войны немаловажную роль: доставлялись грузы на полярные станции и в арктические порты, перевозились люди, обеспечивалась жизнедеятельность огромного региона, протянувшегося на тысячи миль вдоль



нашего северного побережья.

В июле-августе 1941 года «в Архангельске шло формирование караванов судов для доставки грузов и пассажиров эвакуированного комбината «Североникель» в Дудинку и далее по железной дороге – в Норильск. В состав караванов входили суда «Узбекистан», «Кузнец Лесов», «Клара Цеткин», «Пинега», «Двинолес», «Щорс», «Сакко». Только на пароходе «Щорс» было перевезено 562 пассажира и 2541 тонна груза для Норильска. Эти грузы эвакуированного предприятия «Североникель» позволили Норильскому комбинату в кратчайшие сроки увеличить производство цветных металлов, так необходимых для заводов страны, выпускающих вооружение» (Бурков Г. Д. «Война в Арктике», Санкт-Петербург, 2011, С. 59).

Арктику интенсивно осваивали Гидрографическое предприятие ММФ, Арктический научно-исследовательский институт, Горно-геологическое управление и ряд других организаций. Осуществлялись многие выдающиеся мероприятия: переходы по Севморпути ряда судов за одну навигацию, высадка на Северном полюсе дрейфующей станции под руководством И. Д. Папанина, героический дрейф ледокольного парохода «Г. Седов».

В настоящее время Северный морской путь является постоянно действующей транспортной магистралью, полностью обеспечивающей потребности экономического, политического и культурного развития северных районов страны. За прошедшие десятилетия создан новый морской научно-исследовательский гидрографический флот, отвечающий современным требованиям мореплавания. Вступили в строй мощные ледоколы, в том числе атомоходы. Это позволило значительно продлить навигацию на важнейших участках трассы, а плавание в Дудинку сделать круглогодичным. На акватории Севморпути установлены и эксплуатируются шесть контрольно-корректирующих станций (ККС), расположенные на островах Олений, Андрея, Столбовой, Каменка, на мысе Стерлегова и на реке Индигирка. Таким образом, весь Севморпуть охвачен сетью ККС, которые позволяют повысить точность и достоверность определения пространственных координат судна, что, в свою очередь, способствует повышению уровня безопасности мореплавания.

В 2013 году была утверждена «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации», годом позже принята федеральная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года», а в 2015 году Минэкономразвития сформировало список из 147 проектов, наиболее значимых для развития Заполярья. Большинство этих проектов связаны с созданием в Российской Арктике транспортной инфраструктуры, в том числе для главного водного маршрута – Северного морского пути. «При этом флагманом «разогрева» Севморпути выступил «Норникель», флот которого до недавнего времени обеспечивал более трети перевозок по Северному морскому пути. За последние десять лет компания создала современный флот контейнеровозов усиленного ледового класса» («Заполярный вестник», 2016, 1 декабря, С. 2).

В статье «Сердце Сибири», говоря о развитии атомного ледокольного флота в России, эксперты отмечали: «В скором времени правительство должно принять решение по поводу строительства ледоколов абсолютно нового класса – «Лидер», которые смогут обеспечить круглогодичную навигацию по Северному морскому пути, пробивая льды толщиной свыше 4 метров. Росатомовское Опытное конструкторское бюро машиностроения (ОКБМ) имени Африкантова уже проектирует для них перспективную силовую установку РИТМ-400» («Аргументы и факты», 2017, №52, С. 12).

31 августа 2017 года правительством РФ утверждена государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации в 2018–2025 годах», основная задача которой – создать условия, при которых научно-производственный потенциал неарктических субъектов РФ был бы активно вовлечён в процесс социально-экономического развития Арктики, обеспечивал техническую и технологическую независимость государства при осуществлении арктических проектов, чтобы инфраструктура (и, прежде всего,



Северный морской путь) работала в интересах всех российских производителей, а не только арктических добывающих компаний.

#### Библиография:

1. Бурков, Г. Размышления о судьбе арктического судоходства [Текст] / Герман Бурков // Мир Севера. – 2008. – № 6. – С. 6-13.
2. Воеводин, И. Хождение за три моря [Текст]: [путешествие по Севморпути] / Игорь Воеводин // Вокруг света. – 2006. - № 6. – С. 74-96.
3. Воронкова, Т. Трасса XXI века [Текст]: Северный морской путь / Татьяна Воронкова // Таймыр. – 2000. – 24 августа. – С. 22.
4. Главное управление Северного морского пути [Текст] // Увачан В. Н. Путь народов Севера к социализму: Опыт социалистического строительства на Енисейском Севере. – М., 1971. – С. 228-236: фот.
5. Забелкина, Г. Краткая история Северного морского пути [Текст] / Галина Забелкина // Таймыр. – 1996. – 17 декабря. – С. 3.
6. Касаткин, Р. Г. Роль Северного морского пути в арктической транспортной системе [Текст] / Р. Г. Касаткин // ЭКО. – 2008. - № 9. – С. 87-97.
7. Краткая история Севморпути [Текст]: [справка по материалам публикаций и архива «СТ»] // Советский Таймыр. – 1991. – 1 октября. – С. 3.
8. Лихов, А. Первопроходцы [Текст]: [об открытии Северного морского пути в 1932 году] / Алексей Лихов // Таймыр. – 1997. – 18 декабря. – С. 2.
9. На Севморпути вошли в строй три станции [Текст]: [на трассе Севморпути установлено шесть контрольно-корректирующих станций (ККС), способствующих повышению уровня безопасности мореплавания] // Таймыр. – 2012. – 6 сентября (№98). – С. 3. – (Россия, край, Норильск).
10. Папанин, И. Д. Лёд и пламень [Текст] / И. Д. Папанин. – М.: Политиздат, 1977. – 416 с.
11. Северный морской путь [Текст]: [история освоения] // Морской энциклопедический справочник: в 2 т. / под ред. Н. Н. Исанина. – Л., 1986. – Т. 2. – С. 214-215: ил.
12. Солдаков В. Дудинские вахты «Севморпути» [Текст]: 70 лет полярной мореходной трассе / Владимир Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2002. – 19 декабря. – С. 5.
13. Троицкий, А. Полярники Хатанги отметили 25-летие Главсевморпути [Текст]: [заслушали доклад об освоении и изучении Северного морского пути] / А. Троицкий // Советский Таймыр. – 1957. – 28 декабря. – С. 3.
14. Хроника Севморпути [Текст] / подгот. Галина Забелкина // Таймыр. – 1997. – 10 февраля. – С. 3. – (Страницы летописи освоения Арктики).
15. Чубаков, К. Н. Освоение высокоширотной магистрали Северного морского пути // Летопись Севера. Т. 10: [сб.]. – М., 1982. – С. 92-102.
16. Яковлев, А. Северный морской путь [Текст] / А. Яковлев // Морской сборник. – 1995. - № 10. – С. 16-20.

*«Гидрографы всегда составляли основу основ любой полярной экспедиции, без них было бы немислимо исследование и освоение Арктики, их работа столь же необходима, как работа синоптика, ледового разведчика. ... только благодаря полярным гидрографам могут без опаски ходить корабли Северным морским путём. Именно гидрографы, можно сказать, потом и кровью проложили гигантскую трассу. Они облазили, обшарили, нанесли на карту все бухты и бухточки, заливы и проливы Арктики, промерили глубины. Разведали подходы к удобным якорным стоянкам, к портам».*



*Зиновий Каневский*

## Гидрографические экспедиции, гидрографические базы

До 1933 года с запада за Таймырский полуостров пробирались только отдельные исследовательские экспедиции. Первую карту берегов Северного Ледовитого океана составил в 1524 году дьяк Дмитрий Герасимов.

Великая Северная экспедиция (1733–1743), задуманная для поисков морского пути вдоль северных берегов Сибири, работала за Полярным кругом на протяжении десяти лет и состояла из нескольких отрядов. Впервые одновременно изучалось всё побережье Арктики, отряды осуществляли промеры, картографирование. Третий отряд экспедиции – Ленско-Хатангский (начальником отряда был Василий Васильевич Прончищев), в 1735 году должен был описать побережье на запад от устья Лены.

В 1894–1895 годах в низовьях Енисея и Карском море работала Гидрографическая экспедиция под руководством А. И. Вилькицкого.

Арктическая экспедиция 1910–1915 годов на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» (ГЭСЛО), организованная Главным гидрографическим управлением страны сопровождалась географическими открытиями. В 1913–1914 годах был открыт Таймырский архипелаг: Земля императора Николая II (переименована в Северную Землю), о. цесаревича Алексея (переименован в Малый Таймыр), о. Новопашенного (переименован в Жохова). Тогда же были открыты о-ва Вилькицкого и



Старокадомского. В задачи экспедиции входили: опись береговой части суши и островов, естественные сборы, составление карт малоизвестных берегов, распределение льдов, определение астрономических пунктов и якорных стоянок, рельеф дна, лоцмейстерские заметки, магнитные наблюдения, установка знаков, облегчающих плавание судов. Подробнее о географических открытиях, полярных экспедициях и их участниках рассказано в издании «Зов Севера: история исследования и освоения Таймыра. Вып. 1: Исследователи Таймыра» (Дудинка, 2014) <http://www.gorod-dudinka.ru/biblioteki/kabinet-kraevedeniya/istoriya-tajmyra/3554-zov-severa-istoriya-issledovaniya-i-osvoeniya-tajmyra-vyp-1-issledovateli-tajmyra-spravochno-mbibliograficheskoe-posobie>

В 1933–1940-х годах в западном секторе Арктики постоянно действующие экспедиции Главного Управления Северного морского пути (ГУСМП) вели работы по обслуживанию трассы, по созданию карт прибрежных районов Карского моря. Уже в 1933 году вышла морская карта северной части Карского моря, составленная на основании работ экспедиций 1930–1933 годов, в дальнейшем она дополнялась и исправлялась на основании исследований последующих многочисленных экспедиций. Труды этих экспедиций был заложен крепкий фундамент, который позволил не только подойти к разрешению кардинальной проблемы Арктики, – к вопросу о Северном морском пути, – но и разрешить эту проблему.

В 1933 году в шхерах Минина и вдоль западного берега Таймыра начала работать экспедиция Западно-Сибирского гидрографического управления под руководством В. И. Воробьева – самая большая в этом районе со времен Великой Северной экспедиции. В ней участвовало более 300 человек. Обслуживали её восемь гидрографических судов, самолёты полярных лётчиков А. Д. Алексеева и К. Г. Неронена. Только инструментальной съёмкой было охвачено более 2000 км неизвестных берегов. Впервые на карты легли большие острова: Подкова, Песцовый, Круглый, Гольцмана, Баранова и другие. Многие названия были даны в честь судов и участников экспедиции.

В 1933 году Главное управление Северного морского пути (ГУСМП) организовало Первую Ленскую транспортную морскую экспедицию. В её задачи входило доставить к устьям Лены и Хатанги определённое количество генеральных хозяйственных грузов и две большие комплексные экспедиции. Все три парохода Первой Ленской не успели пройти Карское море до ледостава. Пришлось встать на зимовку. Как и на всех зимовках морских судов, помимо ремонтных работ команды пароходов совместно с зимовщиками из экспедиции Н. Н. Урванцева (на Нордвик) проделали за зиму 1933–1934 годов огромную работу: велись гидрографические исследования, метеорологические наблюдения, предпринимались маршрутные обследования северной части Таймырского полуострова, шли систематические испытания вездеходов, имевшихся в экспедиции Н. Н. Урванцева. В августе-сентябре 1933 года гидрологический отряд Лено-Хатангской экспедиции на боте «Пионер» под руководством С. Д. Лаппо работал в юго-западной части моря Лаптевых и обследовал морские проходы к бухте Нордвик.

В августе-сентябре 1933 года организована Южно-Таймырская экспедиция (первая Пясинская экспедиция) по доставке в Норильск грузов, в которой приняли участие караван речных судов: теплоход «Красноярский рабочий» (капитан М. Е. Лиханский), пароходы «Лесник», «Эвенкия», «Кооператор», шаланда «Кызыл», моторный катер «Бегичев» и большое количество лихтёров и барж. Маршрут экспедиции: Енисейск-Енисейский залив-Карское море-р. Пясины-р. Норильская-пристань Часовня на р. Рыбной. Руководили экспедицией Е. И. Иголкин и его помощник Ю. М. Петранди. В экспедиции принимал участие капитан-наставник К. А. Мецайк. Путь экспедиции составил почти 4000 км, в том числе по р. Пясины более 800 км. Как известно, этот переход и использование в дальнейшем Пясины как судоходной магистрали сыграли немаловажную роль в освоении Севера.

Пясинско-Хатангская гидрографическая экспедиция Главсевморпути (1933 года) имела задание детально разведать так называемый Южно-Таймырский водный путь: определить возможность транспортировки грузов по рекам Пясины, Дудыпте, Аваму, далее волоком и малыми речками в Хету, Хатангу и море Лаптевых. По результатам работы экспедиции к весне 1935 года на Сибирской картфабрике в Омске были отпечатаны атласы лоцманских карт Хеты и Хатанги. Работы Пясинско-Хатангской гидрографической экспедиции показали, что реки Хета и Хатанга являются отличными транспортными магистралями для завоза грузов в Хатангский район со стороны моря Лаптевых.

Планомерные исследования по составлению крупномасштабных навигационных и топографических карт, промерные работы, установление знаков судоходной обстановки на самых труднодоступных участках Арктики развернуло Ленинградское Гидрографическое предприятие Министерства Морского Флота (ГП ММФ), созданное в 1933 году на базе ГУСМП. Но в последующие годы для выполнения основной задачи полярной гидрографии – обеспечение безопасности мореплавания на трассе Северного морского пути (СМП), потребовалось выработать более глубокую и чёткую организационную структуру гидрографических подразделений в Арктике. Поэтому в разное время на трассе СМП были созданы арктические гидробазы, в их числе - Диксонская гидрографическая база и Хатангская гидрографическая база. С их созданием выявился целый ряд очевидных удобств: продление сроков навигации и более эффективное использование производственных возможностей, подготовка баз для отстоя гидрографического флота, приближение оперативного руководства экспедициями к районам их работ и другие.

В 1934 году интенсивно велось исследование Карского моря. Наиболее крупный вклад внесла экспедиция Арктического института на «Седове», детально обследовавшая острова Визе и Уединения, выполнившая 105 глубоководных гидрологических станций и большое число морских промеров. В 1934 году с ледокольного парохода «Сибиряков», совершавшего рейс к мысу Челюскина и островам «Комсомольской правды», были проведены исследовательские работы в северной части Карского моря. В том же году



(1934) ледокол «Ермак» обслуживал Карскую и Ленскую операции, с него были проведены существенные научные работы в плане исследования Карского моря, были открыты острова Кирова, расположенные к северу от архипелага Норденшельда.

К 1935 году относится начало систематического гидрологического изучения устьевых участков сибирских рек. Работают: экспедиция под руководством А. М. Рубина, изучающая возможности судоходства и гидрометеорологический режим р. Анабар; речная гидрологическая экспедиция на реку Хатанга. В 1936 году комплексная Таймырская

экспедиция под руководством В. Н. Кошкина произвела двухлетние наблюдения на озере Таймыр и реке Таймыра.

До 1936 года промерные, картографические и лоцмейстерские работы производились только в летний период, и работа продвигалась недостаточно быстро. В 1936 году впервые осталась на зимовку экспедиция Н. Н. Алексеева на гидрографическом судне «Торос» (капитан Виктор Александрович Радзеевский, орден Трудового Красного Знамени) в архипелаге Норденшельда. Организация весеннего промера со льда позволила значительно ускорить работы, и экспедиции конца 1930-х годов положили на карту и открыли для интенсивного судоходства очень сложный участок Карского моря, прилегающий к берегам Таймыра: шхеры Минина, архипелаг Норденшельда, пролив Вилькицкого. В 1937 году гидрологические работы в северной части Карского моря выполнил «Седов», а в районе берега Харитона Лаптева – «Профессор Визе». Научно-исследовательские работы на акватории моря Лаптевых, особенно в его северной части, развернулись в период планомерного освоения Северного морского пути. Большой шаг вперед в исследовании моря Лаптевых и района островов Де Лонга был сделан экспедициями на «Седове» и «Садко» в 1937 году. В 1938 году в Карском море работала экспедиция на судне «Папанин». В 1938–1939 годах острова «Комсомольской Правды» были обстоятельно исследованы в гидрографическом отношении экспедицией под начальством Воробьева. В 1939–1940 годах в бухте Книповича в Таймырском заливе зимовала гидрографическая экспедиция на судне «Папанин» под начальством С. Г. Карандашова. Этой экспедицией были выполнены топографические и гидрографические работы в Таймырском заливе, заливе Толля и на побережье материка до мыса Челюскина. В навигацию 1939 года с ледокола «Ермак» под руководством В. П. Мелешко были выполнены обширные гидрологические работы в проливе Вилькицкого. В 1940 году экспедицией на «Седове» под начальством В. И. Воробьева были выполнены обширные промерные работы в районе островов «Известий ЦИК» и Сергея Кирова. В 1940–1941 годах экспедиция под начальством Д. И. Смирнова провела комплексные гидрографические работы на берегу Харитона Лаптева от полуострова Михайлова до архипелага Норденшельда. Обстоятельное изучение восточного побережья Таймырского полуострова в гидрографическом отношении было продолжено Восточно-Таймырской экспедицией под начальством А. И. Косого в 1940–1941 годах. Эта экспедиция состояла из двух отрядов: один базировался на судне «Норд», зимовавшем у западного берега залива Фаддея, а другой – на базе, расположенной на материке против острова Андрея. Работы Восточно-Таймырской экспедиции охватили побережье от мыса Челюскина до бухты Прончищева, включая все острова, расположенные вблизи материка. В последующие годы детальное исследование восточного побережья Таймырского п-ова продолжала гидрографическая экспедиция под начальством П. Я. Михаленко, обследовавшая побережье от бухты Прончищевой на юг до мыса Астрономического.

Работы по дальнейшему исследованию Таймыра были прерваны Великой Отечественной войной. Её начало застало Гидрографическое управление Главсевморпути на стадии комплектования экспедиций или их следования в Арктику. Часть специалистов была мобилизована в армию, многие продолжили гидрографические исследования в Арктике, которые не прерывались и в годы войны. В 1942–1944 годах восточная часть Карского моря стала ареной боевых действий. Гидрографы и зимовщики полярных станций работали практически на переднем крае. Широко известна героическая оборона Диксона и неравный бой ледокольного парохода «Александр Сибиряков» с немецко-фашистским рейдером «Адмирал Шеер» в августе 1942 года. 18 сентября 1943 года вражеская, подводная лодка сожгла полярную станцию на острове Правды. 26 августа 1944 года у острова Белуха было потоплено гидрографическое судно «Норд». Последней операцией гитлеровского флота в Арктике было нападение на полярную станцию на мысе Стерлегова.

Сразу после окончания войны на таймырском участке Северного морского пути возобновились гидрографические и геологические работы. В конце 1940-х-начале 1950-х годов здесь работало несколько крупных геодезических, аэрофотосъёмочных и геологических экспедиций, завершивших картографирование Северной Земли и Таймырского полуострова. «В навигацию 1949 года экипаж гидрографического судна «Якутск» под руководством капитана Н. А. Попова выполнял лоцмейстерские работы в Хатангском заливе. В первую послевоенную пятилетку Нордвикская лоцмейстерско-гидрографическая экспедиция, созданная по инициативе прославленного советского полярника И. Д. Папанина, проводила работы по изучению Хатангского залива, Восточного пролива, островов Большой и Малый Бегичев» («Советский Таймыр», 1980, 5 июля, С. 2). В 1951–1954 годах одновременно работало несколько гидрографических экспедиций по съёмке архипелагов центральной части Карского моря. Было открыто множество небольших островов, составлены современные навигационные карты.

1950–1970-е годы можно считать временем расцвета гидрографических работ в Арктике. Научно-исследовательские работы развернулись по всей арктической зоне, от побережий Сибири до высоких широт, от постоянных полярных станций и гидрографических баз до дрейфующих станций СП и высокоширотных воздушных экспедиций «Север». Атомные ледоколы сыграли решающую роль в развитии ледового мореплавания в необычных сложных гидрометеорологических условиях. С вводом в действие атомных ледоколов второго поколения (типа «Арктика») открылись большие возможности в покорении высоких широт. Это и было доказано историческим рейсом в августе 1977 года атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу. Путь следования был выбран, из расчёта изучить достаточно обширный регион Северного Ледовитого океана с примыкающими шельфовыми морями – Баренцевым, Карским и Лаптевых. Работами всех этих экспедиций, в сущности, были открыты арктические моря, ибо до этих экспедиций громадная часть водного пространства не была изучена.

В ноябре 1984 года в газете «Советский Таймыр» сообщалось: «в город на Неве возвратились комплексные экспедиции Гидрографического предприятия ММФ СССР. В их состав входили специалисты разного профиля: гидрографы, морские геологи, гидрологи и другие. Выполнен большой объём работ, рассказывает начальник отдела гидрографических исследований предприятия Петр Сергеевич Елкин. В частности, для обеспечения безопасности плавания судов по трассе Северного морского пути подробно исследовались отдельные его участки. Для составления навигационных морских карт производилась съёмка» (2 ноября, С. 3).

Если в начальный период гидрографических работ в Арктике ГУСМП почти не имело специалистов гидрографов с высшим образованием, то спустя годы в гидрографической службе уже работали сотни специалистов с высшим и среднетехническим образованием, в том числе кандидаты наук. Специалистами гидрографами велась научно-исследовательская работа в широком диапазоне по обеспечению безопасности мореплавания. Для обработки научно-технической информации широко применялась электронно-вычислительная техника.

В 2000 году состоялась научно-исследовательская экспедиция «Северный морской путь – Арктика, 2000». Такое название получила научно-исследовательская экспедиция, проводимая в соответствии с Распоряжением Президиума Российской Академии наук № 10007-451 от 27 июня 2000 года. В начале августа научно-исследовательское судно «Михаил Сомов» вышло из порта Архангельск и взяло курс на восток с заходом в морские порты и населённые пункты, расположенные по арктическому побережью. Целями комплексной экспедиции «Северный морской путь – Арктика, 2000» явились изучение современной ситуации Северного морского пути (СМП) и сопоставление натуральных наблюдений с имеющимися знаниями; сбор информации по важнейшим аспектам функционирования СМП и регионов российской Арктики; обсуждение с представителями местных органов власти, научных и деловых кругов проблем и перспектив развития Северного морского пути и регионов Арктики; выработка согласованных позиций и подготовка предложений Президенту и Правительству РФ о развитии Северного морского пути и арктических регионов.

### Библиография:

1. **Балицкий, А. В.** Из истории Первой Ленской транспортной морской экспедиции: [Текст]: (воспоминания одного из участников) / А. В. Балицкий // *Летопись Севера*. Т.10. – М., 1982. – С. 84-92.
2. **Иванов, В.** Идущие впереди [Текст]: [о гидрографических экспедициях в Арктику] / В. Иванов // *Советский Таймыр*. – 1988. – 2 июля (№ 127-128). – С. 4.
3. **Летопись Севера** [Текст]: сб. по вопросам истории экон. Развития и ист. Географии Севера. – М.: Мысль. Т. 9 / Московский филиал Географического общества СССР; ред. С. В. Славин. – 1979. – 278, [2] с. – Библиогр. в конце ст.
4. **Попов, С. В.** Боевые награды полярного гидрографа: [о работе гидрографической экспедиции в годы Великой Отечественной войны на Таймыре] / Сергей Владимирович Попов // *Таймыр*. – 1997. – 12 февраля. – С. 3: фото.
5. **Разведчики глубин и создатели карт:** [полярные гидрографы и гидрографические исследования на Таймыре] [Текст] // Попов, С. В. *Берега мужества* / С. В. Попов. – Красноярск, 1982. – С. 99-122.
6. **70 лет полярной гидрографии** [Текст] / М-во трансп. Рос. Федерации, Гос. Унитар. Гидрогр. Предприятие; [авт. идеи и гл. сост. С. В. Алеева]. – СПб.: Фортэкс групп, 2003. – 246,[1] с.: ил. – Из содерж.: История становления и развития полярной гидрографии, гидрографических предприятий / С. В. Решетняк.
7. **Троицкий, В. А.** Хатанга, порт: первые шаги [Текст]: [гидрографические исследования] / В. А. Троицкий // *Советский Таймыр*. – 1984. – 20 июля (№ 139). – С. 4. – (Из истории освоения Арктики).
8. **Экспедиция «Таймыр» – «Вайгач»** [Текст] // Ширина Д. А. *Россия: Научное исследование Арктики*. XVIII в. – 1917 г. – Новосибирск, 2001. – С. 157-164.

## Диксонская гидрографическая база

В 1944 году (1 января, по другим данным 20 апреля) приказом по Гидрографическому управлению ГУСМП на базе лоцмейстерского отряда Архангельской гидробазы создана Диксонская гидрографическая база Министерства морского флота СССР, обеспечивающая безопасность плавания на северо-востоке Карского моря и в Енисейском заливе. Из шхер Минина привезено и собрано здание управления гидробазы (ул. Таяна, д. 3), (бывший дом экспедиции на п-ове Михайлова).

С созданием Диксонской гидрографической базы значительно расширился объём промерных и топографических работ, особенно в зимнее время. Экспедиции стали проводиться на наиболее труднодоступных участках трассы. На всей основной трассе СМП стал выполняться систематический промер. В район деятельности Диксонской гидробазы вошли центральная и восточная части Карского моря,

протяжённость района деятельности по генеральному направлению составляла 1 500 километров.

В послевоенные годы гидрографы Диксона продолжали планомерное изучение Карского моря, устьев рек Обь и Пясины, использовались гидрографические суда типа зверобойных шхун. Гидрографам приходилось жить в палатках, для передвижения по льду они использовали собачьи упряжки. В 1952–1956 годах строятся здания подразделений гидробазы на берегу бухты Маячная (ручей Промысловый); работают объекты гидробазы по обеспечению навигации (о. Вилькицкий, о. Кравкова, о. Большой Медвежий, м. Шайтанский). В это время были выполнены боковые пристройки к зданию управления Диксонской гидробазы.

В систему Гидрографического предприятия Министерства Морского Флота (ГП ММФ), созданного на базе Гидрографического Управления Севморпути вошла и Диксонская гидрографическая база. Она занималась съёмкой и промером, а также поддержанием и установкой маяков, бакенов, створных и навигационных знаков. Основные промерные и топографические работы проводились со льда в весенний период, лоцмейстерские работы – весной и летом с судов и вертолётов. На участке, например, Диксонской гидробазы находилось около 40 радиомаяков и более 300 навигационных знаков. Из года в год, начиная с 1959 г., весной гидрографы на санно-тракторных поездах выдвигались на север, где производили детальные съёмки. В навигацию 1960 года гидрографический отряд Диксонской гидробазы впервые в Арктике выполнил прибрежный катерный промер с помощью новой радиосистемы – катерного радиолога «Чайка» («Советский Таймыр», 1960, 15 ноября, С. 4).

1950–1970-е годы можно считать временем расцвета гидрографических работ в Арктике. В эти годы Василий Павлович Казанцев создаёт ручную установку «машинка Казанцева» для бурения льда (1957); поступили первые вездеходы «ГАЗ-47»; началось использование гидрографических судов типа «Айсберг» (1959); на трассе Северного морского пути установлены первые автоматические радиомаяки (1960); на базе гусеничных вездеходов создаются опытные образцы бурильно-гидрографической машины (БГМ) для промера со льда, поступил гидрографический катер «Галс» (1961); началось использование вертолёта «МИ-4» на лоцмейстерских работах (1962); поступили первые вездеходы «ГТ-Т», началось развёртывание радионавигационной системы высокой точности (РСВТ) (1969); 1970 год стал последним годом работы в зимних экспедициях пеших промерных групп с ручным буром; на о. Свердруп установлен первый радиоизотопный термоэлектрический генератор (РИТЭГ) для питания навигационного огня и автоматического радиомаяка (1971); началось использование на лоцмейстерских работах гидрографических судов типа «Дмитрий Овцын», поступили первые вездеходы «ГАЗ-71» (1972). Появлялись более экономичные, более эффективные средства для повышения производительности труда во много раз. Например, при переходе от ручного бурения к бурильно-гидрографической машине при промере со льда производительность труда увеличилась в 16 раз!

Диксонская гидробаза проводила планомерное гидрографическое изучение своего района путём организации и проведения комплексных экспедиций гидрографических исследований и получения необходимых материалов для изданий, отвечающих современным требованиям навигационных пособий, карт, лоций, наставлений для плавания и поддержания их на уровне современности.

Следует подчеркнуть особую заслугу диксонских гидрографов в изучении прибрежных участков Карского моря и устья сибирских рек с целью расширения транспортных морских магистралей. Ими проделаны большие гидрографические исследования северной части Енисейского, Гыданского и Пясинского заливов, шхерных районов, прилегающих к п-ову Таймыр. В 1961 году была закончена работа по составлению карт северной части Таймыра – полуострова Челюскин, в 1964–1967 годах – шхер Минина. Только за десять лет (в период с 1978–1988 гг.) было издано более 600 навигационных карт. Промерами открыто и обследовано большое

количество навигационных опасностей, с карт всё больше снималось «белых пятен», улучшались и совершенствовались пути судоходства по Северному Ледовитому океану.

4 ноября 1962 года Диксонской гидрографической базе присвоено звание «Коллектив коммунистического труда»; позже гидробаза дважды была награждена Юбилейной Ленинской Грамотой (1970, 1980).



Широко известны имена почётных полярников, гидрографов-таймырцев, сотрудников и руководителей Диксонской гидрографической базы, отдававших свои силы, знания, опыт, а порой и жизнь, делу освоения Северного морского пути. Среди них: Николай Максимович Алеев (начальник Диксонской гидробазы); Владимир Сергеевич Алексеев (почётный полярник, начальник Диксонской гидробазы (1969—1991), Почётный гражданин Диксона, орден Трудового Красного Знамени); Евгений Валентинович Архангельский (почётный полярник, ветеран Великой Отечественной войны, начальник лоцотрядов Диксонской гидробазы); Владимир Александрович Гамбургер (почётный полярник, главный инженер); Вячеслав Викторович Даниловцев (почётный полярник, инженер-гидрограф, старший инженер, начальник лоцотряда Диксонской гидробазы (1968—1977; 1980—1982); Евгений Викторович Даниловцев (почётный полярник, инженер, старший инженер Диксонской гидробазы (1964—1971); Иван Алексеевич Долгушин (почётный полярник, главный инженер, начальник Диксонской гидробазы); Михаил Гаврилович Ерохин (почётный полярник, начальник партии, начальник отряда Диксонской гидробазы, ветеран Великой Отечественной войны); Сергей Николаевич Зубов (первый начальник Диксонской гидробазы); Эдуард Иосифович Ивашкевич (почётный полярник, радиоинженер Диксонской гидробазы (1951—1963); Юрий Александрович Ионов (почётный полярник, инженер-гидрограф Диксонской гидробазы (1960—1968); Василий Павлович Казанцев (почётный полярник, механик-изобретатель); Михаил Андреевич Кашкин (тракторист, почётный полярник, ветеран Великой Отечественной войны); Илья Яковлевич Кобленц (почётный полярник, инженер-гидрограф Диксонской гидробазы (1972—1983); Александр Дмитриевич Копаневич (почётный полярник, начальник Диксонской гидробазы (1944—1952); Григорий Степанович Крутов (инженер-гидрограф (1954—1964, почётный полярник, ветеран Великой Отечественной войны); Константин Юрьевич Мирошниченко (начальник Диксонской гидробазы, награждён почётным знаком «За заслуги перед Таймыром»); Павел Яковлевич Михаленко (почётный полярник, начальник Диксонской гидробазы (1963—1969), Почётный житель пос. Диксон (1985); Григорий Сергеевич Михеев (начальник Диксонской гидробазы (1957—1962 гг.), награждён орденом «Знак Почёта»); Юрий Петрович Осокин (почётный полярник, гидрограф Диксонской гидробазы (1956—1962); Анатолий Георгиевич Пронин, (почётный полярник, инженер-гидрограф Диксонской гидробазы (1964—1983); Вячеслав Валентинович Родионов (начальник Диксонской гидробазы); Александр Николаевич Савельев (почётный полярник, топограф, геодезист, начальник навигационной камеры Диксонской гидробазы, ветеран Великой Отечественной войны); Леонид Иванович Сеньковский (почётный полярник, начальник Диксонской гидробазы); Артур Сергеевич Теслин (почётный полярник, инженер-гидрограф Диксонской гидробазы (1959—1963); Владилен Александрович Троицкий (ветеран Великой Отечественной войны, почётный полярник, инженер-географ, исследователь Арктики); Александр Никитович Тюрюмин (почётный полярник, награждён орденом «Знак Почёта»); Святослав Егорович Широков (почётный полярник, инженер-гидрограф Диксонской гидробазы (1971—1981).

Во имя обеспечения безопасности мореплавания в Диксонской гидробазе в разное время также самоотверженно трудились: Николай Михайлович Акимов (пом. капитана); Сергей Владимирович Алексеев (ведущий инженер, Почётный гражданин



Диксона); Александр Валерьевич Алфеев (начальник гидроотряда); Татьяна Викторовна Алфеева; Станислав Григорьевич Бабак; Екатерина Фёдоровна Балаж; Франтишек Петрович Балаж (медаль «За трудовое отличие»); Майдан Елемесович Бекжанов (ведущий инженер); Николай Викторович Боярсков; Юрий Викторович Боярсков; В. Бродовой; Николай Иванович Бурков; С. Н. Верещагин; Александра Александровна Веселова; Юрий Михайлович Ворожцов; Людмила Назаровна Ворожцова; Владимир Владимирович Гамбургер; Иван Иванович Ганичев; Геннадий Александрович Гирвиц; Павел Порфирьевич Головки; Нина Васильевна Горб; Леонид Павлович Горбунов; Константин Яковлевич Гордеев (техник-гидрограф); Римма Васильевна Горькова (бухгалтер-экономист); Николай Владимирович Гребенюк; Геннадий Иванович Григорьев; Виталий Иванович Демишихин; Артём Григорьевич Дивинец (главный инженер); Геннадий Михайлович Доронин (старший инженер); Александра Васильевна Доронина; Евгения Григорьевна Доросевич; Олег Иванович Дубинский; Иван Григорьевич Дыба; В. Д. Егоров; Николай Павлович Емельянов (механик); Борис Петрович Ерофеев; Александр Александрович Ефимов; Пётр Александрович Ефимов; Вячеслав Андреевич Жбанников (ветеран Великой Отечественной войны, лётчик); Юрий Захарович Жданов; Дмитрий Георгиевич Жуков; Александр Александрович Забудский; Виктор Васильевич Загородний; Валерий Михайлович Заикин; Сергей Сергеевич Зверлов; В. С. Зибарев; Василий Ефимович Ивахненко; Эдуард Георгиевич Инглеси; Виктор Александрович Калабин (старший техник); Виктор Алексеевич Калабин; Каминский; Валерий Иванович Карякин; Каш; О. Д. Коваленко; Сергей Васильевич Колесников; Нина Алексеевна Колоколова; Геннадий Александрович Коровкин; Нина Александровна Коровкина; Людмила Владимировна Короткова; Сергей Степанович Кочмарёв; Владимир Николаевич Лебедев; Маргарита Александровна Леонтьева; Виллиам Янович Лескинен; Сергей Александрович Линенко; Мария Александровна Литвинова; Игорь Сергеевич Ловцов; Виктор Герардович Лубнин; Николай Григорьевич Лукушин; Надежда Семёновна Лютикова; Николай Григорьевич Макачук; Михаил Николаевич Малышев (ветеран Великой Отечественной войны); Михаил Петрович Марков; Сергей Алексеевич Марышкин; Виктор Петрович Миронов; Георгий Казимирович Мисюн (ветеран Великой Отечественной войны, инженер-механик (1947–1957)); Пётр Степанович Мишанов; Мария Ивановна Молева (Почётный гражданин Диксона); Александр Григорьевич Москаленко; Павел Васильевич Мохов; Пётр Пафнутьевич Мудров (ветеран Великой Отечественной войны, старший моторист, механик); Надежкин; Алексей Полиектович Назаров (ветеран Великой Отечественной войны, начальник отряда (1947–1948)); Виктор Николаевич Нестеренко; Григорий Павлович Овчинников; В. Освальд; Пеккер (и. о. начальника Диксонской гидробазы); Иван Константинович Перловский; Игорь Викторович Перловский; Тамара Анатольевна Петрова (техник-гидрограф); Михаил Соломонович Пирятинский; Пётр Красанович Половиков; Герман Александрович Пospelов; Виктор Георгиевич Пронягин; Фёдор Фёдорович Пуляев; Владимир Ильич Радыгин (начальник лоцмейстерского отряда); Константин Александрович Рогов (орден Трудовой Славы III степени); Александр Иванович Ронгонен (вездеходчик гидроотряда); Михаил Иванович Рубцов; Анатолий Васильевич Семёнов; Юрий Георгиевич Семёнов; Евгений Евгеньевич Скрипов (инженер-гидрограф, начальник партии (1957–1966)); Валерий Григорьевич Сокирко (механик); Анатолий Аркадьевич Старостин (инженер-гидрограф, начальник партии); Юрий Михайлович Старостин; Игорь Степанович Степанов (ветеран Великой Отечественной войны, капитан, плавал на судах Диксонской гидробазы); Михаил Михайлович Стругов; Игорь Леонидович Терентьев (гл. инженер); Нонна Ивановна Теслина (техник-картограф, корректор (1960–1963)); Николай Григорьевич Третьяков; Ксения Николаевна Туркова (ветеран Великой Отечественной войны, орден «Знак Почёта»); Фёдор Яковлевич Федосеев; Роман Яковлевич Ханин; И. И. Чевыкалов; Г. Н. Шелковой; Владимир Николаевич Шмелев, (старший инженер (1966–1968)); Лев Иванович Шмонин (старший радиотехник (1963–1965), Зиновий Ефимович Штенцайг; Василий Семёнович Шульгинов; Владимир Абрамович Шульман (гл. инженер); В. Н.

Щенников; Виктор Петрович Язовских (инженер-гидрограф); Геннадий Иванович Яковлев (гл. инженер) и многие другие. Подробнее списки работников Диксонской гидробазы смотрите [http://диксония.рф/doku.php?id=предприятия:диксонская гидрографическая база:сотрудники](http://диксония.рф/doku.php?id=предприятия:диксонская_гидрографическая_база:сотрудники)

В 1968 году в статье «НОТ в Диксонской гидробазе» сообщали: «В диксонской гидробазе уделяется большое внимание рациональной организации труда. Вместо разрозненных мелких экспедиционных подразделений созданы крупные механизированные отряды. Это позволило добиться стопроцентной механизации промера со льда, создать в каждом отряде ремонтную базу в виде походных мехмастерских, которые снабжены электроэнергией, металлорежущими станками, газозлектросваркой. Теперь база снабжена современной транспортной техникой, позволяющей маневрировать районами работ гидроотрядов в зависимости от требований ледовой обстановки, а также оперативного обеспечения мореплавателей. Улучшились бытовые условия, построены тёплые балки, балки-столовые, бани, стало лучше культурное обслуживание: радиофикация, кино, полевые библиотечки, доставка почты» («Советский Таймыр», 1968, 25 мая, С. 1).

В статье «По нехоженным дорогам» рассказывалось о почти ежедневной (исключая ненастье) работе гидрографов Диксонской гидробазы, задача которых – открывать новую безопасную дорогу судам на нехоженных морских трассах. «Юго-восточный сектор Карского моря – тяжёлый для плавания. Мореходов здесь подстерегают и подводные камни, и резкие перепады глубин, и просто мели. Выяснить, найти их, определить точное местоположение на карте, степень опасности, наконец, оповестить об этом всех мореплавателей – такие задачи решает сегодня радиологовый отряд на гидросудне «Промерный» («Советский Таймыр», 1968, 21 сентября, С. 2).

В 1973 году за победу в предмайском соцсоревновании коллективу Диксонской гидробазы «присуждено переходящее Красное знамя Диксонского РК КПСС и райисполкома с занесением на районную Доску почёта. Бассейновый комитет профсоюза признал победителем в соревновании среди организаций бассейна коллектив Диксонской гидробазы и вручил ему переходящее Красное знамя баскомфлота» («Советский Таймыр», 1973, 26 июля, С. 1).

В 1980 году на Диксоне «коллектив гидробазы приступил к подготовке обеспечения продлённой навигации на Дудинку и зимним гидрографическим исследованиям со льда» («Советский Таймыр», 1980, 4 ноября, С. 1). В это время гидрографам пришлось решить немало сложных задач: «перестроиться сначала от обеспечения трёхмесячной навигации к полугодовой, а затем и к круглогодовой. И вся эта работа велась без увеличения численности коллектива. Благодаря тому, что гидрографы совмещают профессии, многие плановые работы выполнялись с опережением графиков» («Советский Таймыр», 1982, 20 января, С. 1).

В июле 1984 года в газете сообщали: «Труженики Диксонской гидробазы готовятся к летним промерным работам. Отряды специалистов будут вести исследования морского побережья в западном секторе Арктики. В нынешнем году планируется провести ряд мероприятий по внедрению новой техники. Много сил и знаний этому вопросу отдают ветераны-гидрографы: В. В. Загородний – начальник гидрографического отряда № 2 и В. И. Радыгин – старший радиоинженер» («Советский Таймыр», 1984, 18 июля, С. 1). В это время коллектив гидробазы насчитывал более 100 человек. Комсомольская организация Диксонской гидробазы была инициатором патриотического движения «40-летию Победы – 40 ударных дней». Комсомольцы обязались к 9 мая 1985 г. выполнить пятилетний план по общему объёму гидрографических исследований.

Гидрографы оснастили трассу Северного морского пути совершенным навигационным оборудованием, промерные работы велись с использованием лазерного дальномера, применялись изотопные источники питания для всех автоматических электрорадиомаяков и др. Всё это позволило приступить к продлению арктической навигации на отдельных важнейших участках трассы, перейти к

качественно новому освоению плавания в сроки, значительно отличные от существовавших.

В 1980-х годах гидрографические отряды были хорошо оснащены и в техническом, и в бытовом отношении. Удобные балки с сауной, телеустановкой системы «Экран» и оранжереей, в которой выращивали не только необходимые на Севере зелёный лук и редиску, но и экзотические цветы – тюльпаны и нарциссы.

В 1990 году путешественник А. Н. Колесов в своей книге «По Енисею» так описывал их работу: «Диксонские гидрографы исследуют острова Карского моря, его побережье, ограждают в его акватории, вновь образовавшиеся мели, наносят их на карты, ставят на берегах маяки, навигационные знаки, обеспечивая тем самым безопасность плавания судов».

Диксонская гидрографическая база является структурным подразделением Государственного унитарного Гидрографического предприятия Министерства транспорта Российской Федерации (ГУГП МТ РФ). Гидробаза обслуживает участок Северного морского пути (СМП) от о-ва Белый в Карском море до о-ва Андрея в море Лаптевых, что составляет более 1100 км по генеральному направлению СМП.

Сегодня, как и много лет назад, диксонские гидрографы своими делами продолжают лучшие традиции русских гидрографов, обеспечивая регулярное и безопасное плавание по Северному морскому пути путём создания и обслуживания сети средств навигационного ограждения, а также проведения исследований для составления морских карт. Кроме того, Диксонская гидрографическая база обеспечивает контроль над судами по предотвращению загрязнения моря и снабжение навигационными картами и пособиями судов на трассе СМП.

Заслуги гидрографов велики, недаром один из проливов на островах «Комсомольской правды» носит название «Пролив Диксонских гидрографов». Именами диксонских гидрографов названы: в Енисейском заливе (мыс Крутова), в архипелаге Норденшельда (мыс Лескинена), острова Гейберга (мыс Михеева), о-ва Каменные (пролив Алексеева), о-ва Е. Фёдорова (пролив Архангельского) и много других. В честь гидрографических судов: «Норд», «Иней», «Циркуль», «Зверобой», «Сталинец», «Бурный», «Гидросевер» названы острова, проливы, мысы, банки и другие объекты.

#### Библиография:

1. **Гамбургер, В.** Не погаснуть огням маяков [Текст]: Диксонской гидрографической базе – 60 лет / В. Гамбургер // Таймыр. – 2004. – 21 апреля. – С. 4: фот.
2. **Золотой юбилей гидробазы** [Текст]: [копии документов о создании Диксонской гидробазы] // Таймыр. – 1994. – 26 января. – С. 2-3. – (Письма с Диксона).
3. **Испытание Севером** [Текст]: [о работе Диксонской гидробазы] // Советский Таймыр. – 1983. – 29 января (№ 21). – С. 3. – (Арктика – 83).
4. **Летопись Севера** [Текст]: [сб.]. Т. 4. – [Б. м.: б. и.], 1964. – Из содерж.: Ледовые походы диксоновских гидрографов / В. А. Троицкий.
5. **Сахаров, М.** Охота за глубинами [Текст]: заметки гидрографа: [о Диксонской гидрографической базе] / Михаил Сахаров // Полярные горизонты. – Красноярск, 1984. – С. 159-169.

## Хатангская гидрографическая база

На базе работавших в Хатангском бассейне и Анабаре гидроотрядов и экспедиций была образована «Нордвикская лоцмейстерско-гидрографическая экспедиция» приказом начальника Главсевморпути при СНК СССР № 9 от 15 января 1944 года. Эта дата является началом деятельности Хатангской гидрографической базы по безопасности плавания судов на участке Северного Ледовитого океана и Хатангского бассейна.

В 1966 году писали: «Промерная партия Нордвикской экспедиции, которой руководит товарищ Гудошников, досрочно завершила свою работу. Здесь впервые применён метод бурения льда с вездехода» («Советский Таймыр», 1980, 18 октября, С. 2). 27 февраля 1970 года приказом министра морского флота Нордвикская лоцмейстерско-гидрографическая экспедиция была преобразована в Хатангскую гидрографическую базу в Хатанге. Исследования гидрографов Хатангской гидробазы позволили создать на западную часть моря Лаптевых самые современные навигационные карты. Они позволяют безаварийно осуществлять плавание судам в море Лаптевых, проводить суда по доставке грузов по рекам Хатанга и Анабар, а также по мелководным рекам Хета и Котуй. По сложившейся традиции первыми на Хету выходили суда гидробазы («Лоцман», «Эридан», «Зенит», катер «Восток-2»), чтобы обеспечить безопасное плавание по этой, в навигационном отношении весьма трудной и коварной, реке флоту морского порта. Задача гидрографов – найти наиболее безопасные и выгодные пути, обставить их навигационными знаками и дать рекомендации капитанам портфлота.

В октябре 1972 года в статье «У хатангских гидрографов» отмечали: «коллектив базы девятимесячный план по всем показателям перевыполнил. За успешное выполнение производственных заданий первого полугодия 122 работника гидробазы награждены Почётными грамотами, денежными премиями, занесены в Книгу почёта предприятия. Звание «Лучший гидрограф» присвоено В. С. Нетужилову, «Лучший судомеханик» – Т. Е. Крюкову, «Лучший тракторист» – В. И. Порубаю» («Советский Таймыр», 1972, 24 октября, С. 1).

Зимой 1984 года промерная партия Хатангской гидрографической базы обследовала бухту Сындасско Хатангского залива. Гидрографы под руководством начальника партии В. Н. Стрельченко с помощью бурильно-гидрографических машин – вездеходов частыми галсами – через 100 метров – измерили глубины, определили места стоянок контейнеровозов и накопительный рейд для плавучих контейнеров, обозначили вход в бухту по новому фарватеру. Всего участники партии прошли около 2 тысяч километров промерных галсов. Летом этого же года в газете писали: «Сейчас на основе этих данных создаётся крупномасштабная навигационная карта глубин. Хатангские гидрографы начали летнюю навигацию. Оборудованы фарватеры рек Хатанги, Котуя, Хеты и других, по которым в глубинные районы Таймыра доставляются народнохозяйственные грузы» («Советский Таймыр», 1984, 10 июля, С. 3).

После Харитона Лаптева исследования моря Лаптевых в подведомственном районе Хатангской гидробазы были продолжены целой плеядой гидрографов: Фёдор Фёдорович Баранов, Виктор Семёнович Гудошников, Леонид Александрович Иванов, Иван Михайлович Калиткин, Григорий Степанович Крутов (почётный полярник, ветеран Великой Отечественной войны), Борис Израилевич Лейкин, Н. К. Малышев, Ю. А. Мельников, Вячеслав Семёнович Нетужиллов, Михаил Александрович Поплевченков, Виталий Иванович Скверский, Вячеслав Никодимович Стрельченко, Юрий Феофанович Федотов.

В 1940-е годы Хатангским лоцмейстерством руководили И. М. Калиткин и П. С. Николаев. В 1964–1982 годах заместителем начальника штаба морских операций Западного сектора Арктики был Павел Яковлевич Михаленко (почётный полярник). В 1967–1978 годах заместителем начальника штаба морских операций Восточного сектора Арктики был Дмитрий Калистратович Шереметьев. Нордвикской лоцмейстерско-гидрографической экспедицией (в 1956–1970 годы), Хатангской гидрографической экспедицией (в 1970–1981 годы) руководил инженер-гидрограф Виталий Иванович Скверский (почётный полярник, ветеран Великой Отечественной войны). С 1981 по 1988 годы Хатангской гидробазой руководил Виктор Семёнович Гудошников, с 1988 года – Майдан Елемесович Бекжанов. Директором Хатангской гидробазы сегодня является Александр Валерьевич Бойко.

В коллективе Хатангской гидрографической базы самоотверженно трудились и сегодня трудятся люди разных профессий – гидрографы, судоводители, лоцманы,

механики судового и наземного транспорта, трактористы, кочегары, плотники: Юрий Трофимович Аверин; Александра Владимировна Александрова (почётный полярник, ветеран Великой Отечественной войны); Анатолий Антипин; Михаил Антонов; Сергей Леонидович Борисов; В. М. Былинский; Волохин; Б. И. Гордиенко; Виктор Захарович Гунин; В. П. Гусаров; В. В. Дойников; Александр А. Евсеев; Николай Иванович Егоров (почётный полярник); Дмитрий Владимирович Ефимов; Сергей Анатольевич Жиров; И. М. Заболотнев; Николай Андреевич Зверев; Вениамин Николаевич Зеленин (ветеран Великой Отечественной войны); Кирилл Михайлович Зубков (ветеран Великой Отечественной войны); Б. Н. Ивашкин; Юрий Александрович Ионов; А. Г. Кичигин; М. Н. Коблов; Григорий Михайлович Колесов; Николай Васильевич Комар (ветеран Великой Отечественной войны); Креймаков; Николай Дмитриевич Курмас; А. В. Лавришин; А. В. Леденцов; Н. К. Малышев; Фатих Мансуров; А. П. Марткочакова; А. В. Мельников; В. Ф. Минаев; В. П. Миронов; Владимир Илларионович Мыльцев (почётный полярник, медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина»); Виктор Павлович Наумов; Г. А. Невяжский; Вячеслав Семёнович Нетужилов; Г. Н. Печёнкин; Михаил Александрович Поплевченков; А. Портнягин; В. И. Порубай; Анатолий Иванович Разуваев; В. А. Рогаткин; В. И. Романовский; Ф. И. Рубеко; Виктор Андреевич Руди; Виктор Алексеевич Рулла; Альберт Ильич Русов; Николай Александрович Семёнов; Михаил Алексеевич Серков; Ю. В. Сивков; А. И. Старков; А. А. Старостин; Г. Л. Степанов; Вячеслав Никодимович Стрельченко; Тихомиров; Владилен Александрович Троицкий (ветеран Великой Отечественной войны, почётный полярник); Сергей Владиленович Троицкий (почётный полярник); В. И. Трофимов; Нина Алексеевна Труненкова (ветеран Великой Отечественной войны); Владимир Харчев; Г. И. Яковлев и многие другие.

В 2001 году закончено строительство трёхэтажного здания Хатангской гидробазы.

#### Библиография:

1. **Зверев, Н. А.** Ледовые километры саннотракторного [Текст]: [гидрографическая экспедиция из Хатанги к морю Лаптевых] / Н. Зверев // Советский Таймыр. – 1962. – 17 апреля (№46). – С. 4.
2. **Кичигин, А. Г.** Нелегкие наши трассы [Текст]: [о буднях Хатангской гидрографической базы] / А. Г. Кичигин // Советский Таймыр. – 1984. – 22 августа (№162). – С. 2.
3. **Колмаков, Ю.** Не стареющий душой [Текст]: [об инженере Хатангской гидрографической базы В. И. Мыльцеве] / Ю. Колмаков // Советский Таймыр. – 1970. – 3 июля (№79). – С. 3.
4. **Николаев, Б.** Заботы гидрографов Хатанги [Текст] / Б. Николаев // Советский Таймыр. – 1987. – 16 сентября (№179). – С. 1.
5. **Рынкoвая, О. Д.** Личная причастность [Текст]: [о судоводителе Хатангской гидробазы В. А. Руди] / О. Рынкoвая // Советский Таймыр. – 1982. – 16 января (№11). – С. 2.
6. **Сергей Анатольевич Жиров** – гидрограф, начальник речного отряда Хатангской гидрографической базы [Текст] / фот. А. Левенко // Советский Таймыр. – 1982. – 23 января (№16). – С. 2. – (Земляки-северяне).
7. **Федулов, В.** Вам форма морская к лицу...: Несостоявшееся интервью в честь Дня работников морского и речного флота [Текст]: [о ветеране Хатангской гидрографической базы В. З. Гунине] / Валерий Федулов // Таймыр. – 2002. – 10 июля (№78). – С. 7. – (Жизнь).
8. **Щипко, Л.** Белым следом в море [Текст]: [очерк о Хатангской гидрографической экспедиции] / Леонид Щипко // Полярный круг, 1974. – М., 1974. – С. 157-183.



*Где-то пахнет сиренью Большая земля,  
Умываются яблони дождиком,  
А вокруг кораблей ледяные поля -  
Обстановка ледовая сложная.*

*Я бы Карские льдины раздвинул плечом,  
Я бы всё совершил невозможное.  
Штаб проводки стучит  
телеграфным ключом:  
«Обстановка ледовая сложная».*

*Сердцу тесно в груди,  
в торосистых льдах,  
Может, это предчувствие ложное.  
Замерзают слова у меня на губах -  
Обстановка ледовая сложная...*

*Валерий Кравец*

## Полярные гидрометеорологические станции

Большое значение для изучения полуострова Таймыр, Карского моря, моря Лаптевых имеют устроенные на их берегах и островах гидрометеорологические радиостанции, которые вели и ведут обширные и разносторонние исследовательские работы по изучению климата, геологии и живой природы Арктики. Правительственное постановление о постройке первых полярных радиостанций состоялось в 1911 году. Постройка станций была начата в 1912 году, и в 1914 году были открыты первые три: на Вайгаче (у восточного входа в Карские Ворота), в восточном устье Югорского Шара и в Маре-Сале (Ямал). На острове Диксон в 1915 году П. Г. Кушаковым (участником экспедиции Г. Я. Седова к Северному полюсу) и метеорологом Е. И. Тихомировым была выстроена первая на Таймыре полярная радиостанция для связи с зазимовавшими в районе мыса Челюскин ледокольными судами Гидрографической экспедиции Северного ледовитого океана «Вайгач» и «Таймыр». После освобождения кораблей из ледового плена Морское министерство собиралось законсервировать радиостанцию, но по ходатайству Главной геофизической обсерватории и Полярной комиссии АН было решено с 1916 года открыть здесь постоянно действующую гидрометеорологическую станцию.

С этой целью 21 июня 1916 года из Красноярска на пароходе «Лена» отбыла экспедиция и, в 45 верстах от Диксона встретила непроходимый лёд... Экспедиция со всем оборудованием для станции и моторным катером высадилась на мысе Исаченко. На берегу из плавника был сооружён небольшой дом, в котором личный состав экспедиции прожил до момента вскрытия льда в бухте Диксона. С 1 августа началась транспортировка оборудования на остров. После установки оборудования, уже 21 августа радиостанция Диксона передала в Петроград первую радиограмму. Все работы по монтажу и настройке оборудования радиостанции были выполнены А. К. Яковлевым и А. П. Голубковым, командированными из Архангельской радиостанции. С 1 сентября 1916 года на острове Диксон начались регулярные гидрометеорологические наблюдения. Таким образом, было положено начало регулярной передачи метеорологических сведений для службы предсказания погоды при Главной физической обсерватории (Глущенко А. А. «Место и роль радиосвязи в модернизации России (1900–1917 гг.)», СПб, 2005). Первым начальником станции был П. Г. Кушаков. Наличие постоянного персонала (8 человек), радиосвязи, регулярное снабжение продовольствием и необходимыми товарами обусловили появление целой сети промысловых зимовок, началось строительство охотничьих избушек, возобновился промысел песца.

Конечно же, наличие всего четырёх станций в Карском море не могло обеспечить обслуживание мореплавания. В 1920–1923 годах были оборудованы новые станции в Усть-Енисейском и Новом портах, в проливе Маточкин шар. Первые метеорологические наблюдения в районе Норильска велись ещё Н. Н. Урванцевым (1921–1925 гг.), «...возобновились они в 1931 году на метеостанции Главсевморпути. В 1938 году станция перешла в ведение Норильского горно-металлургического комбината, в это время она была расположена у озера Долгого. В 1949 году её перенесли в район горы Зуб к озеру Тиксель» («Таймыр незабываемый», Зеленогорск, 2000, С. 31). А первые метеорологические наблюдения в районе сельского поселения Хатанга начались в 1927 году, вели эти наблюдения монахи и беглые каторжники.

Затем сеть станций из года в год расширялась. Важным этапом научного исследования Таймыра стало создание сети полярных гидрометеорологических станций. В 1930 году Г. А. Ушаков открыл первую на Северной Земле полярную станцию, которая в 1954 году перешла с о. Домашний на Голомянный. В 1931 году «в округе имеются две метеостанции второго разряда: на острове Диксон и в Усть-Порту, их обслуживают два человека» («Таймыр – цифры и факты», Дудинка, 1990, С. 4).

Осенью 1932 года открыты полярные станции на реках Хета (Волочанка) и Хатанга, в бухте Нордвик.

15 сентября 1932 года на мысе Челюскина сооружена небольшая полярная станция с персоналом 10 человек: ледокольный пароход «Владимир Русанов» (экспедиция Всесоюзного арктического института, которую возглавлял Рудольф Лазаревич Самойлович) высадил на мысе Челюскина группу первых зимовщиков под руководством врача Бориса Дмитриевича Георгиевского. Третий состав зимовщиков (1934–1935 гг.), которым руководил Иван Дмитриевич Папанин, развернул большое строительство (осенью 1934 г. были построены жилой дом, магнитный павильон, здание радиостанции), и станция мыса Челюскина стала одной из крупнейших станций на трассе Северного морского пути. Один из них – Евгений Константинович Фёдоров (геофизик, руководитель научной группы в 1934–1935 гг.) вспоминал: «Весной и летом 1935 года наш коллектив выполнил значительные экспедиционные работы. Основная их цель заключалась в магнитной съёмке северной части Таймырского полуострова и проверке ещё очень несовершенных в то время геофизических карт. Мы прошли по нескольким маршрутам [общей протяжённостью в 1600 км] вдоль побережья от островов Комсомольской Правды – на востоке до устья реки Таймыр – на западе, через пролив Вилькицкого к острову Малый Таймыр» («Советский Таймыр», 1973, 7 июня, С. 3).

Несколько позднее вышли в эфир радиостанции полярников залива Фаддея, бухты Прончищева, островов Андрея, Малого Таймыра, Правды, Преображения, мыса Стерлегова. В сентябре 1933 года приступила к работе полярная станция на острове Белом (Карское море). В 1934 году приступила к наблюдениям полярная станция на островах «Комсомольской Правды», построена полярная станция на мысе Лескина (Енисейский залив). С осени 1934 года постоянную гидрометеостанцию учредили в Хатанге, «которая производит также наблюдения за колебаниями уровня реки на свайном водомерном посту, сооружённом сотрудниками Арктического института, работавшими в составе Пясино-Хатангской гидрографической экспедиции» («Таймыр», 1996, 8 июня, С. 3). В 1934 году «на Таймыре действуют четыре гидрометеостанции первого разряда: на острове Диксон, мысе Челюскин, в Дудинке и Усть-Порту; пять гидрометеостанций второго разряда: на Тальчихе, Тидояне, Норильске, Волосянке и Хатанге» («Таймыр – цифры и факты», Дудинка, 1990, С. 5). Затем на нынешней территории Большого Арктического заповедника были организованы полярные станции «Остров Уединения» (1934, начальник С. В. Шманев, Карское море), «Мыс Стерлегова» (1934, начальник К. М. Званцев), «Остров Русский» (1935, П. П. Попов, Карское море), «Усть-Таймыр» (1935, Л. В. Рузов). Об одной из этих станций кратко рассказал в статье «Молодые колумбы Арктики» Владимир Булатов: «Для научной деятельности и для оказания помощи экспедициям и судам, плавающим в высоких широтах, в середине 30-х годов создаётся обширная сеть полярных станций и зимовок. На многих из них были комсомольско-молодёжные коллективы. Идея создания комсомольско-молодёжной станции принадлежит Константину Званцеву. В 1934 году молодой полярник К. Званцев стал начальником первой такой станции на мысе Стерлегова. С ним зимовало пять комсомольцев. На следующий год прибыли ещё четверо. Комсомольская зимовка проходила под лозунгом «Производительно работать, культурно отдыхать». Молодёжная станция провела большую научно-исследовательскую работу» («Полярный круг – 1982, М, С. 16). Также в 1935 г. приступили к наблюдениям полярные станции в бухте Угольной, в бухте Амбарчик, в бухте Прончищевой (перерыв в работе с 1937–1947 гг.), построена полярная станция в бухте Кожевникова.

К 1939 году в районе Карского моря уже работали 25 станций. Две старейшие карские станции на Маточкином Шаре и Диксоне, а также станция на мысе Челюскина (основана в 1932 г.) являлись геомагнитными обсерваториями. Обсерватория на мысе Челюскина вела широкие всесторонние исследования примыкающего к ней обширного района. В годы расцвета численность её персонала составляла почти 50 человек, сегодня здесь работают 10 человек. Когда-то это была одна из крупнейших



метеообсерваторий в советской Арктике, уступавшая по объёму выполняемых научных работ лишь обсерватории им. Э. Т. Кренкеля на острове Хейса (Земля Франца-Иосифа). В 1936 году Б. И. Данилов выполнил обширные гидрологические работы в проливах Вилькицкого и Шокальского.

В 1939 году построена полярная станция на мысе Сопочная Карга (Енисейский залив), на реке Пясине в Крестах Таймырских приступила к наблюдениям новая полярная станция. Три станции (острова Правды, Гейберга и Тыртова) были основаны в 1940 году как выносные и действовали сначала лишь в период навигации.

В 1940 году за выдающиеся заслуги в деле освоения Северного Морского пути и районов Крайнего Севера, а также за образцовую и самоотверженную работу в период арктических навигаций 1938–1939 годов, были награждены: орденом Трудового Красного Знамени – Никита Владимирович Шацилло (старший синоптик полярной станции Диксон), Сергей Васильевич Шманев (начальник полярной станции на острове Уединения); медалью «За трудовую доблесть» – Николай Алексеевич Андреев (моторист полярной станции о. Домашний), Иван Яковлевич Гнедо (старший радиотехник полярной станции Диксон), Александр Андреевич Левыкин (старший гидрометеоролог полярной станции Диксон), Борис Григорьевич Харитонович (начальник полярной станции о. Домашний), Нонна Иосифовна Харитонович (метеоролог полярной станции о. Домашний), Анатолий Дмитриевич Швецов (старший радиотехник полярной станции Маточкин Шар); медалью «За трудовое отличие» – Николай Григорьевич Зенин (радиотехник полярной станции Диксон).

К началу Великой Отечественной войны на побережье Карского моря работали 16 полярных станций, которые «занимались сбором метеорологической и ледовой информации для составления прогнозов, необходимых для морских и воздушных судов. Непосредственного военного значения полярные станции не имели, поскольку были удалены от фронтов на большие расстояния... На некоторых полярных станциях хранился запас бензина и смазочных материалов для самолётов ледовой разведки. Иногда экипажи самолётов отдыхали здесь после полётов, отправлялись отсюда на разведку льдов». 27 августа 1942 года фашистский крейсер «Адмирал Шеер» обстрелял из своих орудий Диксон и окружающие островки. «На островах Медвежьих располагалась туманная станция Гидрографического управления Главсевморпути – небольшой домик с пристройкой для оборудования. Несколькими залпами станция была уничтожена... Позже строение было восстановлено» (Бурков Г. Д. «Война в Арктике», Санкт-Петербург, 2011, с. 59; 90).

В 1946 году на Диксоне: «аэрологи Е. Меллер и В. Казаринова производят выпуск радиозондов. Радиозондирование ведётся на больших высотах. Шаропилотные наблюдения не прекращаются даже в ночное время. Магнитолог Г. Меламед занят магнитными прогнозами и большой научной работой. Он написал труд на тему «Распространение и прохождение радиоволн в высоких широтах. Старейший полярник В. Сокольский производит антинометрические наблюдения. Десятки научных работников изучают Арктику, полярные моря и течения, из года в год, изо дня в день это делают... для выполнения задания об освоении Северного морского пути» («Советский Таймыр», 1946, 10 февраля (№ 30), с. 2).

В сентябре 1953 года начала работать морская гидрометеорологическая полярная станция «Известий ЦИК», организованная на бывшей гидрографической базе Главного управления Северного морского пути.

Диксонский районный радиометцентр – это не только связь. Это и крупный научный центр Западного сектора Арктики, оборудованный техникой и аппаратурой. В нём получали и обрабатывали данные по метеорологии, гидрологии, гляциологии, аэрологии. В 1959–1960 годах силами сотрудников отдела новой техники Диксонского радиометцентра было установлено 5 опытных образцов автоматических радиометеорологических станций (АРМС) на Диксоне, в бухте Медузы, в районе полярной станции мыса Лескино, на полярной станции Сопочная Карга и мысе Желания. В определённые сроки по вызову Диксона эти станции включались и

автоматически по радио сообщали данные о направлении и скорости ветра, температуре воздуха и атмосферном давлении. Установка таких станций значительно облегчило работу службы прогнозирования погоды и расширило знания по климатологии Арктики. К 1961 году был осуществлён перевод Диксонской метеостанции на дистанционное управление, что позволило метеорологам регистрировать метеонаблюдения, не выходя из кабинета. Приборы автоматически показывали метеоданные в течение круглых суток, что избавило наблюдателей от ежечасных хождений на метеоплощадку, для снятия показаний приборов, что было особенно трудно в условиях полярных пург.

В 1960 году Указом Президиума Верховного Совета СССР орденами и медалями была награждена большая группа моряков, портовиков, судоремонтников и полярников. Среди них многие трудились в Диксонском районе, в Диксонском радиометцентре: Валентин Игнатьевич Игнатченко (начальник Диксонского радиометцентра, награждён орденом Ленина); Виктор Фёдорович Карев (начальник полярной станции Стерлегова, объекта Диксонского радиометцентра, награждённый



**Остров Диксон, радиоприёмный центр ДУГМС**

орденом «Знак Почёта»); Валентин Валерьянович Кутуков (начальник смены приёмной станции Диксонского радиометцентра, награждён орденом Трудового Красного Знамени); Яков Иосифович Миносьянец (старший механик передающей станции Диксонского радиометцентра, награждён орденом «Знак Почёта»); Пётр Степанович Свирненко (гидрометеоролог полярной станции о-ва Ушакова, Герой Социалистического Труда, награждён золотой медалью «Серп и молот»).

Вспоминая события 1975 года, норильский журналист и поэт, почётный полярник Валерий Ефимович Кравец в своей зарисовке «На Диксоне нормальная погода» писал: «задействовали в обсерватории имени Кренкеля на острове Хейса лазерную установку. Лазерный луч помогает получить информацию на высоте до 240 километров. Такая высота уже не доступна метеорологической ракете. Спутники же работают на более высоких орбитах. Вот этот промежуток между высотами теперь перестанет быть «белым пятном». За месяц группа лазерного зондирования получила обширную информацию и доказала возможность и рентабельность этой работы» (Кравец В. «Енисейское заречье», М., 2012, С. 237).

В 1975 году в газете «Советский Таймыр» сообщали: «в Диксонском районе открывается ещё одна полярная станция на реке Пясине. Назначение её весьма разнообразно. Кроме передачи метеоинформации на Диксон, сотрудники станции будут контролировать уровень воды в реке...и загрязнение вод реки. Как сообщил директор Диксонской обсерватории В. В. Гедройц, возглавит новую станцию опытный полярник Юрий Васильевич Тесля, много лет, проработавший в Арктике» (9 апреля, С. 1).

В 1980-х годах самым крупным предприятием Диксонского района было Диксонское территориальное управление по гидрометеорологии и контролю природной среды (ДУГКС) – один из ведущих центров по комплексному исследованию Арктики. В его службах было занято свыше 1000 человек, в его ведении находилось 42 полярные станции (в их числе на мысе «Желания», острове «Правды», острове «Уединения»). В начале 1980-х годов работали коллективы: полярной станции Ушакова,

гидрометеообсерватории им. Челюскина, полярной станции Лескино, полярной станции о. Новая земля (создана в 1932 г.), полярной станции Нагурская, полярной станции о. Голомянного, полярной станции островов «Краснофлотские». 14 июля 1984 года в газете «Советский Таймыр» писали: «Десятки арктических метеостанций ежедневно следят за состоянием атмосферы и выдают прогноз погоды морякам и авиаторам. Работают в этих небольших коллективах специалисты высокого класса, влюблённые в своё дело люди, такие, как супруги Светлана Исааковна и Анатолий Георгиевич Суховы с метеостанции острова Средний (архипелаг Северная Земля). Полярники станций выполняли большую программу научных наблюдений, несмотря на отдалённость не чувствовали себя оторванными от коллектива ДУГКС. Жили, трудились, стремились выполнить поставленные задачи в срок и с наивысшим качеством. Научная информация, поступавшая с полярных станций, космических спутников, данные ледовой разведки, метеорадиолокации, зондирования атмосферы собирались в центре связи и обрабатывались на современной аппаратуре. На основе этих данных составлялись сводки, прогнозы погоды, ледовой обстановки, которые так необходимы были морякам и авиаторам.

Норильский журналист В. Е. Кравец, проживший на Таймыре более тридцати лет и побывавший на многих полярных станциях вспоминал о работе гидрометслужбы того периода [середина восьмидесятых годов]: «Двадцать лет назад Диксонское управление гидрометслужбы имело в Западном секторе Арктики тридцать три полярные станции. Созданные ещё в довоенное романтическое время освоения высоких широт, они были различными по численности – от трёх-четырёх человек на островах Рудольфа и Виктории до двухсот в гидрометобсерваториях на мысе Челюскин и острове Хейса в архипелаге Земля Франца-Иосифа. По отработанным десятилетиями методикам они собирали данные не только о погоде, но и о многих процессах, влиявших на её состояние таким образом, что знания эти были необходимы многим отраслям народного хозяйства: в них остро нуждались моряки и лётчики, работники сельского хозяйства и коммунальных служб, в конце концов, простые обыватели – мы с вами» («Неизвестный Норильск», 2005 (лето), С.16).

В разное время на полярных станциях, в Диксонском управлении по гидрометеорологии и контролю природной среды работали гидрологи и аэрологи, инженеры-синоптики, радисты, техники-метеорологи, радиотехники, гидрометеорологи, геофизики, механики, рабочие: Ю. С. Абайдулин; С. С. Абакумова; В. С. Агальцов; М. А. Агапов; М. И. Агапова; Владимир Алексеевич Агольцов (почётный полярник); Николай Михайлович Адамович (начальник, награждён почётным знаком «За заслуги перед Таймыром»); В. Н. Адамович; Ганс Демьянович Аллер; Фёдор Петрович Антонов; Антифеев; Николай Бабий; А. М. Бабко; А. И. Бакун; Яков Михайлович Банович; И. Г. Бардин; А. В. Барышников; Н. П. Барышникова; В. Белов; Ф. М. Бикташев; Л. В. Болдырева; Н. Е. Болдырева; Броварник; Е. И. Бубнова; В. Ю. Бурмистров; А. Ф. Васендин; В. С. Васильев; В. П. Власенко, С. В. Волков; Л. Н. Волкова; Т. П. Воробьева; Б. М. Воронов; А. В. Воронова; В. А. Воротягин; В. И. Герасименко; Олег Владимирович Глаголев (главный специалист, награждён почётным знаком «За заслуги перед Таймыром»); Александр Серафимович Глазунов; И. И. Гизатулина; А. В. Гнедич; Г. В. Голубов; В. Голубова; Горчинский; Галина Михайловна Григорьева; Н. Б. Григорьева; В. П. Губарева; В. Ф. Гудков; Гусева; Александр Степанович Данилов (ветеран Великой Отечественной войны, награждён орденом «Знак Почёта», работал на полярной станции мыса Челюскин); Авенир Григорьевич Данченко; Олег Семёнович Девятаев; Дидык; Довбаненко; Николай Романович Дождиков; П. Б. Долинская; Лилия Романовна Дорофеева (Почётный полярник, Почётный гражданин Таймыра); Д. А. Дрогайцев; Е. П. Дымова; Н. З. Евиченко; А. Н. Егорова; Г. П. Емелина; Ю. Н. Емелин; И. Н. Жигарева; О. А. Жмыхова; В. Жуковская; П. А. Зайцев; Владимир Антонович Захаров; Евгений Иванович Зуев (начальник, Почётный полярник); И. В. Зуев; Н. А. Зырянов; М. В. Иванов; Николай Анатольевич Иванов; А. В. Иванова; Н. Д. Иванова; З. А. Ивина; Ивченко; В. И. Игнашин; М. В. Игнашин; Н. В. Игошина; Н. В. Игумнова; Ирина Ильина; О. И. Калинина, Нина

Андреевна Карпова; Н. А. Князев (начальник); В. Коваленко; Валентин Петрович Ковалёв; С. В. Комаровский; Константинов; И. А. Конев; О. И. Конькова; В. Ю. Копылова; Алексей Иванович Коробка; Павел Иванович Коробка; В. В. Королёв; Лев Сергеевич Королёв; Королёва; И. Г. Косолапов; Владимир Николаевич Кошкин; Ф. Р. Кривенко; А. В. Криволапов; Владимир Леонидович Крылов; И. А. Крылова; Василий Кудряшов; Алексей Григорьевич Кузнецов; Н. Ю. Кулик; Л. А. Курбанова; В. В. Кучин; Виктор Михайлович Кучин (Почётный гражданин Диксона); В. М. Лавров; В. Г. Левковский; Е. Левшин; Я. С. Либин; А. П. Липьянен; Т. Е. Липьянен; Лопатины (братья); З. Лукинская; В. А. Лысяков; М. С. Лысаковская; Владимир Александрович Майоров; И. Малкова; В. А. Малошик; Михаил Никифорович Мартыненко («Заслуженный работник Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа»); Т. М. Мартыненко; В. В. Мартынов; В. П. Мелешко; И. А. Мироненко (начальник); Евгений Николаевич Михайлов (начальник), Татьяна Вениаминовна Мишина; А. В. Морин; Т. А. Москвина; Г. А. Муравьёва; С. С. Мурашкина; Х. И. Муртазин; Мызникова; А. А. Наумова; Павел Павлович Неволин; Д. А. Никитина; А. П. Обоимов; Т. А. Оболонская; В. Г. Панчишин; А. Г. Панюхов; Г. К. Папанина; Н. Х. Параскевопуло; Т. А. Пауль; Н. М. Перцева; В. М. Петров; В. Пискунов; Р. Подмятникова; В. А. Полухин; Т. А. Полякова; Г. П. Пономарёва; Н. И. Поташева; Н. И. Пружанова; Н. И. Роденко; Александр Серафимович Рудяев; Г. А. Рудяева; Георгий Леонидович Рутилевский (ветеран Великой Отечественной войны); О. Д. Савва; Константин Иванович Сальников; Олег Константинович Седов (начальник); Н. С. Семенов; Л. М. Семенцов; А. А. Смирнов; А. Д. Смирнов; В. Н. Смирнов; Александр Иванович Соколов; Виктор Иванович Сокольский (ветеран Великой Отечественной войны, почётный полярник, награждён орденом «Знак Почёта», медалью «За трудовую доблесть»); Л. Н. Сорокина; В. С. Сторожко; М. Г. Стражков; Владимир Иванович Суворов (начальник, ветеран Великой Отечественной войны, почётный полярник, награждён медалью «За трудовое отличие»); Б. А. Судариков; А. И. Суткус; Н. Сычкова; Т. Терентьев; Тимофеев; В. М. Тирон (механик обсерватории им. Кренкеля); Н. И. Ткачева; Николай Дмитриевич Тюков (начальник станции мыса Челюскин); В. В. Филиппенко; О. Е. Худинцов; В. Ю. Цепелев; Чекалов; А. Е. Черепанов; А. Черненко; М. Ю. Черкашина; Г. И. Шешминцева; Николай Николаевич Широков (начальник Диксонского управления гидрометслужбы); А. Н. Шматков; Н. В. Юрченко и многие другие.

В последние годы в силу известных обстоятельств (от экономических трудностей до сокращения потребности в гидрометеоинформации и возможности получать её новейшими инструментальными методами) многие полярные станции в Арктике законсервированы. Сокращение объёма перевозок по трассе Севморпути привело к уменьшению судов в ледовых морях.

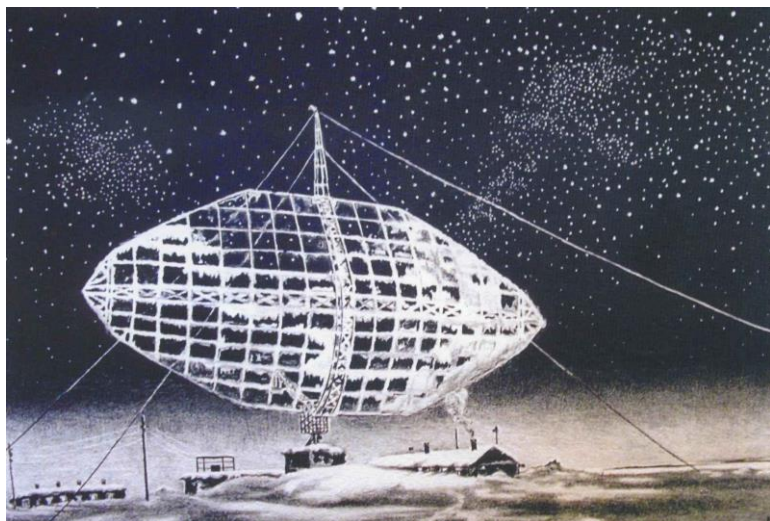
Сегодня Северное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды является одним из крупнейших управлений Росгидромета, осуществляя свою деятельность, в том числе на территории Таймыра и прилегающих к нему акваторий Белого моря, Карского, юго-восточной части Баренцева моря и юго-западной части моря Лаптевых. Управление ежедневно оповещает торговые порты и пункты о состоянии погоды и моря, о предстоящих штормах, движении льдов. В состав городского поселения Диксон входят станции: Колба, Сопкарга, Стерлегова, Челюскин, Визе, Вилькицкого, Голомянный, Известий ЦИК, Краснофлотские, Малый Таймыр, Кренкеля (обсерватория). Объединённой гидрометеорологической станцией (ОГМС) Диксон ФБГУ «Северное УГМС» руководит Анатолий Иванович Бухта.



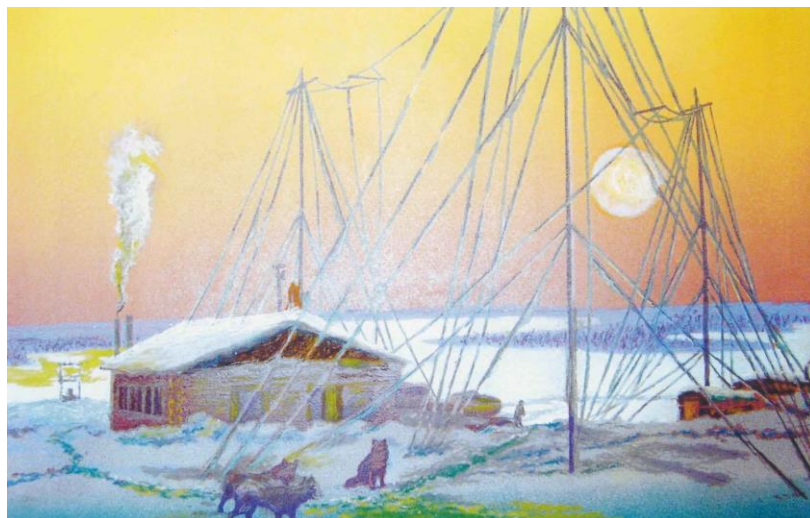
Гидрометеорологическая станция «Колба»

## Библиография:

1. **Аплеснева, И.** Лучшая на Севере – Известий ЦИК [Текст]: газеты с таким названием уже нет, а станция живет/ Ирина Аплеснева; фот. Александра Обоимова // Таймыр. – 2013. – 31 октября (№124). – С. 3.
2. **Вести с полярных станций** [Текст]: [о полярных станциях: Ушакова, Лескино, о. Новая земля, Челюскинская гидрометеообсерватория, о полярных станциях на мысе Желания, о. Правды, о. Уединения] // Советский Таймыр. – 1982. – 6 января (№3). – С. 1; 13 января (№ 8). – С. 1.
3. **Гидромет изменит вывеску** [Текст]: [с 1 ноября 2007 г. Диксонский специализированный центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды становится филиалом Архангельского ЦГМС-Р] // Таймыр. – 2007. – 19 октября (№123). – С. 2.
4. **Даниленко, И.** Уж третий день, как на Диксоне юбилей [Текст]: [история Таймырского управления гидрометеорологии] / И. Даниленко // Заполярная правда. – 1995. – 9 сентября. – С. 1. – (Датская).
5. **Иванов Б.** Остров Голомянный [Текст]: [история создания и развития полярной станции на острове Голомянный] / Б. Иванов // Советский Таймыр. – 1983. – 22 января (№ 16). – С. 4. – (Арктика – 83).
6. **Майоров, В. А.** Чем дышит планета [Текст]: [интервью руководителя Диксонгидромета В. А. Майорова] / Владимир Майоров; бесед. Анатолий Левенко // Советский Таймыр. – 1992. – 5 ноября. – С. 2. – (Люди и Арктика).
7. **Остров Визе; Бухта Солнечная** (архипелаг Северная Земля) [Текст]: [работа полярных станций] // Советский Таймыр. – 1983. – 5 апреля (№66). – С. 2.
8. **Погода делается в Арктике** [Текст]: [о работе полярной станции «Хатанга» рассказывают её сотрудники] // Мир Севера. – 2008. – № 6. – С. 16-19.
9. **Радиометеоцентр на острове** [Текст]: [о юбилее радиометеорологической станции на Диксоне] // Таймыр. – 1996. – 6 июля. – С. 3. – (Диксон: 80 лет гидромету).
10. **Сон о полярной станции** [Текст]: [зарисовки о полярных станциях Арктики] // Кравец В. Енисейское заречье / Валерий Кравец. – М., 2012. – С. 221-228.



В. И. Мешков «Таймыр. Уши тундры»



В. И. Мешков «Таймыр. Утро на радиостанции»

## Усть-Хантайская ГЭС



Усть-Хантайская ГЭС – уникальный объект, образцовое предприятие гидроэнергетического комплекса, расположенное на севере Красноярского края, первая крупная гидроэлектростанция в Заполярье, одна из самых северных в мире, расположена на правом притоке Енисея – реке Хантайке. До этого никто не рисковал возводить сложные гидротехнические сооружения в условиях Крайнего Севера. Тем более таких, как Усть-Хантайская ГЭС: высота плотины 65 метров, огромное водохранилище размером 100 на 20 километров с объёмом 18 млрд. кубометров.

Ещё в конце 1920-х годов геолог Николай Урванцев, пройдя вниз по реке Хантайке на лодке, нанёс её на карту и сделал заключение об использовании гидравлической энергии этого притока нижнего Енисея. Спустя 30 лет изыскатели «Ленгидропроекта» на 63-м километре от устья реки нашли подходящую для строительства будущей ГЭС площадку. В месте пересечения горного хребта здесь образовался Большой порог, узкий каньон с почти отвесными стенами – то, что нужно для строительства русловой плотины. Потом начались работы по топографической съёмке обоих берегов, таксировке леса, изыскательские работы на трассе будущей ЛЭП (линии электропередач). В июне 1961 года было выдано проектное задание на разработку Усть-Хантайской ГЭС.

17 февраля 1963 года вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о начале строительства Хантайской ГЭС.

17 мая 1963 года на реке Хантайке высадился первый десант строителей самой северной в мире ГЭС – «всего двенадцать человек вместе с начальником будущего участка Петром Васильевичем Туркульцом. Высадились налегке: несколько ящиков гвоздей, плотницкий инструмент и спальные мешки... потом пришло подкрепление, появились первые палатки. 24 часа в сутки стучали топоры десантников, недалеко от первых палаток начал строиться посёлок» («Советский Таймыр», 1970, 17 мая, С. 3).

30 августа 1963 года было принято Решение № 247 Исполкома Норильского горсовета депутатов трудящихся «Об отнесении населённого пункта строителей Усть-Хантайской ГЭС к посёлкам и присвоении ему названия «Снежногорск». Особое место в Снежногорске занимает Музей истории Усть-Хантайской ГЭС, в стенах которого запечатлён подвиг создателей станции. Усть-Хантайская ГЭС строилась в суровых условиях. Подъездные пути, капитальный мост и плотину через реку, тоннели и водосливные сооружения, машинный зал, жилые дома в посёлке возводились в сорокаградусные морозы и штормовые ветры зимой и под атакой туч комаров в тридцатиградусную жару летом.

В 1967 году газета «Советский Таймыр» в заметке: «Хантайка покорена» сообщала: «Закончен первый большой этап строительства Хантайской гидроэлектростанции. 30 октября перекрыта горная река Заполярья, которая скоро

даст ток заводам и рудникам Норильска, Дудинке и развивающейся промышленности Таймыра. Штурм начался в 12 часов 30 минут дня. В нём участвовало более 200 человек, в том числе 80 водителей автомашин, 20 бульдозеристов, 20 крановщиков, 25 инженерно-технических работников и люди других профессий...Воды Хантайки пошли через тоннель, прорытый в скале левого берега. В шесть часов вечера здесь же, на площадке перекрытия, состоялся многолюдный митинг по случаю трудовой победы коллектива гидростроителей. Митинг открыл секретарь парткома П. В. Туркулец. Затем выступил начальник строительства В. И. Борисов, первый строитель орденоносец В. Д. Степанюк» («Советский Таймыр», 1967, 7 ноября, С. 6). Начальник строительства гидроэлектростанции – Виктор Иванович Борисов говорил: «Всё, что создано за год на этой земле – дороги, многоквартирные дома, тепло, электрический свет и вбитые геодезистами маленькие колышки – всё это победы, добытые порой нечеловеческим напряжением сил людей, которые стали покорителями Заполярья».

После того, как гидростроители временно отвели Хантайку в тоннель, они приступили к сооружению котлована. Нужно было выровнять стены – берега, забетонировать русловую часть и, конечно, выполнить другие проектные работы. В новелле «Двадцать метров» В. Богатов об этом рассказывал: «Бетонировала русло бригада Василия Рака. Надо сказать, что бригады «Хантайгэсстроя» по численности не уступают участкам. У Василия в бригаде 100 человек. Она разделена на звенья. Каждое звено бетонировало свой квадрат русла. Условия одинаковые, поэтому ребят охватил спортивный азарт: кто первый. Звену Анатолия Фёдорова участок достался возле отводящего канала...» («Советский Таймыр», 1970, 1 января, С. 3).

Также на строительстве ГЭС и последующей её эксплуатации в разное время трудились: Владимир Агафонов; Анатолий Аникин; Фёдор Берестов; супруги Ветчанины; Константин Горяинов; Владимир Давиденко; Капитолина Михайловна Декина; Любовь Георгиевна Демина; Татьяна Еlicheва; Раиса Жукова; Михаил Михайлович Иванов (орден «Знак Почёта»); Виктор Истомин; Григорий Казак; Пётр Григорьевич Калинин; Евгений Герасимович Кирюшкин; Владимир Дмитриевич Климов; Николай Иванович Ковтун; Алексей Семёнович Колченко (ветеран Великой Отечественной войны); Николай Коноплёв; Николай Косович; Арсентий Афанасьевич Костецкий (орден Ленина); Николай Васильевич Курбатов (ветеран Великой Отечественной войны); Виктор Левшин; Станислав Локтионов; Михаил Дорофеевич Монгалов; Анатолий Кондратьевич Монтасов; Нелли Михайловна Озерова; Алексей Владимирович Потапов; Владимир Потапов; Александр Ратников; Таисия Михайловна Рубан; Игорь Рыбинцев; Василий Иванович Савицкий; Борис Никитич Салеев; Анатолий Степанович Селявин; Аркадий Николаевич Соколов (ветеран Великой Отечественной войны); Владимир Соловьёв; Николай Соловьёв; Анатолий Солтовский; Леонид Григорьевич Сосков (ветеран Великой Отечественной войны); А. С. Старостин; Роман Ткачук; Пётр Васильевич Туркулец; Валерий Тюменцев; Иван Фёдоров; Геннадий Хорошилов; Юрий Иванович Цибров; Алексей Чеботкин; Владимир Михайлович Черкашин; Евгений Чистяков; В. И. Шведов; Николай Шевченко; Василий Васильевич Яримович; Владимир Яцук и многие другие.

20 ноября 1970 года «вступил в строй первый агрегат Усть-Хантайской ГЭС. Электроэнергия самой северной в мире гидроэлектростанции поступила в Норильск и Дудинку» («Советский Таймыр», 1980, 7 ноября, С. 2). Усть-Хантайская ГЭС работает на семи гидроагрегатах, размещённых в подземном машинном зале, длина которого равна 150 метрам, ширина – 22, высота – 32 метрам. 30 ноября 1972 года в газетной заметке: «Хантайка – Норильск» сообщали: «Последняя опора установлена на трассе ЛЭП-220, которая соединит Хантайскую ГЭС с Норильском. Заканчивается и подвеска проводов к мачтам. По счёту это вторая линия электропередач на участке Снежногорск – Норильск, протяжённостью в 160 километров, проложенная в тяжелейших условиях Заполярья. По первой линии на предприятия Норильского промышленного района уже поступило более миллиарда киловатт-часов дешёвой хантайской энергии».

В 1972 году был введён в строй последний, седьмой гидрогенератор, ГЭС заработала на полную мощность (640 тысяч киловатт). В газетной заметке: «Победа гидростроителей округа» сообщалось: «24 декабря государственная комиссия приняла в эксплуатацию последний седьмой агрегат Хантайской ГЭС. Агрегат был сдан на год раньше установленного срока. В подземном машинном зале состоялся митинг, посвящённый этому событию. Строители ГЭС свою победу посвятили 50-летию образования СССР» («Советский Таймыр», 1972, 26 декабря, С. 1).

В 1976 году за проектирование и строительство Усть-Хантайской ГЭС группа норильчан стала – впервые в истории комбината – лауреатами престижной премии Совета Министров.

С вводом в эксплуатацию Усть-Хантайской ГЭС Норильский промышленный район приобрёл мобильный, высокоавтоматизированный и надёжный источник дешёвой электроэнергии. Строительство гидростанции решило не только проблему получения дешёвой электроэнергии. Регулирующие возможности ГЭС по воде обеспечили регулярное судоходство от впадения реки Хантайки в Енисей до пристани Снежногорск (63 км), а водохранилище – до совхоза в посёлке Хантайское Озеро (150 км). При этом созданы благоприятные условия для жизни и размножения ценных пород рыб.



#### Библиография:

1. **Беляков, И.** Хантайка – первая любовь [Текст]: [вышла книга красноярского журналиста Бориса Иванова «Снежногорск, до востребования»] / Иван Беляков // Красноярский рабочий. – 2004. – 19 августа. – С. 3. – (Новинка).
2. **25 лет с начала строительства Усть-Хантайской ГЭС** [Текст]: [17 мая 1963] // Край наш Красноярский, 1988: библиогр. указ. – Красноярск, 1987. – С. 12-14. – Библиогр.: 12 назв.
3. **Забелкина, Г. С.** Хантайские огни [Текст]: путевые заметки: [о строителях ГЭС] / Г. С. Забелкина // Советский Таймыр. – 1972. – 8 июля (№ 83). – С. 3.
4. **Иванов, Б.** Зажглась полярная звезда [Текст]: (из хантайской хроники): [об Усть-Хантайской ГЭС] / Борис Иванов // Енисейский меридиан: публицист. Сб. – Красноярск, 1972. – Вып. 2. – С. 503-511.
5. **Иванов, Б. С.** Здравствуй, Хантайка! [Текст]: записки репортера / Б. С. Иванов. – Красноярск: Красноярское книжное издательство, 1965. – 103 с.: фот.
6. **Кожевников, Д.** Однажды, 40 лет назад [Текст]: [Усть-Хантайская ГЭС] / Денис Кожевников; фото автора // Заполярный вестник. – 2010. – 23 ноября (№220). – С. 1; 2.
7. **Листая времени страницы** [Текст]: Первая ГЭС на Таймыре: [Усть-Хантайская ГЭС] // Таймыр (юбилейный выпуск). – 2012. – (июнь) №73. – С. 3.
8. **Лихов, А.** Хантайские огни, или как это было [Текст]: [35 лет со дня постройки Хантайской гидроэлектростанции] / Алексей Лихов // Таймыр. – 1998. – 28 мая. – С. 2-3.
9. **Парыгин А. Н.** Настоящее и будущее Усть-Хантайской ГЭС [Текст] / А. Н. Парыгин // Заполярная правда.- 2004. – 3 сентября. – С. 4. – (Юбилей).
10. **Первая на Таймыре** [Текст]: 35 лет назад, 15 февраля 1963 года, было принято распоряжение Совета Министров СССР о строительстве первой гидроэлектростанции на Таймыре – Усть-Хантайской ГЭС / подгот. А. Антипова // Заполярная правда. – 1998. – 16 февраля. – С. 4: фото. – (Наши партнеры) (Юбилей).
11. **Самая северная в мире** [Текст]: сб. воспоминаний о Снежногорске, Хантайке и Усть-Хантайской ГЭС / сост. А. Н. Парыгин. – Красноярск: Бизнеспрессинформ, 2000. – 335 с.
12. **Солдаков, В. А.** Нельзя на Севере без электричества! [Текст]: 22 декабря – День энергетика: [о работе Усть-Хантайской ГЭС] / Владимир Солдаков // Таймыр. – 2007. – 21 декабря. – С. 6. – (Есть повод).
13. **Усть-Хантайская ГЭС** [Текст] // Полярные горизонты. Вып. 2. – Красноярск, 1987. – С. 59.
14. **Шелихов, В. И.** Усть-Хантайской ГЭС – 30 лет: опыт эксплуатации грунтовых гидротехнических сооружений [Текст] / В. И. Шелихов, А. Н. Парыгин, Э. А. Киреева // Гидротехническое строительство. – 2000. – № 10. – С. 51-58.
15. **Шелихов, В. И.** Энергоград [Текст]: [Усть-Хантайская ГЭС] / В. И. Шелихов // Заполярный вестник. – 1995. – 17 ноября. – С. 2. – (Юбилей).



# Порты Таймыра

## Усть-Порт

Для освоения районов Крайнего Севера нашей страны необходим был Северный морской путь, а для освоения этого пути нужно было строить опорные базы, порты в устьях северных рек. В мае 1921 года было подписано постановление о строительстве первого на Енисейском Севере порта в устье Енисея, который должен был сыграть роль перевалочной базы, своеобразных ворот для освоения богатств Севера. Строительство порта было важной государственной задачей. Усть-Порт был необходим для перевалки леса, идущего с верховьев Енисея, на морские суда и различных грузов, прибывающих морем, на суда, уходящие вверх по Енисею и вглубь Таймыра. Окрестную тундру беспрерывно оглашали гудки прибывающих и убывающих пароходов, которые вывозили лес, рыбу, привозя взамен гвозди, продукты, медикаменты, всё, в чём нуждалась тогда эта суровая земля. Одновременно проводились изыскательные работы по строительству железной дороги Усть-Порт–Норильск.

В 1923 году вступил в строй морской порт в Усть-Порту. Первый же опыт эксплуатации показал его неудобство. Усть-Енисейский порт несколько лет служил базой лесоэкспортных операций, но неудобная для погрузо-разгрузочных работ, открытая штормам акватория заставляли искать ему замену. В 1929 году порт в Усть-Порту закрывают в связи с переносом его в Игарку, но остаётся посёлок Усть-Порт.

### Библиография:

1. **Лебедева, Т.** Порт в устье Енисея / Татьяна Лебедева // Таймыр. – 2000. – 10 февраля. – С. 18. – (Точка на карте).

## Дудинский морской порт



Дудинский морской порт – структурное подразделение Заполярного филиала Публичного акционерного общества «Горно-металлургическая компания «Норильский никель». Порт необходим для обеспечения круглогодичной навигации, ввоза-вывоза генеральных грузов и готовой продукции лидера мировой металлургии ПАО «ГМК «Норильский никель».

Дудинский морской порт – самое крупное транспортное предприятие в Таймырском Долгано-Ненецком муниципальном районе. Он является главной достопримечательностью нашей территории и основным градообразующим предприятием (города Дудинки). И не случайно его называют воротами Таймыра, через которые ежегодно, летом и зимой, проходят миллионы тонн грузов с «материка» и на «материк» – в страны ближнего и дальнего зарубежья. На экспорт и внутренние рынки уходит продукция Заполярного филиала Компании, а на территорию поступает всё, что необходимо для социально-экономической деятельности региона в целом. Через порт ввозят: технологические, лесные, навалочные, генеральные, промышленно-продовольственные грузы, нефтепродукты. Вывозят: никель, кобальт, медь электролитную, медно-никелевую руду, полуфабрикаты, серу, уголь, металлолом. Круглогодично Дудинский порт связан в морском направлении с портами Мурманска, Архангельска, Диксона, а в летнюю навигацию с Хатангским морским портом. В летний период навигации Дудинский порт связан по реке Енисей с Красноярским речным портом, ОАО «Енисейское речное пароходство».

Дудинский морской порт расположен на правом берегу Енисея в месте его слияния с рекой Дудинка. Он уникален по своим гидрологическим факторам – это единственный в мире порт, обустроенный затопляемыми во время весеннего половодья причалами. Ежегодно перед приходом паводков демонтируют все инженерно-технические сооружения, эвакуируют краны, а после ухода воды, всё спускается на штатные места на причалах. Проектная пропускная способность причалов порта составляет до 10,0 млн. тонн в год (до 25,0 тыс. тонн в сутки). В среднем за год общий грузооборот порта составляет 3,7 млн. тонн. Основной грузооборот порта города Дудинки представлен речной навигацией в (из) среднюю полосу Российской Федерации (Красноярск, Лесосибирск, Абакан), объёмом в среднем 2,4 млн. тонн в год. По Северному морскому пути осуществляется грузооборот с основными северными портами Российской Федерации (Мурманск, Архангельск, Хатанга), общим грузооборотом в среднем 1,3 млн. тонн в год. Кроме этого, распоряжением Правительства Российской Федерации от 10.12.2010 № 2241-р, в порту Дудинка [в 2012 г.] установлен морской грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации. Через порт города Дудинки ежегодно происходит отправка грузов за границу Российской Федерации (Роттердам, Гамбург, Бильбао и другие порты мира), общим грузооборотом 66,4 тыс. тонн в год.

Площадь гидротехнических сооружений складов 706,5 га. Грузовой причальный фронт состоит из 23 речных и 9 морских причалов, в том числе причал спецгрузов, расположенный в устьевой части р. Дудинка и 8 причалов высокой воды, затапливаемые от 14 м. Причал для нефтепродуктов расположен ниже морских причалов на 900 м по течению Енисея. Суммарная емкость – 180 тыс. м<sup>3</sup>. Площадь открытых складов для генеральных грузов в порту составляет 404 тыс. кв. метров.

Причалы порта затопляются во время весеннего половодья, в связи с этим происходит полная эвакуация техники и грузов на незатопляемую отметку 20 м. Пик паводка приходится в среднем на 7 июня, во время ледохода. Самый низкий уровень воды зафиксирован в 1968 году – 11,13 м. Максимальный уровень воды зафиксирован в 1999 году на отметке 21,49 м. Период падения воды составляет около 30 дней. Основные морские причалы порта на 8-ми метровой отметке освобождаются от воды к 1 июля, общая длина – 1740 м. В целях предотвращения разрушений путей сообщения в порту сооружена ледозащитная дамба. Глубины причалов от 8 до 12 м позволяют принимать суда грузоподъемностью до 17 тыс. тонн. Летняя навигация составляет 131 день, с 11 июня – по временной схеме, с 15 июля по 20 октября – на постоянных причалах. В период с 20 октября по 20 мая порт работает в режиме зимней (арктической) навигации, начало которой положено в 1978 году. Зимняя навигация обеспечивается проводкой транспортных судов ледокольным флотом. Порт располагает

почти сорокалетней практикой обработки судов полярной ночью, в зимних ледовых и жестких климатических условиях Заполярья.

По ряду причин экономического характера грузооборот порта в последние годы установился на уровне 3 млн. тонн. Сегодня транспортный филиал компании активно модернизируется, «с 2011 года «Норникель» вложил в модернизацию и оборудование морского порта Дудинка более 5 млрд. рублей» («Заполярный вестник», 2016, 1 декабря, С. 2), работают новые краны, современные машины и механизмы ведущих мировых производителей. «Норникель» является активным пользователем Северного морского пути и владеет собственными судами наивысшего ледового класса. Современный флот позволяет снижать нагрузку на окружающую среду и повышать эффективность бизнеса. В модернизацию своих судов в 2008–2016 годах компания инвестировала 908 млн. рублей. Ещё 102 млн. рублей «Норникель» планирует направить на эти цели в 2017–2020 годах» («Заполярный вестник», 2016, 1 декабря, С. 2).

Самый северный международный порт России – Дудинский морской порт – имеет стратегическое значение для развития арктических территорий. От того, как работает наш заполярный порт, во многом зависит жизнь людей, населяющих не только город Дудинку, но и весь Таймырский полуостров, Норильский промышленный район с его крупнейшим в России Норильским металлургическим комбинатом.

#### **Из истории порта:**

Дудинский порт возник и развивался как перевалочная база Норильского горно-металлургического комбината, принимая и отгружая грузы для комбината и предприятий города Дудинки.

В марте 1935 года в Правительстве СССР прошло обсуждение докладной записки о возможности создания в районе Норильска промышленного предприятия по переработке полиметаллических руд. В результате было принято решение о строительстве на Таймыре комбината и порта.

1 июля 1935 года из Красноярска в Дудинку прибыл колёсный пароход «Спартак» (капитаны М. К. Братухин и М. А. Чечкин). Он привёз первых 200 человек-строителей, которым пришлось «начинать с нуля буквально во всём, не было не только причалов для разгрузки судов, но и жилья для прибывающих рабочих, и дорог для доставки материалов и оборудования» (Соловьёв П. «История Дудинского порта», Красноярск, 2004, С. 7). Начальником строительства Дудинского порта и Норильского комбината был назначен Владимир Зосимович Матвеев. Приказом №1 от 28 июля 1935 года было определено начало строительства Дудинского порта, в первую очередь речь шла о причалах. Вслед за «Спартак» прибыли буксирные суда «Енисейск», «Туруханск», пароход «Москва» и другие. Они привели в Дудинку караваны барж с людьми, строительными материалами и различным оборудованием. Первые грузы портовики Дудинки приняли в 1935 году, грузы снимали с судов и перегружали на баржи. В 1935–1936 годах первые грузы для строительства Норильского комбината доставлялись из Красноярска в Дудинку, а также напрямую до Валька по Пясинской системе рек и озёр.

В 1936 году строятся первые сооружения Дудинского порта: 40 погонных метров ряжевого причала внутрипортовый железнодорожный путь, причалы и навесы для временного хранения грузов, в основном для Норильскстроя. В навигацию 1937 года построено ещё 60 метров речного ряжевого причала.

Официальной датой образования Дудинского морского порта является 1937 год. 3 ноября 1937 года Дудинский порт выделен в самостоятельную единицу в составе «Дудинской Товарной экспедиции Транспортного отделения».

К 1938 году на территории порта появилась развитая сеть железнодорожных путей протяжённостью 37 километров. Причальная линия для речных судов составляла двести метров. Грузооборот в первые годы был сравнительно невелик (в 1938 году он



составил 76 тыс. тонн), однако, с каждым годом увеличивался. Весьма скромными по своим масштабам порт располагал средствами механизации – 2 гусеничных крана грузоподъемностью по шесть тонн, 2 бревнотаски, 2 железнодорожных крана грузоподъемностью по 45 тонн, угольный транспортёр из трёх секций и 2 насоса для выкачки нефтепродуктов. «Удельный вес механизированных работ составлял всего 14% и к 1939 году грузооборот составил 247 тыс. тонн. Большинство операций выполнялось вручную. Металлопродукцию носили грузчики по одному листу. Для выгрузки сыпучих грузов использовались транспортёры. Это была очень долгая и малопродуктивная работа» («Советский Таймыр», 1968, 3 декабря, С. 1).

В 1939 году портовый флот состоял из 6 катеров, буксирных пароходов «Сплавщик» и «Енисей» и двух собственных барж. В этот же год Дудинский порт принял первое морское судно. В первые годы строительства и работы Дудинского порта флот играл главную роль, его всегда не хватало для обеспечения всех необходимых перевозок за короткую летнюю навигацию. Именно этим объяснялось решение передать часть флота Енисейского речного пароходства Норильскому комбинату.

В зиму 1939–1940 годов началось строительство морского причала, и морские суда начали разгружаться у причалов в 1940 году. С этих лет и было положено начало строительству складских площадей, вводу в эксплуатацию производственных площадей.

В разные годы в Дудинском морском порту побывали и работали морские и речные суда: пароходы – «А. Пушкин», «Армавир», «Архангельск», «Будённый», «Бухара», «Диксон», «Енисейск», «Ижорец», «Иртыш», «Кара», «Керчь», «Киров», «Кировоград», «Колхозник», «Красное знамя», «Красный пахарь», «Крестьянин», «Куйбышев», «Л. Кецховели», «Лесник», «Лётчик Алексеев», «Мария Ульянова», «Мируныч», «Молотов», «Москва», «Обь», «Петровский», «Пинега», «Рошаль», «Сакко», «Северный», «Спартак», «Сталинабад», «Старый Большевик», «Степан Разин», «Тельман», «Феликс», «Чкалов»; баржи – «Заполярная», «Норилка», «Путораны», №284, №285, №277; катера – «Грозный», «Металлург», «Шахтёр»; баржа-дебаркадер «Тея»; теплоходы – «Александр Матросов», «Антон Чехов», «Валерий Чкалов», «Клим Ворошилов», «Красноярский рабочий», «Ленин», «Михаил Лермонтов», «Некрасов», «Павел Пономарёв», «Профессор Близняк», «Сталин», «Композитор Бородин», «Советская Сибирь», «Капитан Родин» и многие, многие другие. Они перевозили пассажиров и различные грузы: стройматериалы, оборудование, сплавливали по Енисею в Дудинку плоты с лесом, идущие в адрес Норильского комбината (от поступления леса зависели и проходка штолен, и строительство новых объектов).

На пятом пленуме Таймырского окружкома ВКП(б), состоявшемся 10 марта 1941 года в Дудинке, с докладом об итогах работы промышленности и транспорта за 1940 год выступил секретарь окружкома ВКП(б) тов. Абрамов. В частности, он сказал: «Работа Дудинского порта по сравнению с прошлым годом резко улучшилась. Вовремя справились с погрузкой и отправкой судов. Простой судов по сравнению с 1939 годом сократился в 4,5 раза» («Советский Таймыр», 1941, 12 марта, С. 2). Грузооборот порта в 1940 году составил 292 тыс. тонн.

Неузнаваемо вырос Дудинский порт за последующие годы. Проводилось успешное строительство причалов, железнодорожных и подъездных путей. Всё это позволило с каждым годом увеличивать грузооборот, ежегодно повышать производительность труда.



Ударно трудились портовики и в годы Великой Отечественной войны. 25 июня 1941 года газета «Советский Таймыр» под заголовком «Лучше и упорнее работать» рассказывала о митинге рабочих Дудинского порта на берегу реки Дудинки, на котором выступил начальник порта (возможно, исполнял обязанности) тов. Кононенко и призвал работать с

удвоенной энергией. Но если бы даже призыва не прозвучало, ни у одного человека не возникало сомнения, что может быть как-то иначе.

Трудящиеся работали ещё лучше, больше, ещё производительнее, о чём ежедневно сообщала газета на своих страницах. Так, 30 июля 1941 года писали: «большой плотокараван в 7 часов утра 23 июля 1941 года стал на якоря в 3-х км выше от устья реки Дудинки. Чтобы завести его в реку Дудинку раньше бы потребовалось не меньше 3-х дней. Но чётко распределив свои силы, бригада рабочих сплавщиков тов. Яговитина уже к 5-ти часам вечера закончила эту работу».

Шли письма на фронт из Дудинки. В них, те, кто остался в Заполярье, рассказывали бойцам, что и здесь, далеко от фронта, земляки-северяне прилагают все силы, чтобы своим трудом помочь тем, кто с оружием в руках защищает Родину. В этих письмах упоминалось, что в Дудинке расширяется порт, идёт подготовка к навигации...

Навигации военного периода отличались большим объёмом грузооборота, повышенной ответственностью за своевременную разгрузку и погрузку судов. Нормы погрузочно-разгрузочных работ были повышены в полтора–два раза. Работать нужно было быстро, но вместе с тем качественно и экономно, нужно было не просто разгрузить суда, но вместе с тем принять грузы и сохранить их. Каждая задержка судна наносила большой ущерб государству, ослабляла помощь тыла фронту. И работники Дудинского порта, не жалея сил делали всё для досрочной разгрузки и погрузки судов, для выполнения навигационных планов.



7 ноября 1941 года, рабочие и служащие Дудинского порта вышли на воскресник. «Слесари товарищи Голубчиков, Лопатин и Гостев выполнили нормы на 280 проц., тов. Потылицын – на 252 проц. Мастер-рационализатор тов. Симаков, став за верстак перевыполнил сменное задание больше, чем в полтора раза, кузнец Воробьёв – в два раза. На 150-200 проц. выполнили своё задание звенья бригады тов. Кононенко. Исключительно дружно и упорно работали женщины – тов. Шекова и Миронова выработали по 8,5 нормы, тов. Киселёва и Кирякова – более 2, 5 норм, тов. Торгашина – более 2 норм, звено тов. Голова – 2 нормы. Хорошо работали звенья Фоминой, Аникеевой, Беловой, Синициной, Макаровой, Никитиной и Голубевой. Всего на воскреснике в коллективе работало 562 человека. Фонд обороны пополнился на 12225 рублей» («Советский Таймыр», 1941, 12 ноября, С. 2).

Тогда ещё не все жители округа полностью осознавали значимость крупнейшей стройки Таймыра–Норильского комбината. Но знали о ней почти все, и чем могли, помогали. 14 августа 1941 года в Дудинку прибыл пароход «Щорс» с эвакуированными мончегорцами комбината «Североникель». Норильск, подчинённый тогда Дудинскому райисполкому, был крайне важен для обороны страны. Настолько важен, что в 1942 году для вывоза норильской продукции с фронта сняли эскадрилью бомбардировщиков. Этой продукцией был никель, или, как его тогда называли по соображениям секретности военного времени, «металл в особый фонд Главного командования». Годом рождения первого норильского никеля является 1942 год. Без него невозможно было выплавить сталь для брони, для артиллерийских орудий и снарядов, нержавеющей сталь. Лозунг «Всё для фронта, всё для Победы!» приобрёл ещё один конкретный смысл: «Никель – фронту!».

Норильские металлурги за годы войны дали для оборонной промышленности много смертоносного металла. Им помогали водники Дудинского порта. В течение четырёх военных навигаций они вложили много труда в приём и доставку грузов для комбината, для снабжения его всем необходимым.

1 января 1942 года Дудинское отделение реорганизовано в Дудинский порт Норильского комбината НКВД СССР. Дудинским портом в военные годы руководили:

Иван Иванович Штырков, Павел Михайлович Жук. В начале 1940-х годов проектируется специальное здание Управления порта (архитектор Рафаэль Аршакович Якубов, в 1943 году награждён медалью «За трудовую доблесть»), его строительство было закончено в 1942 году (здание сгорело при пожаре в 2001 г.). В статье «Осуществление генерального плана города в натуре писали: «технический проект Управления порта утверждён начальником Норильского комбината... Дом управления порта будет иметь трёхэтажную центральную часть, оформленную колоннадой и аркадой. В центральной же части будет сооружена сигнальная вышка, которая должна служить и маяком» («Советский Таймыр», 1941, 23 февраля, С. 4). В настоящее время Управление Дудинского морского порта разместилось в третьем по счёту здании – современном, кирпичном, пятиэтажном, с надстройкой на месте шестого этажа (построенном в 1980 году).



16 декабря 1942 года крупный цех, которым руководил тов. Стифеев, выполнил годовой план. Рекордную производительность труда дали токарь Новицкий, электросварщик Марков, кузнец-котельщик Воробьёв и машинист крана Чешин. В начале 1943 года все крупные цеха Дудинского порта были радиофицированы, здесь в обеденные перерывы проводились коллективные слушания сообщений Советского Информбюро («Советский Таймыр», 1943, 1 января, С. 2).

В феврале 1943 года к 25-й годовщине Красной Армии трудящиеся подразделений Дудинского порта боролись за лучшую подготовку к навигации 1943 года, за досрочное выполнение всех заданий. Вот несколько примеров самоотверженного труда: «слесарь Чехин за первую декаду февраля дал две нормы, с таким же успехом работали в совхозе «Норд» столяры Ковалев, Поташников, дояр Бидов, Бычкова и Услеев. Выполнили нормы от 150 до 180 процентов станочник Громов, слесарь Бердюшин, маляр Ильгач, бондарь Полевщиков, молотобоец Казимиров и многие другие» («Советский Таймыр», 1943, 13 февраля, С. 1).

3 июля 1943 года подписан приказ об организации Деревообделочного завода в Дудинке в составе Дудинского порта.

Рационализаторы Дудинского порта обязались навигацию 1943 года провести по-фронтальному, «с таким расчётом, чтобы весь флот сделал три оборота». Новаторы-техники свои идеи воплощали в жизнь, работали для дела укрепления обороноспособности страны. В статье «Фронтальная работа» о них писали: «начальник электростанции тов. Дисковский работает над изобретением механизма, который даст возможность производить погрузку норильской продукции в максимально сжатые сроки; начальник электромонтажного цеха тов. Найпак уже сконструировал и лично изготовил маятниковую пилу для резки металлов всех профилей посредством стального диска; начальник участка отгрузки продукции тов. Легкодух внедряет предложение механизированной отгрузки продукции с железнодорожных платформ; технико-производственный отдел, совместно с участком грузовых работ, работают над внедрением механизма для выгрузки сыпучих грузов, прибывающих насыпью в баржах; главный механик тов. Стифеев много работает над усовершенствованием нефтепричала, ряд предложений уже внедрены; начальник Дудинского железнодорожного узла тов. Давыдов сконструировал и своими силами изготовил

пресс для испытания вагонных рессор, который заменяет привозное оборудование» («Советский Таймыр», 1943, 10 июля, С. 2). «По всему порту идёт добрая слава о новаторе Евгении Скобкине. Работая механиком, он достиг высокой производительности труда и, кроме этого, в условиях Дудинских мастерских из местных ресурсов, путём применения разного рода рационализации избавляет цеха порта от узких мест в деталях, завозимых с магистрали. Всех его рационализаторских предложений не пересчитаешь. За свой самоотверженный труд новатор тов. Скобкин неоднократно премирован» («Советский Таймыр», 1944, 11 мая, С. 2). Чуть позже отмечали, что только «за пять месяцев 1944 года бюро рационализации и изобретательства управления Дудинского порта собрало 127 рационализаторских предложений, от внедрения которых сумма годовой экономии превышает 680000 рублей». («Советский Таймыр», 1944, 3 июня, С. 1).

Главный механик Дудинского порта Тимофей Гаврилович Стифеев, говоря об итогах работы 1943 года в статье под заголовком «Работать по-военному», отмечал: «план в целом мы выполнили на 106 процентов и дали дополнительно продукции в особый фонд Главного Командования Красной Армии на 114 тысяч рублей. Себестоимость продукции за первое полугодие снижена на 7,7 процентов. В нашем коллективе 15 стахановцев, многие из них двухсотники. Ряды стахановцев за прошлый год выросли в три раза» («Советский Таймыр», 1944, 6 января, С. 2). В рядах стахановцев военного времени были такие работники Дудинского порта, как: работники механических мастерских – слесарь Сергей Куренков выполнявший больше двух норм за смену (в 1944 году награжден Почётной грамотой ЦК ВЛКСМ, премирован денежной премией), слесарь Штукальский, электросварщик Марков, тракторист Ревенко, сварщик Гофман; дежурные по щиту Дудинской электростанции – Туркова и Погребная, электромонтёры Сабина и Тарасова, мотористка Шалагина, слесари Рязанцев, Колесников; рабочие отстоя зимующего флота – Бояринцев, Ларионов, Дудников, Вербило, Голотвин; стахановская бригада грузчиков лесного участка – Степанов, Сучков, Анохин, Седнев, Шалоевский, Рукосуев; скотницы совхоза – Куслиева и Бычкова; стахановцы-двухсотники деревообрабатывающего цеха – Чиндеков, Камелин, маляр Мария Дубяга; бондари участка генеральных грузов – Ошанин, Россиев и многие другие.

В мае 1943 года писали: «Куда, на какую бы работу не поставили бригаду Ивана Анохина, она везде показывает примеры самоотверженного труда. Так было, например, в апреле, когда требовалось в рекордно короткий срок спасти от гибели лесоматериал, разбросанный в нескольких километрах от Дудинки... Бригада Ивана Анохина продолжает работать с нарастающими итогами. Если апрельское задание выполнено на 213 процентов, то за первую декаду мая бригада выполнила норму на 232 процента, а в отдельные дни давала по три нормы... Ещё 18 апреля начальник Дудинского порта тов. Штырков издал приказ о премировании отличившихся в спасении аварийного леса...» («Советский Таймыр», 1943, 25 мая, С. 2).

19 августа 1943 года в статье «Суда разгружаются досрочно» писали: «коллектив Дудинского порта по-боевому выполняет свои обязательства. Каждое судно своевременно поставлено под разгрузку. Разгрузка идёт успешно. Установленные цифры плана перекрываются в несколько раз, средняя производительность труда каждого рабочего достигла 120 процентов. Бесперебойно работают механизмы – транспортёры, подъёмные краны. Досрочно разгружены баржи №№ 39, 612, 628. Здесь ответственным по выгрузке был орденоносец фронтовик тов. Третьяков».

Коллектив механической мастерской Дудинского порта успешно, по-боевому завершил январский план 1944 года. Цеха на практике осуществляли требования военного времени – при меньшем количестве рабочих и материалов дать больше продукции. Самая высокая выработка в феврале у электросварщиков – товарищей Маркова и Комаровой, кузнеца Дубовик и слесаря Кожуховского («Советский Таймыр», 1944, 18 февраля, С. 1). Немного позже у кузнецов, слесарей и электросварщиков ремонтно-механического завода отмечалось значительное повышение

производительности труда. Если в апреле среднемесячный процент выработки кузнецов равнялся 202 проц., то в мае он уже составил 220 проц. На 12 проц. повысилась в мае производительность труда слесарей, на 19 проц. – электросварщиков. Ударно трудились: кузнецы Дубовик, Хренов, Воробьёв, Рогожин; электросварщики Комарова, Сергеев, Марков; слесари Мищенко, Кожуховский, Куренков, Хорошевский, Симаков и Костылёв («Советский Таймыр», 1944, 8 июня, С. 2). В это же время [1944 г.] механическая мастерская Дудинского порта успешно освоила сложное дело ремонта десятичных и столовых весов.

В честь 26-й годовщины Красной Армии комсомольцы и молодёжь, работающие на предприятиях Дудинского порта, встали на фронтовую стахановскую вахту. В цехах было создано 7 комсомольско-молодёжных бригад. В Дудинском депо молодые энтузиасты выполняли норму на 150 процентов и выше. Товарищи «Догодаев, Малышев, Моисеев, автогенщица Васильева, Куртаев, Рязанцев, Ковалев и Будничный показывают замечательные образцы фронтового труда. В цехе организован комсомольский станок, его обслуживают комсомольцы Гурьев, Долгополов и Ланкин, систематически выполняющие нормы от 200 до 250 процентов. Высокое звание отличников производства в электромонтажном цехе завоёвано комсомольцами Сабина, Бартельсен» («Советский Таймыр», 1944, 21 февраля, С. 1). 22 февраля 1944 года «бригадир деревообрабатывающего завода Дудинского порта тов. Мацкевич поставил рекорд высокой производительности труда. За час 10 минут он один погрузил пиломатериалом вагон, выполнив сменную норму на 704 процента» («Советский Таймыр», 1944, 25 февраля, С. 2).

В 1944 году писали: «Деревообделочный завод Дудинского порта быстро механизмуется. Вступили в строй три транспортера по 60 метров и два 10 метровых штабелера. Сделаны четыре погрузчика для погрузки круглого леса из воды на вагоны. Закончено проектирование нового погрузчика. Он будет за один час грузить лесом четыре вагона, тогда как погрузка вагона вручную производится за час. В два раза увеличит производительность лебёдка. Механизация дала 164 тысячи рублей экономии» («Советский Таймыр», 1944, 20 января, С. 2).

В апреле 1944 года писали: «коллектив лесного участка Дудинского порта усиленно готовится к навигации. Апрельский план отгрузки лесоматериалов комбинату на 18 апреля выполнен на 65 проц. Бригада тов. Мицкевич выполнила своё задание за полмесяца на 249 проц. Инструментальщики товарищи Мартынец и Доровских ежедневно дают по две и три нормы. За двоих работают кузнец тов. Колесников и слесарь тов. Масленников» («Советский Таймыр», 1944, 25 апреля, С. 1).

В мае 1944 года чуть ли не каждый номер газеты продолжал освещать тему подготовки Дудинского порта к очередной военной навигации. Так, в заметке: «Залог победы» писали: «в этом году перед флотом порта стоят исключительно большие задачи. По решению правительства флот пополняется 4-мя мощными буксирными пароходами. Несамходный тоннаж порта увеличивается в два раза. Таким образом, впервые порт организует массовые перевозки грузов собственным флотом, удельный вес которых в речном грузообороте достигнет 60-70 процентов» («Советский Таймыр», 1944, 16 мая, С. 2); «Дудинский порт с каждым годом всё больше и больше механизмуется. Особенно увеличались средства механизации за годы Отечественной войны. Это и понятно – требовалось быстро разгружать и загружать суда с тем, чтобы увеличить их оборот. Четвёртую военную навигацию порт встречает с большим количеством механизмов. Запроектирован технико-производственный отдел порта (старший инженер – тов. Комахин) и изготавливается участками ряд новых механизмов, обеспечивающих полную механизацию выгрузки от трюма до подтоварки. По лесному участку в навигацию 1944 года вступят в строй: вертикальная лесотаска наплаву для вытаски и штабелевки круглого леса, поперечные транспортёры и погрузчики для пиломатериалов. По грузовому участку – будет осуществлена трюмная механизация – шнеки, твинверы, скребковые транспортеры, штабелеры для штучных грузов и др. По угольному участку вступили в эксплуатацию сконструированная и изготовленная собственными силами



сложная углепогрузочная машина для загрузки углём транспортёров, транспортёры для штивки угля. Эти механизмы намного повысят производительность, заменят очень трудоёмкий и тяжёлый ручной труд. Новые механизмы изготавливаются цехами в сложных условиях военного времени при недостатке материалов. Особенно следует отметить работу РМЗ – ремонтно-механического завода (начальник тов. Бондаренко). В основном этот завод даёт механизмы порту. Нужно отметить старшего инженера ТПО (технико-производственного отдела) Комахина, сконструировавшего ряд механизмов, в частности углепогрузочную машину, мастеров РМЗ – тов. Симакова и тов. Новицкого, токаря завода тов. Майорова, механика грузового участка тов. Коц, кузнецов – товарищей Хренова, Дубовик, Кузнецова, Воробьёва и других»; «Учитывая решающее значение тоннажа в успехе навигации и недостаток его в бассейне р. Енисей, командованием комбината было принято решение об организации, впервые, баржестроения в Дудинке, тоннажем в 3000 тонн. План работ по баржестроению строители из месяца в месяц выполняли с честью. К 1 мая строительство двух 500-тонных барж было выполнено на 92 проц., двух – на 90 проц., и баржи, грузоподъёмностью в 1000 тонн – на 56 процентов» («Советский Таймыр», 1944, 18 мая, С. 1).

Постановлением ВЦСПС и НКВД СССР за хорошую работу в мае 1944 года Норильскому комбинату было присуждено переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны и первая премия (по итогам работы в 1944 году Красное Знамя присуждено 5 раз). Эта победа была завоёвана самоотверженным фронтовым трудом металлургов, горняков, строителей, водников, всех рабочих, служащих и инженерно-технических работников. Свою частицу в эту победу, безусловно, внёс коллектив Дудинского порта, который добился трёхкратного оборота тоннажа, сделав всё возможное для успешной работы гиганта Заполярной индустрии – Норильского комбината («Советский Таймыр», 1944, 1 июля, С. 1).

За время четвёртой военной навигации на базу общего снабжения Дудинского порта поступило грузов для Норильского комбината в два с половиной раза больше, чем в 1943 году, приём грузов с барж был проведён по-фронтовому, с хорошим качеством. От этого зависело регулярное снабжение трудящихся комбината. В 1944 году грузооборот Дудинского порта составил 371,2 тыс. тонн груза. («Советский Таймыр», 1944, 13 июня, С. 2). В это время «пристань Дудинки имела четыре речных причала на семиметровой отметке и три ряжевых морских причала. Портовый флот состоял из двух пароходов – «Тобол» и «Енисей», мощностью в двести лошадиных сил и из нескольких катеров с деревянными корпусами мощностью 80 лошадиных сил. Когда пошёл норильский металл, встал вопрос об увеличении флота Дудинского порта. По приказу Государственного Комитета Обороны в аренду Норильскстрою была передана часть флота от Енисейского пароходства в июне 1944 года» («Советский Таймыр», 1944, 7 декабря, С. 8).

«За отличные показатели в августе [1944 года] Дудинскому порту третий раз присуждено переходящее Красное Знамя Норильского комбината и политотдела, [завоевав первенство в соревновании с Красноярским портом]. Замечательно поработали в августе бригады Протасова, Мацкевича, кузнец Воробьёв, электросварщик Комарова, слесарь Баич, стахановка Киселёва и многие другие. Хорошо руководили погрузочными операциями товарищи Стамболи и Закаблукровский» («Советский Таймыр», 1944, 9 сентября, С. 1).

24 октября 1944 года в газете писали: «Красное Знамя Таймырского окружкома ВКП(б) и исполкома окружного совета депутатов трудящихся присуждено Дудинскому порту за отличное проведение четвёртой военной навигации».

В 1944 году при управлении Дудинского порта была организована инспекция военизированной пожарной охраны. С началом войны требования к пожарной безопасности режимных объектов – нефтебаз и базисных складов – ужесточились. Пожарные стали стеной на пути огня, и как результат – ни одного пожара на этих

объектах не только во время войны, но и позже. И это несмотря на массу ремонтных работ, связанных с огнём («Дудинка», 2004, № 10-12, С. 23).

Во время войны на страницах газет часто писали о женщинах – работницах Дудинского порта, которые заменили своих мужей и братьев, ушедших на войну, овладели новыми специальностями и ударно трудились. В начале 1943 года писали: «в деревообрабатывающем цехе начались занятия курсов подготовки станочников, столяров и сборщиков деталей. Среди обучающихся – жёны красноармейцев и в частности жена бывшего рабочего цеха, ныне фронтовика-орденоносца – Ефросинья Тараканова» («Советский Таймыр», 1943, 14 января, С. 2). В 1945 году в газете под рубрикой «Да здравствуют советские женщины!» писали, что Серафима Сергеевна Комарова – высококвалифицированная электросварщица «работала по-фронтовому за двоих. В трудовой доблести она заняла первенство и намного обогнала мужчин-электросварщиков ремонтно-механических мастерских»; Мария Анохина – первая женщина в Дудинском порту, пожелавшая стать обмотчицей, рассказывала: «я хорошо освоилась со своей новой профессией и из месяца в месяц даю по полторы нормы. Моему примеру последовали многие, и ныне, вся обмоточная группа состоит из женщин, заменивших мужчин, ушедших на фронт» («Советский Таймыр», 1945, 8 марта, С. 2). В это же время на угольном складе Дудинского порта круглые сутки подходили поезда с углём. Хорошо справлялась с разгрузкой женская бригада. Все вагоны в апреле она разгрузила досрочно.

В январе 1945 года «Дудинский порт приказом № 564 по комбинату вошёл в состав «Норильскснаба», он располагал флотом из девяти судов мощностью от 70 до 800 лошадиных сил. Водный грузооборот порта составил 527 тысяч тонн» (Соловьёв П. А. «История Дудинского порта», Красноярск, 2004, С. 39).

В мае 1945 года, перед самой Победой, в статье «Навстречу навигации» писали: «предприятия Дудинского порта деятельно готовятся встретить пятую военную навигацию. Социалистические обязательства перевыполнены. На первом месте коллективы: нефтебазы, полностью отремонтировавшей механизмы, лесной участок, судомеханическая и капитанская службы, цехи углежжения, гараж, электростанция, отдел капитального строительства, судоверфь и ремонтно-механические мастерские. Большая работа проведена по подготовке кадров к навигации. Восемь комсомольско-молодёжных бригад вырабатывают свой план на 150 процентов. За время общественного смотра организации труда и готовности цехов к навигации поступило больше 200 рационализаторских предложений, из которых 45 уже дают экономию больше миллиона рублей» («Советский Таймыр», 1945, 1 мая, С. 3).

Несколькими днями позже писали: «наступает первая послевоенная навигация. В сравнении с прошлым годом порт должен будет принять генеральных грузов на 40 процентов больше, в 2,5 раза больше – леса, отгрузить продукции комбината больше на 25 процентов и перевезти собственным флотом грузов на 30 процентов больше прошлогоднего. Задачи огромны, но коллектив порта слаженный и ему не страшны трудности. В этом коллективе сотни стахановцев и ударников, много инженерно-технических работников, не раз показавших образцы самоотверженного труда» («Советский Таймыр», 1945, 19 мая, С. 1).

В самом начале 1946 года в газете писали: «временный морской ряжевый причал, и причальная набережная для одновременной разгрузки большого количества речных судов характеризуют нынешний порт как один из самых мощных северных портов Советского Союза. А по объёму перевозок и качественным показателям работы флот порта с большим успехом соревнуется с флотом Енисейского речного пароходства» («Советский Таймыр», 1946, 10 января). Накануне Первой мая 1946 года сдан новый морской причал Дудинского порта. Эта полторакилометровая набережная строилась более трёх лет.

В августе 1947 года из Ленинграда в Дудинку вышел в далёкий и опасный путь пароход «Таймырец», ведя на буксире лихтёр «Горняк». Пройдя 4500 миль, оба судна

ошвартовались у дудинского причала в конце сентября. Переход Ленинград-Дудинка успешно завершился.

К 1948 году флот порта пополнился пароходами «Таймыр», «Норильчанин», «Силач», «Борец», «Таёжный», несамоходными девятью лихтерами грузоподъёмностью в 1000 тонн, четырьмя – в 2000 тонн и двумя – в 3000 тонн. Строились одновременно речные и морские причалы.

Вся история Дудинского порта 1950–1960-х годов говорит о его бурном развитии, росте грузооборота и технической оснащённости. Плавание судов на Дудинку в 1950-е годы заканчивалось обычно в середине октября, в 1960-е годы в конце октября.

В 1954 году от внедрения рационализаторских предложений коллектив Дудинского порта сэкономил 905,220 рублей. В это время «начинается активная модернизация порта. Закуплена новая техника, груз начинают перевозить в пакетах и контейнерах, а не навалом, как это было раньше» («Портовик»: прил. к газ. «Таймыр», 2012, 2 ноября, С. 6). Грузооборот Дудинского порта в пятидесятые годы составлял более 600 тысяч тонн. Пристань ЕнУРПа считалась второй на Енисее после Красноярска по грузообороту.

В 1956 году на базе типографии «Советский Таймыр» впервые была выпущена газета «Портовик» – средство массовой информации Дудинского порта. В 1961 году газета «Портовик» вышла последний раз.

В 1958 году писали: «Дудинский порт пополняется техникой. За последние два года на речном причале прибавилось пять мощных порталных кранов. В этом году получено восемь новых транспортных линий. Автопарк пополнился новыми автомашинами марки «ЗИЛ–585» и «ГАЗ-51» («Таймыр. 75», Красноярск, 2007, С. 58). В это время в газете писали: «в нашем порту «Кировцы» являются первыми порталными кранами отечественного производства. Они вступили в строй в разгар навигационных работ... за короткий период навигации новые краны своей безупречной и безотказной работой завоевали признание машинистов» («Портовик»: прил. к газ. «Таймыр», 2012, 2 ноября, С. 7).

В навигацию 1959 года было перевезено 802 тыс. тонн грузов.

В 1960 году в газете сообщалось: «на техническом вооружении порта имеется 15 ж/д кранов, 10 порталных, 2 плавучих и 2 крана на пневмо – и гусеничном ходу, 4 экскаватора, 2 башенных крана. Кроме того, порт располагает транспортёрами для перевалки генеральных грузов и угля. На выгрузке леса работают 3 брёвнотаски, 10 металлических элеваторов-лесопогрузчиков и 15 деревянных. Переработка грузов по сравнению с 1940 годом увеличилась в 18 раз, удельный вес механизированной переработки грузов поднялся с 14 до 87%» («Советский Таймыр», 1960, 20 декабря).

В 1961 году в Дудинском морском порту построили первые капитальные причалы вместо ряжевых.

В 1962 году в газете писали: «второй месяц в Дудинском порту действует первая на Таймыре юридическая консультация на общественных началах, возглавляемая начальником отдела труда и заработной платы порта С. Абрамовым».

В 1963 году Дудинский морской порт находился в стадии реконструкции. Проект реконструкции «предусматривает реконструкцию причала базы четвёртого километра, высокой воды, лесного хозяйства, речной набережной и морских причалов. На них предусмотрено строительство новой металлической шпунтовой стенки, запланирована установка мощных современных порталных кранов грузоподъёмностью 5-15 тонн, бетонное покрытие всей территории морского причала и повышение его до нужной отметки («Таймыр. 75», Красноярск, 2007, С. 67, 70).

В 1964 году впервые в истории существования порта обработана миллионная тонна грузов. В сентябре 1964 года в Дудинский порт впервые пришёл теплоход «Дудинка».

За период 1958–1965 годов порт получил и ввёл в действие 11 порталных кранов общей грузоподъёмностью 78 тонн. К концу 1967 года в порту таких кранов

работало уже 19. За годы семилетки (1959–1965 гг.) грузооборот возрос почти в 1,5 раза, производительность труда увеличилась более чем в 1,6 раза, себестоимость перевалки грузов снизилась на 39 процентов. В 1967 году, победитель в соцсоревновании, коллектив Дудинского порта Норильского горнометаллургического комбината имени А. П. Завенягина, в честь 50-летия Великого Октября был награждён Памятными юбилейными знаменами окружкома КПСС и исполкома окрсовета («Советский Таймыр», 1967, 7 ноября, С. 1, 2). К этому времени грузооборот порта достиг 1220 тысяч тонн в год. В 1968 году писали: «Число ударников [коммунистического труда, передовиков] в порту растёт с каждым годом. Если в 1967 году их было 1228, то сейчас уже 1300 человек. Борются за это почётное звание 3823 человека, 81 бригада и 28 коллективов» («Советский Таймыр», 1968, 6 июня, С. 1). «Прирост грузооборота [1968 г.] по сравнению с предыдущим годом составит не менее 20 процентов. За этими процентами – сотни тысяч тонн народнохозяйственных грузов, необходимых не только для расширения производственной программы Норильского комбината, но и для материально-технического снабжения важнейшей новостройки Таймыра – газопровода Мессояха – Дудинка – Норильск» («Советский Таймыр», 1968, 15 июня, С. 2).

12 сентября 1968 года в статье «Гигант на Енисее» рассказывали: «На речном участке Дудинского порта в эти дни раздаётся дробный стук пневматического молотка. Здесь идёт монтаж 100-тонного плавучего порталного крана. Кран сделан в Венгрии. Это первый такой мощный кран на Енисее. При вылете стрелы до 20 метров он поднимает 100 тонн груза, а при вылете на 40 метров – 25 тонн. Сдать кран должны к концу сентября, чтобы он уже действовал в завершающие дни навигации» («Советский Таймыр», 1968, 12 сентября, С. 3). Немного позже в заметке: «Поступь времени» подводились итоги прошедшей навигации 1968 года: «Круглые сутки опускали в трюмы судов свои стрелы могучие краны. В порту их нынче работало около 60 – порталные, башенные, плавучие, мостовые, гусеничные. Грузоподъёмностью от 5 и до 100 тонн. Удельный вес механизированных работ превысил 97 процентов от общего объёма. Причальная линия порта протянулась на 1500 метров, одновременно обрабатывалось более десятка судов. В том числе и морские» («Советский Таймыр», 1968, 3 декабря, С. 1).

В 1969 году удельный вес механизированных работ в Дудинском порту составил 99,1 %.

В начале 1970-х годов началась экспериментальная перевозка грузов на дудинском направлении с продлёнными сроками навигации.

В начале 1970 года в статье «Опережая время» начальник третьего участка, где строители возводили морские причалы, Трофим Сергеевич Беда рассказывал: «Порт наш действительно меняется на глазах. Уже к навигации 1970 года соединятся морские и речные причалы, на них прибавится техники для обработки судов, погрузки и выгрузки вагонов. Подготовкой к такой работе сейчас и занимаются строители Красноярского мостоотряда №7 и третьего участка СУ «Портстрой». ...морские причалы уже сегодня удлинены на 74 погонных метра. Ещё одно небольшое усилие, и четвёртый морской причал соединится с речным. Одновременно ведётся подготовка к строительству последнего, пятого морского причала» («Советский Таймыр», 1970, 10 января, С. 3).

10 июля 1970 года коллектив Дудинского порта первым в округе досрочно выполнил пятилетний план водного грузооборота. 7 октября здесь переработана двухмиллионная тонна грузов.

30 декабря 1972 года коллектив Дудинского порта в заметке: «Портовики – юбилею» рапортовали, что все взятые обязательства в связи с 50-летием образования СССР портом выполнены: «план 1972 года по водному грузообороту выполнен 4 октября вместо 19 октября, принятого по обязательствам. План выгрузки и погрузки речных судов выполнен 20 сентября, то есть на 20 дней раньше, чем по обязательствам, морских – 20 октября вместо 15 ноября. В порту трудятся 1800

ударников и 28 коллективов коммунистического труда. Более 600 человек приобрели смежные профессии» («Советский Таймыр», С. 1).

1 января 1973 года в Дудинском порту открылась навигация нового года. Смена мастера Андрея Власова сняла с морского теплохода «Индибирка» первые сотни тонн цемента и погрузила в его трюмы первую партию металлопродукции. В красном уголке морского грузового цеха состоялся митинг, где выступил директор порта А. Г. Кизим. Он поздравил портовиков с успешным завершением навигации 1972 года, во время которой план общего грузооборота был перевыполнен на 450 тысяч тонн. «В этом году – сказал Александр Григорьевич Кизим, – нам предстоит довести грузооборот порта до трёх миллионов тонн. Счёт этим тоннам вы начали сегодня» («Таймыр. 75», Красноярск, 2007, С. 96). В это же время в устье реки Дудинки полным ходом велись работы по сооружению речного причала высокой воды, протяжённостью для одновременной швартовки 2-3 речных судов.

В октябре 1973 года Дудинский порт переработал трёхмиллионную тонну груза. В то время писали: «сейчас эта рекордная трёхмиллионная тонна в пути. Она поднята на борт морского лайнера «Брянсклес» лучшим крановщиком комсомольско-молодёжного экипажа крана № 58 Виктором Копелевым (бригада Фёдора Кирсанова). Теплоход доставит норильскую руду металлургам комбината «Североникель» на Кольский полуостров» («Советский Таймыр», 1973, 20 октября, С. 1).

В 1974 году введена в строй ледозащитная дамба в Дудинском порту – защитное искусственное гидротехническое сооружение, построенное на косе впадения реки Дудинки в Енисей. «Длина дамбы – 575 метров, ширина подошвы – 125 метров, ширина по гребню – 18 метров, высота – 21 метр, загиб – 200 метров» («Азбука. Дудинский порт от А до Я», [Б. м., 2012], С. 4). С её введением вдвое сократился восстановительный период после ледохода. На месте грунта, вынутого при постройке дамбы, создан канал для отстоя портового флота. На 17 сентября 1974 года на пути в Дудинку находилось 43 речных и десятки морских судов, которые везли технические грузы и продовольственные товары, в частности – овощи.

В навигацию 1976 года был экспериментально внедрён подрядный метод на грузовых работах, все суда были обработаны досрочно, грузооборот порта составил 4 млн. 852 тыс. тонн.

Уже в 1978 году Дудинский порт достиг рекордной цифры водного грузооборота – пяти миллионов тонн.

Длительное время завоз грузов в Дудинку по Северному Морскому пути ограничивался сроком арктической навигации, составляющей 4 месяца. Но в 1960–1976-х годах с появлением атомных ледоколов сроки её удлинились. «1 января 1978 года впервые в истории Дудинского порта зимняя навигация перешагнёт рубеж Нового года и продлится весь январь, что накладывает большую ответственность за быструю и качественную обработку морских судов. В навигацию-78 план грузооборота достигнет 4 миллионов 950 тысяч тонн» («Портовик»: прил. к газ. «Таймыр», 2012, 2 ноября, С. 7). А с 1 мая 1978 года с появлением ледоколов с малой осадкой («Капитан Сорокин», «Капитан Николаев»), способных заходить в Енисей, арктическая линия Мурманск – Дудинка стала работать круглый год, началась круглогодичная морская навигация. Караван судов осуществил сверххранний экспериментальный рейс Мурманск–Дудинка, ледокол «Капитан Сорокин» (капитан В. Вакула) привёл по Северному морскому пути в Дудинский порт сухогруз «Павел Пономарёв» (капитан В. Галкин). Газета «Советский Таймыр» в то время писала: «это не просто научный эксперимент. Раннее открытие навигации имеет огромное значение и для народного хозяйства. Как подсчитано, переброска одной тонны груза морем в таких жёстких условиях обойдётся в пять раз дороже, чем во время обычной навигации, но всё же, это дешевле авиации в 10 раз. В условиях Крайнего Севера это сулит огромную экономию средств». В продлении навигации по Енисею до Дудинки был крайне заинтересован Норильский горно-металлургический комбинат, притом даже не столько в вывозе продукции комбината: никеля, вольфрама, молибдена, меди, а сколько в завозе

оборудования, материалов и разной техники в связи со строительством, расширением производственных мощностей комбината.

6 августа 1978 года рабочие Дудинского порта добились рекордно-высокого результата: грузооборот за сутки составил 66135 тонн. В это время «десять работников Дудинского порта награждены орденами и медалями. Среди них: крановщица М. И. Ладнюкова – орденом Октябрьской революции, звеньевой Н. А. Шаповал и водитель И. П. Коропупов – орденом Трудового Красного Знамени. На семнадцатой зимней спартакиаде по тяжелой атлетике, проходившей в Норильске, первое место заняла команда Дудинского порта («Советский Таймыр», 1978, 29 ноября, С. 2).

24 апреля 1979 года ледоколы «Капитан Сорокин» и «Капитан Николаев» привели в Дудинку первые суда весеннего каравана – дизель-электроходы «Лена» и «Наварин». В навигацию 1979 года в порт были доставлены четыре автопогрузчика «Тойота», предназначенные для вагонных и складских работ.

18 мая 1982 года Дудинскому порту присвоен статус «Дудинский морской порт».

К 3 декабря 1984 году Дудинский морской порт впервые в своей истории переработал 6 млн. тонн груза.

12 апреля 1984 года в Дудинском морском порту начал работать мелкосидящий ледокол «Авраамий Завенягин».

В 1987 году, в период интенсивного развития Норильского комбината, грузооборот порта достиг своего пика – 7, 025 млн. тонн.

В 2001 году введены в эксплуатацию 2 мобильных крана фирмы «LIEBHERR» грузоподъемностью 64 тонны.

23 апреля 2006 года у Заполярного филиала ГМК «Норильский никель» появилось первое судно собственного флота – дизель-электроход «Норильский никель»; в 2008 году – буксир «Полярный»; в 2009 году – буксир «Портовый-1»; в 2011 году – арктический танкер «Енисей»; в 2012 году портовый флот пополнился двумя буксирами ледокольного класса: речным «Портовый-2» и морским «Путораны».

В 2011 году грузооборот порта составил 2824,783 тыс. тонн.

9 августа 2012 года в Дудинском морском порту состоялось открытие таможенного морского пропускного пункта через государственную границу Российской Федерации. Дудинский порт стал международным, морские суда, выполняющие международные рейсы, могут отгружаться непосредственно в Дудинке с оформлением всех пограничных и таможенных документов. Ранее таможенное оформление экспортно-импортных грузов осуществлялось в Мурманском и Архангельском портах, в портах Дальнего Востока. Иностранные суда также могут напрямую заходить в Дудинку.

В 2015 году было выполнено 63 рейса из Дудинки в Мурманск (Мурманский транспортный филиал «Норникеля»), в 2016 году – 69, в Дудинку обратно выполнено 67 рейсов и перевезено 0,437 млн. тонн груза.

Дудинским морским портом в разное время руководили: Владимир Зосимович Матвеев: (начальник «Норильскстроя» 25 июня 1935 г. – апрель 1938 г.); Федор Вавилович Усков (1937–1939 гг.); Александр Алексеевич Панюков (ноябрь 1940 г. – март 1941 г.); Иван Иванович Штырков (1942–1944 гг.; сентябрь 1946 г. – август 1947 г.); Павел Михайлович Жук (1944–1946 гг.); Василий Николаевич Ксинтарис (19 августа 1947 г. – ноябрь 1948 г.); Тимофей Гаврилович Стифеев (ноябрь 1948 г. – август 1950 г.); Дмитрий Сергеевич Николаевский (август 1950 г.–июль 1951 г.); Тимон Иванович Козырев (25 июля 1951 г.–14 июня 1952 г.); Александр Александрович Афанасьев (июль 1952 г. – ноябрь 1953 г.); Владимир Николаевич Всесвятский (ноябрь 1953 г. – июль 1957 г.); Михаил Иванович Лазарев (июль 1957 г.–1961 г.); Владимир Николаевич Ли (июнь 1961 г. – август 1970 г.); Александр Григорьевич Кизим (4 августа 1970 г. – 8 января 1988 г.); Лонгин Андреевич Хан (15 января 1988 г. – март 2001 г.); Василий Иванович Кавалец (7 июня 2001 г. – ноябрь 2003 г.); Игорь Борисович Уздин (ноябрь 2003–2015 гг.); Алексей Андреевич Новаков (2015–по настоящее время).

Лонгин Андреевич Хан вспоминал: «Дудинский порт родился на моих глазах, поскольку я родился именно в Дудинке. Все бывшие начальники, каждый в

определённый период – тот, свой период времени, – вложили частицу здоровья, труда, энергии, каждый по мере возможности сделал всё, что умел и мог, для становления Дудинки как порта» («Портовик»: прил. к газ. «Таймыр», 2012, 2 ноября, С. 6). Эти же слова можно отнести ко всем ранее работавшим и ныне работающим в Дудинском морском порту работникам, перечислить здесь имена, которых не представляется возможным из-за их многочисленности.

Есть хорошая традиция: давать кораблям названия городов, с которыми связана их работа. В разные годы в Дудинском морском порту работали: пароход «Дудинка», пароход «Дудинец», теплоход (сухогруз) «Дудинка», ледокол «Дудинка».

#### Библиография:

1. **Бречалов, А.** Морские ворота Таймыра [Текст]: [о Дудинке и Дудинском морском порте] / Альбион Бречалов // Таймыр. – 1996. – 13 июля. – С. 2-3. – (К 330-летию Дудинки).
2. **Долгих, В. И.** В едином ритме с комбинатом [Текст]: [воспоминания бывшего директора Норильского комбината о Дудинском морском порте] / Владимир Долгих; подгот. Василий Таранов // Заполярный вестник. – 2004. – 8 декабря. – С. 3: фот.
3. **Дудинский морской порт: 1944–2004** [Текст] / авт. текста Н. Н. Костецкий; рук. Работы В. В. Брызгин; фото. А. А. Смирнова; авт. предисл. И. Б. Уздин. – Норильск: Норильский никель, 2004. – 21 с.: цв.ил.
4. **Дудинский морской порт: 1935–2012: История в биографиях руководителей** [Текст]. – М.: Издательство «Просеков», 2012. – 120 с.
5. **Закрыжевская, Е.** Новые цели и перспективы [Текст]: в порту состоялось официальное открытие таможенного пункта / Елена Закрыжевская; фото Александра Супрунюка // Таймыр. – 2012. – 15 августа (№ 88). – С. 1.
6. **Костецкий, Н.** Дудинский морской порт: как все начиналось [Текст]: факты, документы, воспоминания / Николай Костецкий // Таймыр. – 2009. – 7 октября (№ 116). – С. 5: фото; 9 октября (№ 118). – С. 6: фото. – (История).
7. **Кравец, В.** Так начиналась круглогодичная морская навигация [Текст] / Валерий Кравец // Дудинка. – 2002. – № 8-9. – С. 15-17: фот.
8. **На основании архивных документов... установлена дата рождения предприятия** [Текст]: [3 ноября 1937 года основание Дудинского морского порта] / подгот. Владимир Солдаков; фото Александра Супрунюка // Таймыр. – 2009. – 30 октября (№ 127). – С. 7.
9. **Порт Дудинка** [Изоматериал]: [фотоальбом] / авт. текста Н. Костецкий; лит. Обработ. В. Вощенко. – [Б. м.: б. и.]. – 31 с.: цв.ил.
10. **Солдаков, В.** Двадцать зимних навигаций [Текст]: [круглогодичная навигация в Дудинском морском порту] / Владимир Солдаков // Таймыр. – 1998. – 30 апреля. – С. 3.
11. **Соловьев, П. А.** История Дудинского порта [Текст] / П. А. Соловьев. – Красноярск: «КП» плюс. – Кн. 1. – 2004. – 319 с.: ил.

## Диксонский морской порт



Муниципальное унитарное предприятие (МУП) «Диксонский морской порт» является самым северным портом на побережье Карского моря и единственным

портом в западном секторе Арктики, являясь базой формирования караванов судов, идущих на восток. Имеет стратегическое значение по своему географическому срединному расположению на трассах Северного морского пути. Расположен в юго-восточной части Карского моря у входа в Енисейский залив, на 73 с. ш. 80 в. д.

Морской порт является замерзающим, ледокольная проводка в морском порту не осуществляется. Навигация (пассажирские и грузовые перевозки) в морском порту проводится в период с июня по октябрь. В морской порт разрешён заход судов с ядерными энергетическими установками и радиационными источниками. Морской порт принимает суда длиной до 100 метров и осадкой до восьми метров.

В настоящее время работает как удобная гавань для отстоя судов и для обеспечения жизнедеятельности посёлка Диксон по завозу всего необходимого. Здесь трудятся около 130 человек. В порту два причала: Морской причал № 1 (длина – 110 м, глубина 9,4 м); Морской причал № 2 (длина – 95, глубина – 7,6 м). Оба расположены – Южный входной мыс бухты Портовая, тело причалов – железобетон.

Перегрузочный комплекс порта включает в себя главный причал длиной 100 метров с причальными стенками, порталные краны типа «Ганц», тыловые стреловые краны и автопогрузчики, крытые склады и открытые складские площадки. Единственный грузовой причал Диксонского морского порта, имеющий ряжевую конструкцию, функционировал без проведения капитального ремонта с 1941 года. В 2012 году были проведены работы по восстановлению разрушенного штормами грузового причала. Это позволило избежать полного вывода из эксплуатации одного из основных объектов жизнеобеспечения поселения, срыва навигационного завоза 2012 года.

Диксонский морской порт осуществляет регулярные пассажирские перевозки между материковой и островной частями Диксона в летний период посредством теплохода класса «река-море» на 70 мест «Станислав Гуменюк». Пассажирский теплоход «Станислав Гуменюк» передан ОАО «ГМК «Норильский никель» в дар Диксону в 2002 году.

Перспективность развития и использования Диксонского морского порта обусловлена его выгоднейшим географическим положением и наличием уникальной закрытой глубоководной бухты, позволяющей круглогодичный заход судов и ледокольного флота. Порт может обеспечить обработку 150 тысяч тонн навалочных грузов и около 50 тысяч тонн генеральных грузов.

Действующие трассы: трасса «Река Енисей» судоходна в течение 6 месяцев на линии Красноярск-Енисейск-Диксон для барже-судо-наливных и ледокольных составов. Трасса «Диксон-Западная Европа» – это трасса круглогодичной навигации судами любых классов, провозная способность ограничений не имеет, рейсооборот судна около 24 суток, предпочтительно использование судов большого водоизмещения. Порт Диксон может быть использован для дозагрузки и перезагрузки судов. Трасса «Диксон – Дальний Восток» – это также трасса с круглогодичным судоходством судами крупных классов при круглогодичном ледокольном обеспечении.

В конце 2016 года состоялось обсуждение перспективного проекта по освоению на территории городского поселения Диксон одного из самых больших в мире месторождений антрацитов – высококачественных углей. Запланирован масштабный инвестиционный проект по строительству угольного терминала в районе мыса «Чайка» морского порта Диксон, который внесён в схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта. Строительство и эксплуатация терминала, предназначенного для круглогодичной, с учётом ледокольной проводки, перегрузки на морские суда антрацита позволит создать дополнительные рабочие места, привлечёт квалифицированную рабочую силу, приведёт к развитию транспортной инфраструктуры городского поселения Диксон.

#### **Из истории порта:**

Постановлением Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) от 22 мая 1934 года утверждено строительство угольной бункеровочной базы на о-ве



Конус (что находится между островной и материковой частью Диксона) для обеспечения углём, водой и продовольствием судов, работающих в Арктике. С этой базы начинается свой отсчёт Диксонский морской порт. В июле 1934 года для строительства морского порта из Игарки прибыли первые 25 строителей, а в августе прибыла вторая группа строителей, 120 человек из Архангельска. Спустя много лет, начальник порта А. П. Карчевский, готовя доклад к 50-летию Диксонского порта, «обращаясь к сброшюрованной папке с надписью: «Изыскания порта Диксон», читал и удивлялся тому, как планировалась и шла работа по строительству первого в стране арктического порта. Люди работали летом и зимой. Особенно памятен вклад Крымского отряда водолазов, которые трудились зимой, прямо сказать, не в курортных условиях» («Советский Таймыр», 1984, 17 июля, С. 2).

В 1930-х годах руководство Диксонского порта располагалось на острове Конус, потому что все работы носили сезонный характер и производились на самом о-ве Конус. Постоянных начальников порта не было, все они с окончанием навигации уходили на суда, и каждую новую навигацию мог быть другой начальник порта. Диксонская угольная бункеровочная база в навигацию 1935 года на так называемом причале длиной 20 метров забункеровала 11 морских судов. За навигацию 1936 года на угольном механизированном причале побывало свыше 70 судов.

В 1939 году был принят окончательный вариант строительства порта на материковом берегу у мыса Южный, к тому времени порт имел уже 60 погонных метров причалов на о-ве Конус и семь построек. На материковом берегу в районе бухты Портовой размещалось Управление порта и 17 различных построек производственно-бытового назначения. «Уже в 1938 году грузооборот базы составил 42,2 тыс. тонн, и было зарегистрировано 76 судозаходов, в том числе 50 крупных морских судов. В это время в порту работали 98 человек» (Соловьёв П. «История Дудинского порта», Красноярск, 2004, С. 205). 20 марта 1941 года начальник Главсевморпути Иван Дмитриевич Папанин утвердил границы территории и акватории порта Диксон.

В 1940 году за выдающиеся заслуги в деле освоения Северного Морского пути и районов Крайнего Севера, а также за образцовую и самоотверженную работу в период арктических навигаций 1938–39 годов начальник порта Диксон Александр Алексеевич Бондаренко был награждён орденом «Знак Почёта», моторист порта Евдоким Андреевич Докучаев и кузнец порта Пётр Данилович Коршунов – медалью «За трудовое отличие».

В 1941 году для обеспечения возросшего объёма грузооборота вошёл в строй новый причал морского порта. Причал имеет ряжевую конструкцию, был срублен в городе Игарке и буксирами доставлен в Диксон. 15 августа 1940 года ряж поставлен на якоря, в месте установки началась дорубка и загрузка камнем. Причал до настоящего времени является главным причалом Диксонского морского порта.

Во время Великой Отечественной войны женщины, работавшие в порту, организовали бригаду грузчиков под руководством М. А. Сениной. Работники порта 27 августа 1942 года были в числе защитников Диксона, давших достойный отпор фашистам.

В 1946 году в порту работало 536 человек. В послевоенные годы (1946–1958 гг.) порт играл роль основной бункеровочной базы в западном секторе Арктики.

В 1957 году Диксонский морской порт «обработал 71 судно, из них 63 досрочно. За счёт внедрения научной организации труда и средств механизации достигнута экономия 986 судо-часов стояночного времени. Прибыль составила 210 тысяч рублей» («Советский Таймыр», 1982, 7 января, С. 2). В это время в порту на главном пирсе монтируются порталные краны «Каяк», грузоподъёмностью 5 тонн каждый. В 1960-е годы Диксонский порт утрачивает своё значение угольной бункеровочной базы, так как появились дизель-электрические и атомные суда.

В 1968 году начальник порта В. Острецов рассказывал: «коллектив порта Диксон добился значительных успехов в навигацию текущего года. Годовой план грузопереработки по состоянию на 19 сентября выполнен на 102 процента. Все суда обработаны в срок и досрочно. Методом комплексной механизации переработано

77,8 процента всех грузов. Порт перевыполнил плановые задания по прибылям. Выработка на погрузочно-разгрузочных работах составила 114 процентов. Перевыполнения комплексных норм добились бригады грузчиков, руководимые тт. Макаровым, Поповым, Сорокиным. Хорошо работают крановщики тт. Петрик и Шишкин, шофёры тт. Гутиков и Гандзюк, весовщик т. Савина и многие другие» («Советский Таймыр», 1968, 21 сентября, С. 1).

В феврале 1979 года атомоход «Арктика» встал на рейде Диксонского порта. Такой ранний заход судна на Диксон осуществлён впервые в истории навигации на Северном морском пути.

Диксонский порт являлся одним из подразделений Мурманского порта и входил в эту структуру как торговый порт. В те времена Диксонский порт перерабатывал более сотни тысяч тонн самого разнообразного груза. Суда Мурманского пароходства доставляли в Диксон, на полярные станции и пограничные заставы продукты, стройматериалы, одежду, горючее и многое другое.

В подразделениях Диксонского морского порта в разные годы трудились: Сергей Владимирович Абрамов (инженер); И. Альков; Михаил Ананко; Алексей Юрьевич Балыков (награждён почётным знаком «За заслуги перед Таймыром»); В. Н. Белобородов; Сергей Семёнович Белошапкин; Г. Ф. Бикбаева; В. И. Блинов; Владимир Васильевич Бойко (начальник); Василий Карпович Бойко; Валерий Иванович Бронников (начальник, гл. инженер, награждён почётным знаком «За заслуги перед Таймыром»); Вавринюк Петр Степанович (тракторист, награждён почётным знаком «За заслуги перед Таймыром»); Василий Николаевич Василицин (докер-механизатор, Почётный гражданин Диксона, награждён почётным знаком «За заслуги перед Таймыром»); В. И. Васильев; Сергей Алексеевич Вендеровских (ветеран Великой Отечественной войны); В. В. Галецкий; С. Г. Галушкин; Н. Н. Годин; В. И. Гофман (начальник); Н. Н. Гречицкий; А. А. Дедков (капитан); В. Т. Демченко; Николай Иванович Денщиков (ветеран Великой Отечественной войны); Инесса Васильевна Долгушина; С. К. Евдокимов; Дмитрий Фёдорович Егоров (ветеран Великой Отечественной войны); А. А. Ерохин; Д. Г. Жуков; Н. Д. Заруба; Е. Н. Звягина; Зеленюк (гл. инженер); Ю. В. Земсков; А. И. Зубков; А. Зырянов; В. А. Иванькин; Ивлев; А. А. Кабак; Леонид Михайлович Казаков (плотник); А. П. Карчевский (начальник); Л. Карчевский; Качанов Олег Михайлович (токарь); Климченко (начальник); В. И. Коржов (начальник); Сергей Васильевич Коробов (ветеран Великой Отечественной войны); А. Ф. Коротков; А. П. Корчевский; А. М. Кухарчук; С. И. Лабуткин; А. Т. Ледин; В. Ледин (крановщик); В. П. Леоненко; Г. И. Лубнин; А. Ф. Лубнина; А. В. Мавлеев; Макаров; Николай Макаруч; А. Матвеев; В. Машкевич; Игорь Иванович Михайлов (ветеран Великой Отечественной войны); В. И. Моргун; С. А. Морковин; Любовь Мошкевич; Мария Павловна Некрасова; М. И. Нестеренко; Г. И. Низовцев; Иван Ефремович Ночевный (Ночовный) (ветеран Великой Отечественной войны); Осадчий (начальник); В. Н. Острецов (начальник порта); Александр Андреевич Паюсов; В. Н. Певный; В. Ф. Перловская; Георгий Осипович Перфишин (капитан); Василий Петрик; Н. Е. Петухов (начальник); А. Питяков; Роберт Антано Прасценис (программист); Р. А. Ратманова; Русинавичус; Феликс Кирьянович Рыбаченко; Валентина Николаевна Сафронова (старший бухгалтер, награждена почётным знаком «За заслуги перед Таймыром»); В. А. Седых; И. И. Семашко; Ч. Ч. Семашко; Михаил Андреевич Сергеев (награждён орденом Трудового Красного Знамени); Л. С. Сидоренко (начальник); С. А. Скрипников (такелажник); В. И. Снегирев; Е. М. Спрыжаков; Дмитрий Степанович Станотин (ветеран Великой Отечественной войны); Александр Фёдорович Стёпкин (Почётная грамота Министерства морского флота СССР); Виктор Александрович Стёпкин; Геннадий Фёдорович Стёпкин; Валентина Иннокентьевна Стёпкина; Р. А. Телегин (награждён медалью «За трудовую доблесть»); Ю. Титов (шофёр); Э. П. Титова; И. И. Тришин; Михаил Харитонович Устинов (ветеран Великой Отечественной войны, почётный полярник, медаль «За трудовое отличие»); Афанасий Фёдорович Фомин (ветеран Великой Отечественной войны, почётный полярник, медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения

Владимира Ильича Ленина»); Л. И. Фомина (Почётный гражданин Диксона); Анатолий Васильевич Ходосок; В. Чайников; В. И. Черевик; П. М. Черкасов; Сергей Александрович Чернявский (главный инженер); Т. Г. Чубко; Тимофей Емельянович Шкредов; В. Шляхтенко (начальник); В. Ф. Шматков; А. Штемпелюк; К. Г. Эндыков (гл. инженер); С. С. Юрченко (гл. инженер); Т. В. Юрченко; А. И. Яковлев; А. Яшин и многие другие.

Летом 1981 года «бригада линейных электриков под руководством В. Ф. Шматкова совместно со спецбригадой водолазов из Мурманска выполнила самую большую и сложную работу, проложив через пролив из берегового посёлка на остров Диксон новый подводный кабель и отремонтировав старый» («Советский Таймыр», 1982, 3 февраля, С. 2). Это позволило дизель-электростанции Диксонского морского порта полностью обеспечить электроэнергией береговой и островной посёлки.

Готовясь к навигации 1983 года, коллектив Диксонского морского торгового порта принял повышенные соцобязательства и досрочно выполнил пятилетний план по водному грузообороту. «За это трудовое достижение большая группа диксонских портовиков была отмечена высшими наградами отрасли: знаками «Почётному работнику Министерства Морского Флота», «Почётному полярнику», и почётными грамотами министерства. Среди награждённых – бригадир слесарей Герман Дмитриевич Гречухин, машинист дизельной электростанции Валерий Ильич Васильев, начальник порта Анатолий Пиусович Карчевский, воспитатель детсада Зинаида Григорьевна Бронникова, инженер Владимир Александрович Иванькин и другие» («Советский Таймыр», 1984, 30 июня, С. 2).

Если в начале 1930-х годов в Диксонском порту числился всего один грузовик, то к концу 1980-х «на территории порта работали авто- и электропогрузчики, 3 порталных крана, бульдозеры, самосвалы, погрузочно-разгрузочные работы механизированы на 91%» («Диксон»: диафильм: [вступительная статья], М., 1988, С. 8).

В 1990-е годы в связи с закрытием многих полярных станций, сокращением объёмов строительства и прочими сложностями сократился и грузооборот Диксонского морского порта. Основные подразделения порта были задействованы в основном на поставке тепла, воды и электроэнергии в арктический посёлок Диксон.

С 30 ноября 1994 года Диксонский морской порт стал структурным подразделением Дудинского морского порта, приказом №525 генерального директора Норильского горно-металлургического комбината А. В. Филатова вошёл в состав Норильского комбината.

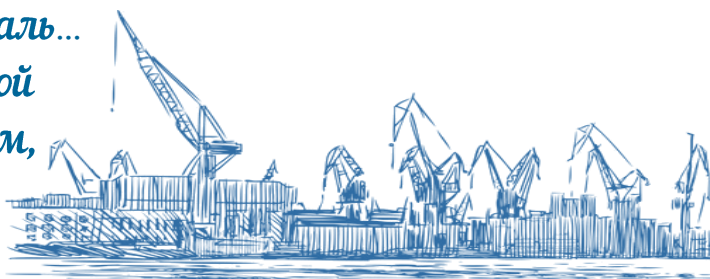
В 2004 году арктический порт и объекты жизнеобеспечения Диксона: дизельная, котельная и пожарная части были переданы в муниципальную собственность, зарегистрировано муниципальное унитарное предприятие «Диксонский морской порт».

## Библиография:

1. **Аплеснева, И.** Арктический порт – слабое звено?: Изменилось основное предназначение Диксонского порта [Текст] / Ирина Аплеснева; фото автора // Таймыр. – 2004. – 28 октября. – С. 3, 5: фот.
2. **Бронников, В. И.** Порт даёт посёлку жизнь [Текст]: на связи – Диксон: [беседа с директором МУП «Диксонский морской порт» Валерием Ивановичем Бронниковым] / подгот. Владимир Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2006. – 16 марта. – С. 1-2.
3. **Диксон готовит причал** [Текст]: северный завоз пройдет по плану: [восстановление причалов Диксонского порта] // Таймыр. – 2012. – 13 сентября (№101). – С. 1, 2: фот.
4. **Карчевский, А.** Порту Диксон 50 лет [Текст] / А. Карчевский // Советский Таймыр. – 1984. – 18 мая. – С. 2.
5. **Порт Диксона будет** востребован [Текст]: основное внимание – водному транспорту / подгот. Виктория Чернова // Таймыр. – 2012. – 9 августа (№86). – С. 2: фот.
6. **Храмов, В.** Порт Диксон: поиски и находки [Текст] / В. Храмов // Советский Таймыр. – 1983. – 9 июня (№ 112). – С. 3. – (Планировать качественно, хозяйствовать эффективно).

## Хатангский морской торговый порт

*Люблю я хатангский причал  
С его журавликами кранов,  
Судов коротких караванов,  
Несущих в рейс разлук печаль...  
Стоишь над Хатангой-рекой  
Один - наедине с простором,  
Уходят горести, и скоро  
Ложится на душу покой...*



*Нина Ковальчук*



Начало торгового судоходства в Хатанге относится к 1936 году, когда небольшой винтовой пароход «Игарец» прибуksировал в районный центр из бухты Нордвик баржу с товарами. 28 февраля 1939 года по Главсевморпути был издан приказ об образовании Хатангского речного агентства (позже стала именоваться Хатангская речная контора Главсевморпути). Первым его руководителем был Николай Михайлович Преловский. Флот Хатанги в то время состоял из двух пароходов и четырёх барж. В 1939 году возникла необходимость сооружения уникального объекта – ледозащитной дамбы, которая во время ледохода укрывает флот от разрушительной силы льда. В навигацию

1940 года пароход «Лётчик Бабушкин» впервые поднялся по реке Хета до села Волочанка – центра Авамского района, куда впервые были завезены товары, доставленные в Хатангу морским путём. В тот же год были завезены товары северянам, живущим вдоль рек Котуй и Попига́й. В послевоенные годы на берегах Хатангского залива и самой реки было построено много навигационных знаков и створов, обеспечивающих безопасное прохождение судов по фарватерам. Начало регулярным заходам морских судов непосредственно в Хатангу было положено в 1952 году. Тогда впервые капитаны судов речной конторы Н. Д. Гапонов и В. Д. Щеглюк провели из Хатангского залива по Хатанге морской пароход «Кузнецкстрой».

18 декабря 1954 года в связи с необходимостью перевалки грузов с морских судов на речные и доставки их грузополучателям речное агентство Главсевморпути было преобразовано в морской торговый порт. С тех пор Хатангский морской торговый порт стал третьим по значению на Таймыре, после Дудинки и Диксона. Расположен на 72 с. ш. 102 в.д., на правом берегу реки Хатанга. Он является основным перевозчиком в Хатангском бассейне рек Хета–Хатанга–Котуй. Речная навигация начинается с 15-20 июня и заканчивается 1-5 октября. Морская навигация возможна с 1 августа при освобождении залива ото льда. Перегрузка с морских судов на речные производится на м. Костистый. За годы своего существования морской торговый порт ежегодно разгружает по 30-40 судов, перерабатывая до 300 тысяч тонн грузов. Глубины причалов – 5 метров. Принимает суда с грузоподъёмностью от 1,5 до 5 тыс. тонн типа «река-море». Каждую зиму в порту возводится гидротехническое сооружение, аналогов

которому нет в мире – искусственная ледяная дамба для защиты судов. В порту в разное время ударно трудились экипажи судов: «Таймыр», «Шторм», «Бурун», «Созидательный», «Тикси», «Восход», «Котуй», «Бирюса», «Лена», «Енисей», «Ляпидевский», «Нивский», «Лесной» и других.

В первую навигацию 1955 года хатангские докеры построили длинный ряжевый пирс, засыпали его гравием. Зимой 1955 года портовики построили два первых двухэтажных дома и котельную. Во второй половине 1950-х годов «построили своими силами большую механическую мастерскую, стройцех, кузницу, пилораму, двухэтажную пристройку к зданию конторы, гараж, большой тёплый бокс для гусеничных кранов, новую электростанцию, несколько двухэтажных жилых домов, расширили здание клуба «Водник». Для всего райцентра были построены больница и детский сад» (Троицкий В. «Хатанга», Красноярск, 1987, С. 162-163).

Максимального развития предприятие достигло во второй половине семидесятых – начале восьмидесятых годов. В 1984 году в газетной заметке: «Экипаж – одна семья», рассказывая о моряках теплохода «Котуй» Хатангского порта, писали: «трудные речные пути вынуждают ежегодно заниматься ремонтом судов – корпусной части, винторулевой группы, машинных двигателей. И хотя в основном ремонт выполняют судоремонтные мастерские, большая доля падает на самих моряков. Всю весну капитаны и боцманы, матросы и мотористы, засучив рукава, сами ведут ремонт своих судов. А такой ремонт более качественный и надёжный. Ведь навигация на Хатанге короткая, надо успеть и уголь развезти в посёлки района, и гравий для нужд строительства. Затем морская навигация начнётся и ходить «Котую» в залив для перевалки грузов и морских судов. 120 дней и ночей продлится навигация в Хатангском районе. И столько же дней и ночей несут свою круглосуточную вахту моряки Хатангского морского торгового порта» («Советский Таймыр», 1984, 30 июня, С. 2).

В это же время писали: «Особенность Хатангского морского порта в том, что примерно половина всех навигационных грузов доставляется туда – из-за баров и мелководий реки – с помощью перевалки на баржах из глубоководного залива Кожевникова в Хатангском заливе, где отдают якоря крупные морские суда. Долго, неудобно и хлопотно. Реку не очень углубишь, а вот контейнеровозный способ доставки грузов значительно улучшит дело. Мелкосидящие морские контейнеровозы, встав на рейде, спустят на воду груженные плавучие контейнеры, которые буксиры быстро доставят к месту назначения. Быстро – потому что в два раза сократился путь доставки грузов от рейдовой стоянки контейнеровозов в порт. Они будут отдавать якоря в бухте Сындасско Хатангского залива – это в 70 километрах от устья реки. Контейнеровозный способ произведёт настоящий переворот в морском грузоснабжении Хатанги. Первый контейнеровоз типа «Алексей Косыгин» намечается принять уже в следующем году» («Советский Таймыр», 1984, 10 июля, С. 3).

В 1987 году Хатангский порт, находившийся в составе Северо-Восточного производственного объединения морского флота (Тикси), передали Мурманскому морскому пароходству. В навигацию 1987 года на перегрузочной линии Дудинка-Хатанга впервые начали работать крупнотоннажные мурманские суда ледового класса. «Обогнув морями Карским и Лаптевых Таймырский полуостров, они бросают якоря в Хатангском заливе, на рейде глубоководной бухты Кожевникова. Оттуда грузы доставляют к месту назначения суда и буксируемые баржи Хатангского порта, который расположен неподалёку от слияния Хеты и Котуя, образующих реку Хатангу. Заходить в неё крупным морским судам не позволяет мелководный бар, и примерно половина всех навигационных грузов перегружается на рейде на суда портфлота» («Полярные горизонты»: Вып. 3: сб., Красноярск, 1990, С. 296). В восьмидесятых годах Хатангский порт за навигацию разгружал 30-40 морских судов, перерабатывая до 300 тысяч тонн, и перевозил до 150 тысяч тонн грузов по рекам.

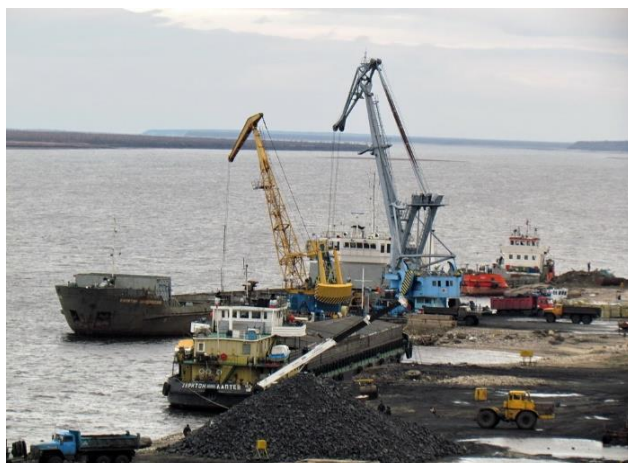
В период перестройки – снижение деятельности, падение грузооборота, банкротство.

2 февраля 2006 года образовано новое предприятие – ЗАО «Хатангский морской торговый порт», принявшее на себя функции предшественника. Постепенно предприятие набирало силу, улучшая свою материальную и кадровую базу, увеличивая объёмы работ. Вырос парк автотехники, приобретено новое погрузочно-разгрузочное оборудование. Флот порта пополнился новыми судами, производится капитальный ремонт старых судов.

В настоящее время АО «Хатангский морской торговый порт» остаётся важнейшим транспортным предприятием, флот порта насчитывает более 20 судов различных типов. Основными задачами Хатангского морского порта являются: доставка в Хатангу генерального груза с «материка», доставка угля и горюче-смазочных материалов в посёлки Хатангского поселения, пассажирские перевозки. Для иностранных судов порт в настоящее время закрыт. Регулярные пассажирские перевозки речным путём выполняются комфортабельным теплоходом «Таймыр» по маршруту Хатанга–Жданиха–Новорыбная–Сындасско–Попигай. Сегодня Хатангский морской порт расширил поле своей деятельности – предприятие решает социальные вопросы, активно участвует в благотворительности, других насущных проблемах сельского поселения Хатанга. В течение нескольких сезонов Хатангский морской торговый порт обеспечивает возможность сотрудникам экспедиции ГНЦ «Южморгеология» и учёным ВНИИ «Геофизика» проводить исследовательские и изыскательные работы по разведке месторождений на шельфе Хатангского залива, моря Лаптевых.

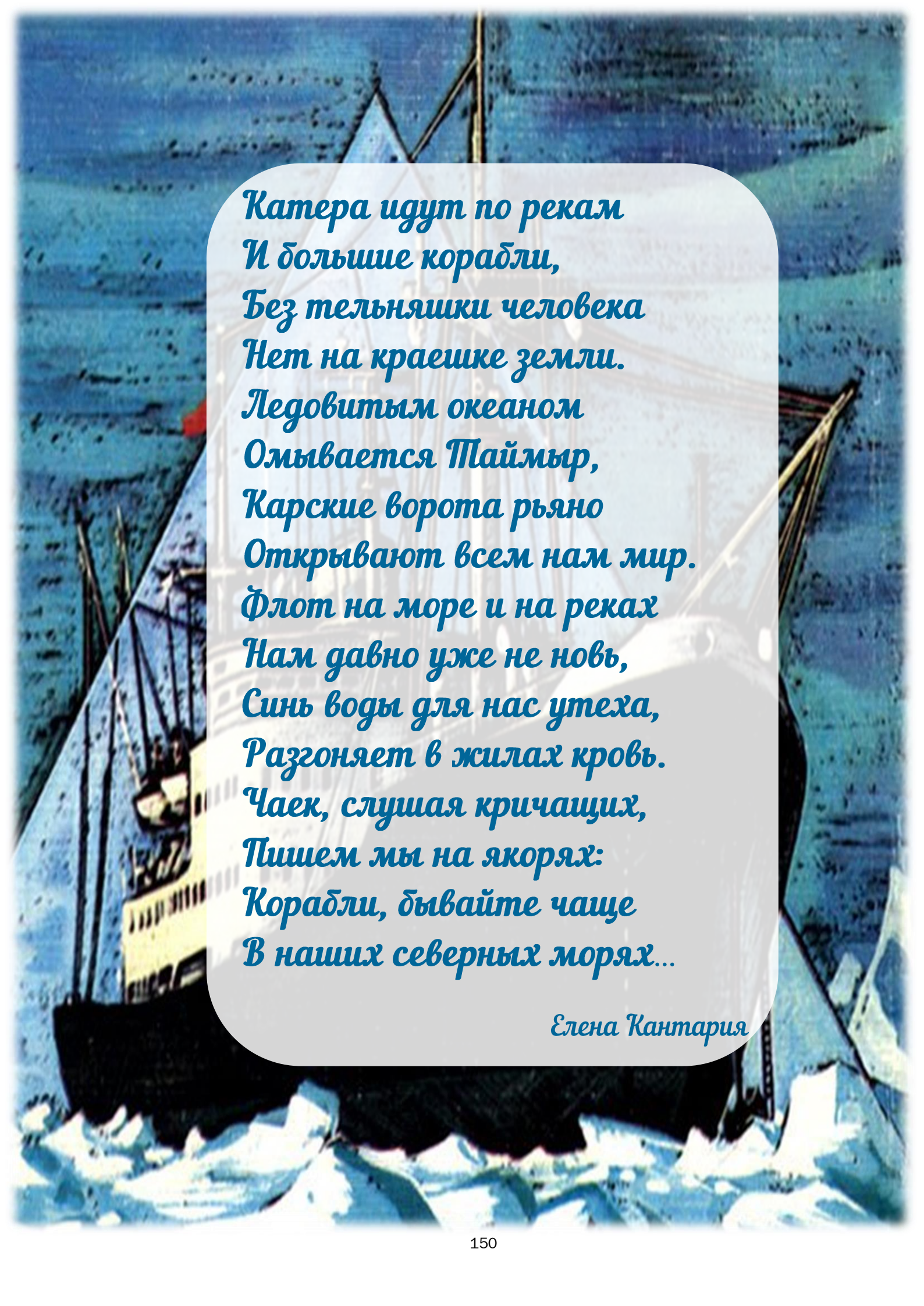
В Хатангском морском порту в разные годы трудились: Ф. Д. Багрова; И. А. Бердников; Г. А. Береснев; Николай Бочкарев; Ф. М. Буреев; Владимир Васильевич Васильев; С. Н. Великанов; Афанасий Михайлович Винокуров (ветеран Великой Отечественной войны); В. Воробьёв; Николай Иванович Воробьёв (капитан теплохода «Котуй»); Сергей Воробьёв; В. Г. Вылко; Анатолий Валентинович Вяткин; В. М. Глубоченко; Л. Е. Гренечук; Олег Евгеньевич Грязютин; Иван Иванович Гузей; Гусаров; В. В. Данчук; Н. Дубовец; Роман Дзюба; А. И. Дуденко; Антонина Александровна Еськина (ветеран Великой Отечественной войны); В. К. Журавлев; Михаил Иванович Журбенко; Владимир Антонович Заричный; Евтихий Ильич Захаров; Николай Ильич Захаров; Ольга Зверева; Юрий Иванов; Борис Никифорович Ивашкин; Игнатов; Ичетовкин; Г. Е. Киракосян; И. И. Ключников; П. Л. Коваленко; И. П. Кожухов; Георгий Колпаков; В. И. Королёв; Ф. К. Кудрякова; Вениамин Ильич Кузьмин (ветеран Великой Отечественной войны); Евгений Васильевич Кукин (ветеран Великой Отечественной войны); В. А. Кустов; Ф. И. Кустовой; Г. Г. Ларионов; А. Н. Леветин; Л. С. Лопата; Николай Степанович Лукиных; Георгий Макаревич; Александр Макаров; Иван Малинский; И. В. Матросов; В. И. Медведев; Алексей Иннокентьевич Мельников; Пётр Михайлович Метленко; А. Д. Мойбенко; Марк Александрович Мордухович; Валерий Борисович Московский; Людмила Ибрагимовна Мосылёва; А. А. Мошо; В. В. Нартов; Николай Некшин; А. А. Немтинов; В. А. Немцов; Людмила Васильевна Немцова; Александр Григорьевич Носков; А. А. Огибенин; Николай Яковлевич Осипов (ветеран Великой Отечественной войны); Александр Осоргин; Николай Песегов; Дмитрий Фёдорович Петров (ветеран Великой Отечественной войны); А. П. Платонов; Игорь Поборский; Анатолий Поднозкин; В. В. Поздняков; Герман Попов; Валентина Григорьевна Попова (почётный полярник); Валерий Пшеничников; Виктор Николаевич Радованов; Виталий Рожко; В. В. Романенко; Э. И. Русаков; В. Рыжков; Геннадий Рыков; Алексей Петрович Салманов (ветеран Великой Отечественной войны); Самарин; Иван Захарович Симбирцев (ветеран Великой Отечественной войны); Р. И. Самигулин; Василий Иванович Совриков; Зинаида Григорьевна Соврикова; Анатолий Петрович Соловьёв (ветеран Великой Отечественной войны); А. Г. Студзинский; Андрей Васильевич Тепляков (ветеран Великой Отечественной войны); Геннадий Владимирович Тернюк; Татьяна Викторовна Федотова; Ирина Григорьевна Хабловская; Михаил Максимович Хабловский; В. С. Хламов; Геннадий Михайлович Ходырев; Пётр Цидило; Сергей Петрович Чёпа; В. Л. Чумак; Александр Чухненко; Николай Иванович Шкутин и многие другие.

Хатангским морским портом руководили: Виталий Иосифович Куликов; В. Войтенко; Евгений Елизбарович Гогитидзе; Александр Алексеевич Шевцов; Анатолий Моисеевич Брио. В настоящее время возглавляет предприятие Сергей Викторович Зверев.



#### Библиография:

1. **Ковальчук, Н.** Как за каменной стеной [Текст]: [Хатангский морской порт, ледозащитная дамба] / Нина Ковальчук; фото авт. // Северные просторы. – 2002. – №1-2. – С. 72-73. – (Сегодня).
2. **Ковальчук, Н.** Меня зовут Хатанга [Текст]: [о прошлом и настоящем посёлка; Хатангского порта] / Нина Ковальчук // Заполярный вестник. – 2006. – 11 августа. – С. 3: фот.
3. **Морские и воздушные** ворота Хатанги: [первый полёт гидросамолёта «СССР Н-2» в Хатангу (1932 г.), Хатангский морской порт; Судходство на Хатанге, первый рейс в село Хатангу морского парохода «Кузнецкстрой» (1952 г.)] [Текст] // Троицкий В. А. Хатанга. – Красноярск, 1987. – С. 142-170.
4. **Морской простор. Ледовые доки:** [Хатангский морской порт] [Текст] // Полярные горизонты: Вып. 3: сб. / сост. В. А. Ярославцев. – Красноярск, 1990. – С. 296.
5. **Поротова, Т.** У истоков судоходства [Текст]: [Хатангский морской порт] / Татьяна Поротова // Таймыр. – 1998. – 6 августа. – С. 5.
6. **Поротова, Т. А.** Эстафета поколений [Текст]: [о работе Хатангского морского порта] / Татьяна Поротова // Таймыр. – 1998. – 16 июля. – С. 8. – (У портовиков – северян).
7. **Таймыр: история** и современность [Текст]: [фотоальбом] / сост. С. Богданова [и др.]; фото В. Кирпиченко [и др.]. – Красноярск: ПК «Sitall», 2011. – 262, [2] с.: ил., фот.цв. – Из содерж.: Поселения Таймыра: Сельское поселение Хатанга: [село Хатанга; Хатангский морской торговый порт].
8. **Федулов, В.** Семь футов под килем!: Профессия мужественных и выносливых [Текст]: [Хатангский морской порт] / Валерий Федулов // Таймыр. – 2002. – 5 июля (№ 77). – С. 3.
9. **Хатангский морской порт;** Судходство на Хатанге, первый рейс в село Хатангу морского парохода «Кузнецкстрой» (1952 г.); Гидрографическая база [Текст] // Фокин Н. А. Снежная страна Хатанга: фотоальбом. – Красноярск, 2000. – С. 26-42: фот. цв.
10. **Шевцов, А. А.** Морской порт живёт надеждой [Текст]: [беседа с начальником Хатангского морского порта Александром Алексеевичем Шевцовым о работе порта] / беседовал Юрий Клименко; фото Александра Хрущева // Таймыр. – 1997. – 28 июля. – С. 6-7.



*Катера идут по рекам  
И большие корабли,  
Без тельняшки человека  
Нет на краешке земли.  
Ледовитым океаном  
Омывается Таймыр,  
Карские ворота рьяно  
Открывают всем нам мир.  
Флот на море и на реках  
Нам давно уже не новь,  
Синь воды для нас утеха,  
Разгоняет в жилах кровь.  
Чаяк, слушая кричащих,  
Пишем мы на якорях:  
Корабли, бывайте чаще  
В наших северных морях...*

*Елена Кантария*



## Морской и речной флот: история и современность

Именно водными арктическими путями пытались проникнуть исследователи к просторам Таймыра. Моряки искали удачи – повезёт или нет. Через Карское море только с 1876–1919 годы из Сибири и в Сибирь пытались пройти 122 грузовых судна, а 36 из них погибли или возвратились неразгружёнными, повреждёнными во льдах. Как дань мужеству и отваге первопроходцев, имена многих гидрографических судов навсегда остались на карте Западного сектора Арктики: Норд, Иней, Циркуль, Хронометр, Зверобой, Садко, Гыдоямо, Гидросевер; а также названия экспедиционных судов XIX–XX вв. – Вега, Лена, Превен, Фрам, Мод, Эклипс, Заря, Геркулес, Таймыр, Вайгач...



Корабли, как и люди, приходят из прошлого и уходят в будущее. Память о людях, чьё имя носит корабль, остаётся в истории. Случается, старые суда уходят на заслуженный отдых, их место в строю занимают другие, более современные, с тем же именем на борту и с той же судьбой.

Есть такая традиция: давать кораблям названия предприятий, городов, регионов, с которыми связаны их плавание, работа, судьба. Так повелось и с судами, принимавшими участие в экспедициях по освоению Арктики, Таймыра, работавшими и работающими в Дудинском, Диксонском, Хатангском портах.



Первое поколение судов носило названия различных мест Таймыра – тех обычно, где они трудились: пароход «Путораны», лихтер «Далдыкан», пароход «Енисей», лихтер «Дудыпта», буксир «Таймыр», сухогруз «Дудинка», лихтер «Северопуть», пароходы «Дудинец», «Таймырец», «Норильчанин». Традиция использовать северную географию, историю освоения Севера оставалась и ныне остаётся незабываемой: в 1970-х годах – атомный ледокол «Арктика»; в 1980–1990-х годах появились новые современные суда: теплоход «Норильск»,

атомный ледокол «Таймыр», дизельный ледокол «Диксон», атомный лихтеровоз «Севморпуть», бункеровщик «Норильскснаб»; совсем недавно, в 2000-х годах появились: ледокол «Дудинка», танкер «Енисей», морской буксир «Путораны», дизель-электроходы «Норильский никель», «Заполярный», «Талнах».

Таймырцы гордятся тем, что морские и речные суда носят названия наших городов, других географических объектов Таймыра, организаций и предприятий, но главное – имена выдающихся людей, внесших достойный вклад в освоение и развитие Таймыра, Норильского комбината, Дудинского порта, Норильска и Дудинки. Их имена носят суда портового флота: танкер-бункеровщик «Владимир Матвеев», буксир-кантовщик «Сергей Сердаков», морской буксир «Владимир Зверев», теплоход «Механик Сабеев», буксир «Капитан Сабеев», пассажирский катер «Станислав Гуменюк», ледокол

«Авраамий Завенягин», теплоход «Борис Колесников», теплоход «Александр Кизим», теплоход «Хансута Яптунэ».

Морской и речной флот – главная составляющая транспортного предприятия, без которой он не может существовать в этом качестве. Доставка грузов в порт, их отправка в нужных направлениях зависит от типа судов, их грузоподъёмности, маневренности, приспособленности к плаванию в высоких широтах и многого другого. Ну и, конечно от экипажей судов, а также от грамотного взаимодействия портовиков и моряков.

В течение ряда десятилетий в Дудинском морском порту, Диксонском морском порту, Хатангском морском порту, на трассе Северного морского пути работали многие морские и речные суда, рассказать обо всех и даже просто их перечислить невозможно, именно их трудом обеспечивались многие достижения и успехи в деле исследования, освоения и развития Таймыра.

#### Библиография:

1. **Белкин, С. И.** Сокрушающие лёд [Текст] / Семён Белкин. – М.: Знание, 1983. – 190, [2] с.: ил., м.карты, табл. – (Жизнь замечательных идей).
2. **Галиулин, Б.** С первых дней до сорокалетия [Текст]: [история дудинского портфлота] / Б. Галиулин // Советский Таймыр. – 1984. – 7 декабря (№237-238). – С. 8.
3. **Костецкий Н.** Трудные арктические мили [Текст] / Николай Костецкий // Неизвестный Норильск. – 2017. - № 26 (апрель). – С. 10-15: фот. – (Юбилей).
4. **Попов, С. В.** Берега мужества / С. В. Попов. – Красноярск: Книжное издательство, 1982. – 174 с. – Из содерж.: В память кораблей: [названия на карте Арктики в честь гидрографических судов].
5. **Попов, С. В.** Имена корабельные... [Текст]: [названия судов, участвовавших в освоении Арктики] / С. В. Попов // Полярный круг, 1978: [сб.] / редкол. В. И. Бардин [и др.]; сост. Н. Я. Болотников. – М., 1978. – С. 236-242.
6. **Соловьёв, П. А.** Имя на борту [Текст]: [суда Дудинского морского порта] / Павел Соловьёв // Дудинка. – 2003. – № 3-5. – С. 15-18: фот.

### «Авраамий Завенягин», ледокол



Мелкосидящий ледокол «Авраамий Завенягин» был построен в Финляндии судостроительной фирмой «Вяртсиля» в 1984 году по заказу Норильского комбината. Ледокол был спроектирован для действий на сибирских реках при температурном режиме –50 С. В этом же году он прибыл на постоянное место работы в Дудинку. Из Финляндии ледокол перегонял капитан Владимир Евгеньевич Малышев, проделав путь Хельсинки–Ленинград–Дудинка (4740 морских миль).

12 апреля 1984 года на ледоколе был поднят флаг, что фактически означает день рождения судна. Ледокол носит имя Авраамия Павловича Завенягина (Героя Социалистического Труда), одного из основателей Норильска и первого директора Норильского горно-металлургического комбината. Первым капитаном ледокола «Авраамий Завенягин» стал Вадим Николаевич Лященко. В 1986 году под его командованием ледокол ходил в Финляндию на ремонт, согласно договору с финнами.

В 1998 году экипаж ледокола «Авраамий Завенягин» (капитан Валерий Павлович Мартынов) выполнил спасательные работы в Хатангском заливе. Вывел оттуда два морских танкера – «Эмбу» и «Жиганск». В 1999 году экипажу ледокола «Авраамий Завенягин» поручили спасти от гибели ледокол «Мецайк» (с его экипажем), который получил пробоину в Карском море.

За время работы ледокол дважды подвергался капитальному ремонту, для чего транспортировался в Хельсинки.

На сегодняшний день «Авраамий Завенягин» весом в 2,7 тыс. тонн и мощностью в 6500 лошадиных сил является одним из лучших российских ледоколов. Он может свободно двигаться в метровом речном льду, судно подминает лёд под себя, пропускает его под совершенно плоским корпусом, перемалывает четырьмя гребными винтами и оставляет за собой лишь ледовую кашу.



Основной задачей ледокола является подведение и отвод грузовых судов к причалу Дудинского морского порта для отгрузки. Осенью ледокол заводит портфлот на отстой в реку Дудинку. В аварийных случаях он может обеспечивать электроэнергией некоторые объекты, обеспечивающие жизнедеятельность города Дудинки.

Ледокол «Авраамий Завенягин» стал первым среди морских судов России, на котором установлена станция спутниковой связи «Глобал

Стар». Теперь ледокол может поддерживать оперативную связь со штабом в Москве и министром по чрезвычайным ситуациям из любой точки океана.

#### Библиография:

1. «Авраамию Завенягину» – двадцать лет [Текст]: [ледокол] // Дудинка. – 2004. – № 4-6. – С. 5: фот. – (Новости. События. Факты).
2. Григорьева, М. Миссия «Завенягина» [Текст]: [о работе ледокола «Авраамий Завенягин» в Дудинском морском порту] / Мария Григорьева; фот. Дениса Кожевникова // Заполярный вестник. – 2016. – 3 марта (№ 8). – С. 3.
3. Гутько, М. Г. Наша семья – экипаж [Текст]: «Авраамию Завенягину» – 25 лет: [беседа с капитаном ледокола Михаилом Георгиевичем Гутько] / беседовал Андрей Солдаков; фот. Андрея Солдакова // Таймыр. – 2009. – 10 апреля (№ 40). – С. 5. – (Мужской разговор).
4. Иванов, В. Здравствуйте, «Авраамий Завенягин»! [Текст] / В. Иванов // Советский Таймыр. – 1984. – 31 октября (№ 211). – С. 3.
5. Иванова, Е. Швартовка во льдах [Текст]: у кораблей, как у людей, есть юбилеи: [12 апреля 1984 года день рождения ледокола «Авраамий Завенягин»] / Елена Иванова // Таймыр. – 2004. – 9 апреля. – С. 6: фот. – (Профессия).
6. Солдаков, В. «Белая кость» [Текст]: [рассказ о капитане ледокола «Авраамий Завенягин» В. П. Мартынове] // Солдаков В. Таймырские встречи (о людях самого северного полуострова): [сб.]. – Красноярск, 2009. – С. 151-153.

## «Александр Кизим», теплоход



В 2006 году в память о Почётном гражданине Таймыра и города Дудинки Александре Григорьевиче Кизиме руководство Енисейского речного пароходства приняло решение теплоход «ОТА-897», работающий в Дудинском морском порту назвать «Александр Кизим».

Судно построено в 1966 году в городе Пермь. С 1994 года судно именовалось «ОТА-897» Енисейского речного пароходства МРФ РСФСР, г. Красноярск. Тип ОТА-800, проект 758АМ, относится к судам технического, обслуживающего и вспомогательного флота. Мощность судна 800 лошадиных сил.

Принимал участие в аварийно-спасательной операции по транспортировке грузопассажирского теплохода «Некрасов».

Судно названо в честь бывшего начальника Дудинского морского порта (1970–1988), главного гидротехника ГТС Норильского комбината, который внёс большой вклад в организацию круглогодичной навигации и в защиту сооружений морского порта и города Дудинки от ледохода, благодаря ледозащитной дамбе.

### Библиография:

1. **Солдаков, В.** В порту работает «Александр Кизим»! [Текст]: судну-трудяге – имя почётного гражданина / Владимир Солдаков; фото Александра Супрунюка // Таймыр. – 2007. – 4 июля. – С. 4. – (Есть повод).
2. **Егоров, В.** С именем Александра Кизима на борту: сначала – работа, потом – презентация [Текст]: [о доставке грузов на Ванкорское нефтегазовое месторождение] / Владимир Егоров // Таймыр. – 2007. – 29 июня. – С. 2.
3. **Солдаков, В.** С именем «Александр Кизим» [Текст]: [буксир-толкач Енисейского речного пароходства будет носить имя бывшего главного гидротехника] / Владимир Солдаков // Заполярный вестник. – 2006. – 19 октября. – С. 1.
4. **С именем Кизима** на борту [Текст]: [имя «Александр Кизим» присвоено теплоходу] // Таймыр. – 2006. – 18 октября. – С. 2. – (Таймырская хроника).



## «Александр Матросов», теплоход



Пассажирский речной трехпалубный теплоход «Александр Матросов» (проект 588) построен в Германии (город Висмар) в июне 1954 года и предназначен для работы на скорых пассажирских линиях и совершения речных круизов. В том же году поступил в Енисейское речное пароходство, и с 1954 года работает на линии Красноярск–Дудинка–Красноярск.

Технические характеристики и параметры судна: длина – 96 метров; ширина – 14 метров; осадка – 2 м. 40 см; скорость – до 24 км/ч.; водоизмещение 1548 т; мощность – 1200 лошадиных сил, имеет три пассажирские палубы, пассажироместимость – 260 чел. На теплоходе имеются: каюты I и II класса, два ресторана, бар, читальный и музыкальный салоны, кинозал. Судно работает под флагом России и приписано к Подтёсово.

В июне 1956 года на рейде порта Дудинка показался теплоход «Александр Матросов», на борту которого были москвичи и ленинградцы, которые по комсомольским путёвкам приехали строить Большой Норильск.

На теплоходе «Александр Матросов» осуществлялись туристические рейсы от Красноярска до Диксона. Путешествие на теплоходе по Енисею – наиболее увлекательный вариант для знакомства с великой сибирской рекой, историей её освоения, природой, жизнью на её берегах.

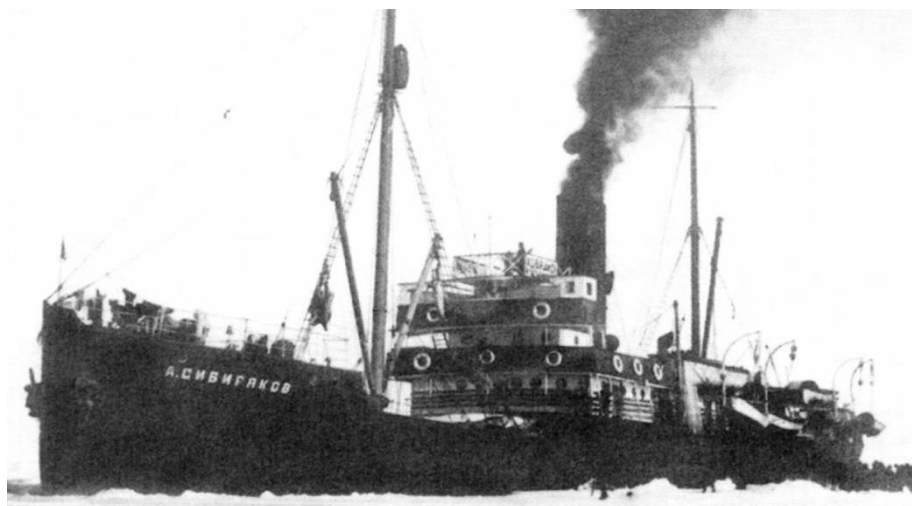
### Библиография:

1. **Даниленко, И.** Капитан, капитан, улыбнитесь [Текст]: [о капитане теплохода «Александр Матросов» Владимире Сергеевиче Князеве] / Ирина Даниленко; фото автора // Заполярная правда. – 2011. – 26 июля (№ 106). – С. 6.
2. **Даниленко, И.** Мы по палубе бегали... [Текст]: [60 лет теплоходу «Александр Матросов»] / Ирина Даниленко; фот. Автора // Заполярная правда. – 2014. – 22 августа (№ 123). – С. 8. – (И я там был) (Красноярский край – 80. 1934–2014).
3. **Ермолаева, Т.** Поющий теплоход [Текст]: [из города Красноярска в Дудинку отправляется теплоход «Александр Матросов», на борту которого участники фестиваля «Дети одной реки»] / Татьяна Ермолаева // Заполярный вестник. – 2011. – 7 июля (№ 122). – С. 4.

## «Александр Сибиряков», ледокольный пароход

Ледокольный пароход «Александр Сибиряков» заложен 23 ноября 1908 года на верфи «Гендерсон и К°» по заказу компании «Беллавенчур Стимшип». Спущен на воду в

1909 году под названием «Беллавенчур». Базировался в порту Сент-Джонс, Ньюфаундленд. Использовался для промысла тюленей. С 1913 по 1915 годы работал по подрядам правительства Доминиона Ньюфаундленд при строительстве портовых терминалов. В 1915 году «Беллавенчур» был куплен у компании «Эй Джей Харви» Министерством торговли и промышленности России для зимних рейсов в Белом море. В 1916 году переименован из «Беллавенчур» в «Александр Сибиряков». Назван в честь исследователя Сибири Александра Михайловича Сибирякова. Основные данные судна: грузоподъёмность – 1384 т; длина – 73,43 м, ширина – 10,9 м, осадка порожняком/с грузом – 4,32/5,43 м; мощность паровой машины тройного расширения – 2000 л.с., скорость – 13 уз.



В Первую мировую войну работал в Белом море на перевозке военных грузов, прибывавших из стран-союзников в Россию. После войны использовался ежегодно для весеннего зверобойного промысла в горле Белого моря и в навигацию как грузовое и снабженческое судно.

28 июля 1932 года ледокольный пароход «Сибиряков» под командованием капитана В. И. Воронина, начальника экспедиции академика О. Ю. Шмидта и его заместителя В. Ю. Визе вышел из Архангельска и, обогнув с севера архипелаг Северная Земля, в августе достиг Чукотского моря, где в сложной ледовой обстановке потерял часть гребного вала с винтом. Оставшись без хода, начал дрейфовать, но с помощью самодельных парусов команде удалось вывести судно на чистую воду к 1 октября в северной части Берингова пролива, откуда его отбуксировали в Петропавловск-Камчатский. Это было первое в истории сквозное плавание по Северному морскому пути (СМП) из Архангельска (Белого моря) в Берингов пролив за одну навигацию, тем самым доказав возможность торгового судоходства по СМП. В том же году «Александр Сибиряков» был награждён орденом Трудового Красного Знамени.

До начала Великой Отечественной войны ледокольный пароход «Александр Сибиряков» работал в Арктике как снабженческое судно.

В августе 1941 года вошёл в состав ледокольного отряда Беломорской военной флотилии Северного флота под названием ЛД-6 («Лёд-6»). На корабле было установлено вооружение: два 76-мм орудия (корма), два 45-мм орудия (бак), два 20-мм зенитных автомата «Эрликон». В мае 1942 года пароход передали в прямое подчинение Главсевморпути для работы в Западном секторе Арктики. В июле он перешёл на Диксон и начал доставку грузов на полярные станции. 25 августа 1942 года ледокольный пароход «Александр Сибиряков» следовал с Диксона – вёз смену полярников на станции Северной Земли и остров Домашний. На борту находилось 99 человек, продовольствие, ездовые собаки. На борт было погружено 567 тонн груза – снабжение и материалы для полярных станций и 420 тонн угля. Командовал судном старший лейтенант Анатолий Алексеевич Качарава.

К юго-западу от архипелага Норденшельда «Александр Сибиряков» встретился с фашистским рейдером «Адмирал Шеер». На предложение гитлеровцев спустить флаг и сдаться сибиряковцы ответили огнём. В неравном бою ледокольный пароход «А. Сибиряков» был потоплен у острова Белуха в бухте «Самолётной». Сибиряковцы, навязав бой фашистам, задержали их. Переданное на Диксон с парохода сообщение о появлении немецкого рейдера, позволило спастись во льдах пролива Вилькицкого 14 судам каравана и подготовиться к обороне Диксона.

В память о героическом корабле его имя после войны было присвоено новому ледоколу.

#### Библиография:

1. **Аплеснева, И.** «И звучат острова не названьем одним...» [Текст]: 70-летию обороны Диксона посвящается / Ирина Аплеснева; фото автора // Таймыр. – 2012. – 30 августа (№ 94). – С. 4: фот. – (Память).
2. **Судьба парохода «Сибиряков»** [Текст] // Кузнецов Н. А. Затонувшие в Арктике: аварии и катастрофы в Полярных морях / Никита Кузнецов. – Москва, 2015. – С. 24-31.
3. **Елагин, Н.** В судовой роли не значит... [Текст]: [экипаж парохода «Сибиряков»] / Н. Елагин // Советский Таймыр. – 1992. – 16 января. – С. 2, 3.
4. **Забелкина, Г.** Памятная встреча [Текст]: [Анатолий Алексеевич Качарава – капитан «Сибирякова»: очерк] / Галина Забелкина // Таймыр. – 1994. – 1 апреля (№ 51). – С. 2-3.
5. **Качарава, А. А.** Бой ведет «А. Сибиряков» [Текст] / А. Качарава // Советский Таймыр. – 1985. – 16 марта (№ 53-54). – С. 4.
6. **Курносков, М.** Флаг не спустили [Текст]: [о подвиге экипажа ледокольного парохода «А. Сибиряков» в 1942 г. у берегов Таймыра, бой с фашистским линкором «Адмирал Шеер»] / Михаил Курносков; фото авт. // Северные просторы. – 1995. – № 2-3. – С. 22-25.
7. **Неравный бой** [Текст]: [пароход «А. Сибиряков»] // Булава И. Катастрофы на Енисее. – Красноярск, 2017. – С. 110-113.

### «Анабар», нефтеналивное судно



Нефтеналивное судно «Анабар» относится к судам специального назначения. Построено в 1986 году по проекту 414В в городе Жигалово на Жигаловской судовой верфи Ленского БУП МРФ РСФСР. Тип и назначение судна: теплоход, грузовой, сухогрузно-наливной. Характеристики: дедвейт: 588; осадка в грузу: 1,58; длина борта: 65,28 м; ширина борта: 10,36 м; валовая вместимость: 476,3.

Судно работает в Хатангском морском торговом порту. Порт приписки – Хатанга.

## Библиография:

1. **Ковальчук, Н.** По малой воде... [Текст]: [проблема доставки грузов хатангскими судами] / Нина Ковальчук // Таймыр. – 2010. – 1 июля (№ 74). – С. 1. – (Таймырская глубинка).
2. **На Хете** навигация [Текст]: боль и радость Хатангского морского порта / подгот. Нина Ковальчук; фото: автора, Александра Майнагашева // Таймыр. – 2010. – 30 июня (№ 73). – С. 5. – (В Таймырской глубинке).
3. **Начался северный завоз-2014** [Текст]: ведётся доставка твердого топлива для сельчан // Таймыр. – 2014. – 25 июня (№ 71). – С. 2. – (Новости и комментарии).

## «А. П. Чехов», дизель-электроход; «Антон Чехов», теплоход



Комфортабельный двухпалубный дизель-электроход «А. П. Чехов» (он же: с 1977 г. – «Байкал», с 1993 г. – «Капитан Родин») мощностью 588 кВт, построен в 1957 году в Чехословакии (город Комарно). На нём осуществлялись туристические и пассажирские перевозки по Енисею от Красноярска до Дудинки. Тип судна: грузопассажирский винтовой дизель-электроход, имел каюты на 1, 2, 4, 6 и 8 пассажиров, два ресторана и два салона. Класс Регистра: «О». Характеристики: Длина: 80,22 м. Ширина: 12,55 м, высота борта: 3,15 м. Водоизмещение расчётное: 1003 т. Осадка наибольшая: 1,9 м. Грузоподъёмность: 40 т. Пассажировместимость: 259 чел. Скорость судна: 20,5 км/ч. Мест для экипажа: 47.

Летом 1968 года в газетной заметке: «Встреча туристов» освещались события прошедших дней: «В ночь с двенадцатого на тринадцатое июля к пристани Дудинка подошёл теплоход «Чехов». С его борта сошло более 350 туристов...это были в основном учителя из многих городов страны. В Дудинке они узнали об истории создания народного театра, о планах жилищного и культурного строительства города, побывали на речном вокзале, в окружном краеведческом музее и других местах» («Советский Таймыр», 1968, 16 июля, С.4). С 2004 года дизель-электроход «А. П. Чехов» не эксплуатируется, был утилизирован в 2015 году.

Четырехпалубный пассажирский круизный речной теплоход «Антон Чехов» был построен в 1978 году в Австрии (на судовой верфи «Osterreichische Schiffswerften AG», город Корнойбург). Строительство теплохода «Антон Чехов» велось два с половиной года, закладка киля была произведена 4 ноября 1976 года, спуск со стапелей на воду состоялся 17 июля 1977 года, а ввод теплохода в эксплуатацию, с поднятием государственного флага, состоялся 30 июня 1978 года в румынском порту Галац. Проект Q-056. Длина судна – 115,6 метров, ширина – 16,5 метра, осадка – 3 метра. Водоизмещение теплохода – 2915 тонн, судно развивает скорость до 25,6 км/ч.



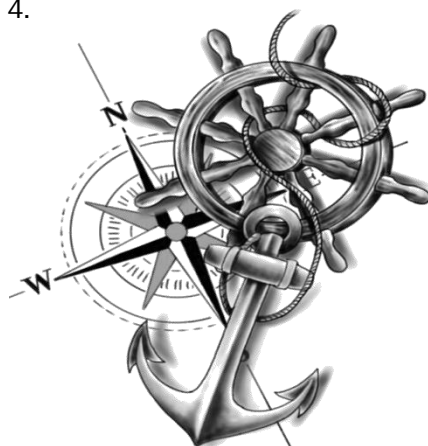
Теплоход работает под флагом России, порт приписки – Ростов-на-Дону. С 1994–2004 годы принадлежал Енисейскому речному пароходству. Теплоход может принять на борт 223 пассажира, экипаж судна – 75 человек.

После постройки теплоход совершил переход через Черное и Азовское моря, затем по реке Дон и Волге, Волго-Балтийскому пути, через Онежское и Ладожское озера, а также реки Свирь и Неву, и в середине августа судно прибыло на Балтийское море. Затем теплоход отправился перегонном вокруг Скандинавии – Северным морем вдоль побережья Норвегии, так как по габаритам не проходил в шлюзы Беломоро-Балтийского канала. А затем проследовал Северным морским путем, вдоль Арктики, и в сентябре 1978 года теплоход добрался до Енисея – прибыл в порт Дудинку, откуда затем отправился в Красноярск на базу Енисейского речного пароходства.

В первый рейс с туристами теплоход отправился в мае 1979 года – с этого времени до и весны 1991 года теплоход работал от Красноярского совета по туризму. «Антон Чехов» был единственным комфортабельным круизным судном на Енисее, поэтому кроме круизов на его борту проводились различные мероприятия, в том числе международного уровня. С лета 1991 года судно стало фрахтоваться различными туристическими компаниями и организациями у Енисейского пароходства напрямую, а с 1992 году был подписан долгосрочный контракт на аренду судна под работу с группами иностранных туристов. В 2003 году пароходство приняло решение о продаже судна в компанию «Ортодокс». 22 августа 2003 года теплоход покинул Красноярск, спустился по Енисею до Дудинки и снова проследовал тем же путем, каким и прибыл сюда в 1978 году. С 1984 по 2003 годы капитаном теплохода был Иван Тимофеевич Марусев.

#### Библиография:

1. **На снимках:** Н. Х. Губич – первый штурман дизель-электрохода «А. П. Чехов»; дизель-электроходы «А. П. Чехов» и «Литва» в Дудинке [Изоматериал] / фот. Ю. Ефремова // Советский Таймыр. – 1965. – 11 июня (№ 70). – С. 1.
2. **Александров, П.** Навигация началась [Текст] / П. Александров // Советский Таймыр. – 1966. – 12 июня (№ 71). – С. 1. – В содерж.: На снимке: дизель-электроход «А. П. Чехов» / фот. М. Шишканинец.
3. **Сорокина, Л.** Здравствуй, лето пионерское! [Текст]: репортаж: [дети из Норильска и Дудинки отправились в пионерлагерь «Таежный» на теплоходах «Валерий Чкалов» и «А. П. Чехов»] / Л. Сорокина // Советский Таймыр. – 1968. – 15 июня (№ 71). – С. 4.
4. **Ефимов, Н.** Допрос с пристрастием [Текст]: [путешествие иностранных туристов на Таймыр на корабле «Антон Чехов»] / Николай Ефимов // Таймыр. – 1994. – 10 августа (№ 122). – С. 3. – (Все флаги в гости к нам).
5. **Кожевников, Д.** «Хэйро» покоряет гостей: они прибыли по лучшему маршруту Сибири [Текст]: [концерт ансамбля для туристов, прибывших на теплоходе «Антон Чехов»] / Денис Кожевников; фот. Авт. // Таймыр. – 2002. – 26 июля (№ 86). – С. 2. – (Новости и комментарии).
6. **Лихов, А.** Ветер стихает... [Текст]: [о капитане теплохода «Антон Чехов» Марусеве Иване Тимофеевиче] / Алексей Лихов; фот. А. Просекова // Советский Таймыр. – 1991. – 12 октября. – С. 4-5. – (Из блокнота журналиста).
7. **Марусев, И.** Юбилей флагмана: К 140-летию парового судоходства на Енисее [Текст]: [к 25-летию теплохода «Антон Чехов»] / Иван Марусев // Речник Енисея. – 2003. – 30 мая – 5 июня, № 21. – С. 4; 27 июня; 3 июля, № 25. – С. 4.



## «Арктика», атомный ледокол



Атомный ледокол «Арктика» (головной корабль серии проекта 10520) заложен 3 июля 1971 года на Балтийском заводе в Ленинграде. Экипаж – 150 человек – впервые участвовал в постройке ледокола и был сдаточной и приёмной командой. Это дало возможность морякам быстро освоить новую технику. Возглавил экипаж опытный ледовый капитан Юрий Сергеевич Кучиев – «Герой Социалистического Труда». До этого он проработал в Арктике более 30 лет, плавал почти на всех типах ледоколов. Спуск на воду произведён 26 декабря 1972 года. Окончание ходовых испытаний – 17 декабря 1974 года. Приём в эксплуатацию и подъём государственного флага на ледоколе – 25 апреля 1975 года. Технические характеристики: водоизмещение: 23460 тонн; длина: 148 м; ширина: 30 м; силовая установка: 2 ядерных реактора мощностью 75 тыс. л. с. (реакторная установка ОК-900А); скорость хода на чистой воде: 18 узлов. Ледокол имеет высокие борта, четыре палубы и две платформы, бак и пятирусную надстройку. Корпус сделан из высокопрочной лигированной стали, в местах, подверженных наибольшему воздействию ледовых нагрузок усилен ледовым поясом. Для ведения ледовой разведки базировался вертолёт.

«Арктика» была новым словом в отечественном и мировом кораблестроении. В августе 1977 года была совершена первая научно-практическая экспедиция на ледоколе «Арктика» к Северному полюсу. 17 августа, прибыв в назначенный пункт, участники экспедиции водрузили на вершине мира Государственный флаг СССР. Экспедиция на Северный полюс, в ходе которой были продемонстрированы беспримерный подвиг моряков и торжество нашей передовой техники, закончилась благополучно. Атомный ледокол «Арктика» награждён орденом Октябрьской Революции.

Легендарный атомоход «Арктика» служил делу освоения Арктики более 30 лет. 21 августа 2008 года у ледокола закончился срок действия документов Морского Регистра РФ. Целесообразность технической и экономической дальнейшей эксплуатации старого ледокола отсутствует. Запас ядерного топлива в реакторах подходил к концу. 3 октября 2008 года была остановлена атомная энергетическая установка ледокола «Арктика».

17 августа 2012 года полярным сообществом инициирован общероссийский сбор подписей под обращением с просьбой о сохранении атомного ледокола «Арктика» в качестве корабля-памятника и присвоения ему статуса культурного наследия Российской Федерации.

### Библиография:

1. Чубаков, К. Н. О первом в мире походе на атомном ледоколе к Северному полюсу [Текст] / К. Н. Чубаков // Летопись Севера. Т. 9: [сб.]. – М., 1979. – С. 11-17.

2. **Закараева, О.** Игарские лётчики удостоились правительственных наград [Текст]: [авиасопровождение атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу] / О. Закараева // Игарские новости. – 2017. – 4 октября. – С. 3, 8.

## «Архангельск», теплоход



«Архангельск» – корабль восьмидесятых [июль 1983 г.], серии СА-15, всё продумано здесь, и комфорт везде, от жилых палуб до машинного отделения. Построен в Финляндии (город Турку). Переименован в 1994 году в «Arkhangelsk».

Тип судна: ледокольно-транспортное, двухпалубное, одновинтовое с избыточным надводным бортом, удлиненным баком и ютом, с промежуточным расположением машинного отделения и надстройки, с пятью грузовыми трюмами и крановым грузовым устройством. Для повышения безопасности судно имеет двухотсечную непотопляемость, а на накатной палубе твиндечные переборки имеют лацпорты размером 5.0Ч4.3 м со сдвижным к борту закрытием. В кормовой части судна расположена угловая двухсекционная рампа длиной 18 и шириной 5 м, через которую осуществляется погрузка-выгрузка на главную палубу накатным способом с берега или у ледового припая. Корпус, палубное оборудование, системы вентиляции и кондиционирования воздуха рассчитаны для работы при температуре наружного воздуха до -50°С.

Назначение: перевозка генеральных, длинномерных, пакетированных и тяжеловесных (до 80 т) грузов, небольших партий рефрижераторных контейнеров (длиной 20 футов) и жидких нефтяных грузов, металлоконструкций, колёсной техники, контейнеров ИСО типа 1С и 1А, в том числе высотой 8,5 футов, горючесмазочных материалов, взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ, а также химикалий в таре в трюме № 1, руды, фанштейн в спецконтейнерах, угля, зерна насыпью.

Сухогруз усиленного ледового класса «Архангельск», прозванный моряками за красную контрастную окраску корпуса «морковкой», возил в Дудинку оборудование, строительные материалы, корм для скота, обратно – продукцию Норильского комбината. Капитан теплохода «Архангельск» – Руслан Борисович Игрицкий.

Поздней осенью 1983 года «Архангельск», совершая рейс в Певек, временно выступил в роли вспомогательного ледокола при освобождении группы теплоходов, отрезанных от флагманов в момент неожиданной и мощной подвижки ледяных полей. Несколько дней, работая как ледокол, «Архангельск» вывел из ледового плена 12 судов.

Судно списано в 2011 году.

## Библиография:

1. «Архангельск» с «Колой» начинают навигацию [Текст]: [в Дудинском морском порту открылась очередная навигация] // Таймыр. – 2004. – 8 января. – С. 1.
2. Курс на Хатангу [Текст]: [теплоход «Архангельск» отправился из Дудинки в Хатангский залив] / фото Дениса Кожевникова // Советский Таймыр. – 1992. – 12 сентября. – С. 1.
3. Лихов, А. Последний рейс капитана Игрицкого [Текст]: [Игрицкий Руслан Борисович капитан грузового теплохода ледокольного класса «Архангельск»]: [очерк] / Алексей Лихов // Советский Таймыр. – 1991. – 6 июля. – С. 4-5: фото; 9 июля. – С. 3.
4. Руденко, В. Полярный штурман [Текст]: [о плавании сухогруза «Архангельск» в Дудинку] / Виктор Руденко; фот. Владимира Вяткина // Вокруг света. – 1987. – № 8. – С. 1-3.

## «Ары-Мас», катер



Катер «Ары-Мас» построен в мае 1976 года, в посёлке Сосновка Вятскополянского района на базе Сосновской судостроительной верфи. Приписка: Дудинка. С 1976 года принадлежал совхозу «Полярный», в 1997 году – торгово-производственному предприятию «Таймыр», позже – частному лицу. Капитан Иван Иванович Леонгардт (1976–1998).

Относится к судам технического, обслуживающего и вспомогательного флота. Тип Ярославец, проект Р-376У.

Буксирный теплоход мощностью 150 л. с. Тип судна: одновинтовой буксир с седловатой палубой, ходовой рубкой и надстройкой на палубе, с капом над МО и кормовым грузовым трюмом. Назначение судна: буксировка малых судов, перевозка в трюмах 10-15 тонн груза, перевозка до 12 пассажиров. Класс Регистра: «О». Характеристики: Проект Р-376У. Длина: 21 м. Ширина: 3,98 м. Высота борта: 2,1 м. Высота габаритная: 6,65 м. Водоизмещение в грузу: 46,9 т. Осадка средняя в грузу: 1,27 м. Водоизмещение порожним: 30,3 т. Осадка средняя порожнем: 0,97 м. Скорость свободного хода: 10,5. Пассажировместимость: 11 чел. Экипаж (на вахте): 2 чел. Количество коечных мест: 4. Автономность: 5 суток. Мощность ГД: 1х110 кВт. Тип ГД: ЗД6 (6ЧСП15/18).

В настоящее время не эксплуатируется.

## Библиография:

1. Солдаков, В. Директор Туманов [Текст]: хантайские зарисовки / Владимир Солдаков // Заполярный вестник. – 1997. – 18 сентября. – С. 3: фот. – (В таймырской глубинке).

## «Бегичев», буксир портовый

Буксир портовый «Бегичев» построен в 1967 году в городе Благовещенске на Благовещенской судостроительной верфи. Мощностью 110 кВт. Тип судна: дизельный буксир со стальным корпусом. Назначение судна: буксирно-транспортные работы.

Технические характеристики: длина: 17,56 м., ширина: 3,8 м, высота борта: 2,16 м. Водоизмещение в грузу: 40,9 т. Осадка средняя в грузу: 1,56 м. Водоизмещение порожнем: 32,5 т. Осадка средняя порожнем: 1,4 м. Валовая вместимость: 29,8 рег.т. Скорость: 9,4 уз. Экипаж: 8 чел. Автономность: 80 ч. Тип ГД: ЗД6 (6ЧСП15/18). Мощность ГД: 110 кВт. Тип вспом. Двигателя: дизель-генератор (дизель 2Ч 8,5/11, генератор П61М). Мощность вспом. Двигателя: 8,8 кВт.

Приписка – Тухард, владелец ОАО Норильскгазпром.



#### Библиография:

1. **Маркевич, Н.** Два капитана в одной ладье [Текст]: [о супругах Малиновских и теплоходе «Бегичев»] / Нина Маркевич // Факел Таймыра. – 2000. - № 11. – С. 14.

### «Близняк» («Профессор Близняк»), теплоход



Теплоход «Близняк» (название с 2006 года) построен в июне 1954 года в городе Варнемюнде. Раньше назывался «Балхаш», в 1958 году переименован в «Профессор Близняк».

Теплоход «Профессор Близняк» много лет по реке Енисей осуществлял перевозку пассажиров и туристов по маршруту Красноярск–Дудинка. В газетной заметке: «В отпуск – по Енисею» рассказывали: «от пассажирского причала взял курс на Красноярск теплоход «Профессор Близняк». В течение июня перевезено несколько тысяч человек. Это были в основном юные северяне, выехавшие в пионерские лагеря, и туристы. А теперь пассажирами теплохода стали сотни отпускников-дудинцев и

норильчан, посвятившие первые дни своего отдыха путешествию по великой сибирской реке» («Советский Таймыр», 1984, 4 июля, С. 1).

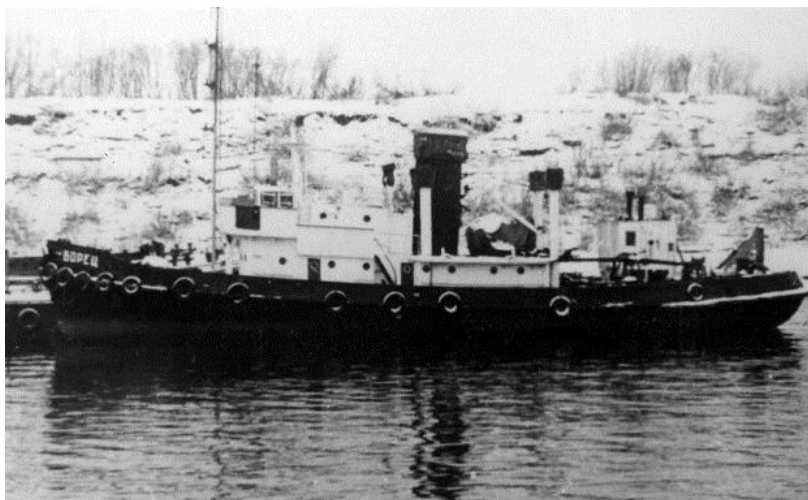
В ближайшем будущем планируется переоборудование теплохода «Близняк» в круизный лайнер, так как есть потребность в туристическом маршруте по Енисею. Судно, вместимостью 250 пассажиров необходимо переоборудовать в судно, способное принять и обеспечить уют для 80 туристов, которые будут жить в каютах, не уступающих в комфорте хорошим гостиничным номерам.

#### Библиография:

1. **Алиев, Н. М.** Миссия выполнима [Текст]: [об итогах и особенностях навигации] / записал Анатолий Гуськов // Таймыр. – 2017. – 27 октября (№ 124). – С. 6. – (Интервью).
2. **Ли, В.** На великой водной магистрали [Текст]: [о развитии речного транспорта на Енисее] / В. Ли // Советский Таймыр. – 1955. – 25 октября (№ 124). – С. 3.
3. **Новые пассажирские теплоходы** на Енисее [Текст]: [Байкал, Балхаш] // Советский Таймыр. – 1954. – 26 августа (№ 103). – С. 1. – (По родному Таймыру).

### «Борец», «Силач», ледокольные суда

Первые ледокольные суда Дудинского порта «Силач» и «Борец» построены в мае 1946 года в городе Хельсинки (Финляндия). Тип «Могучий»: паровые буксиры финской постройки. Имели солидную по тем временам мощность – 600 лошадиных сил.



Эти суда, вместе с «Норильчанином» и «Таймыром» в 1947 (по другим сведениям, в 1948 г.) году пришли в Дудинский порт для Норильского комбината. Приписка – Дудинка.

«Силач» и «Борец» – первые ледокольные суда, работали в период ледохода и осенью, когда начинали замерзать реки («Азбука. Дудинский порт от А до Я», [Б. м., 2012], С. 11).

В 1973 году ледокольный буксир «Силач» отметил двадцатипятилетие работы судна в Дудинском порту. По этому поводу буксир «посетили» представители городского комитета партии и горисполкома, которые поздравили экипаж с юбилеем, а старшего механика Леонида Ивановича Меленчука, проработавшего на буксире 20 лет, с долголетней службой» («Советский Таймыр», 1973, 2 августа, С. 4). Опытный судоводитель Владимир Иосифович Прусевич (начинал матросом в порту Нордвик в 1950 г., затем в 1958 г. стал помощником капитана на буксире «Таёжный» в Дудинском

порту) работал капитаном на одном из флагманов портового флота – ледокольном буксире «Силач» с 1971 года.



В 1974 году газетная заметка: «В ледовом плену» рассказывала о неравной схватке крохотного теплохода «Силач» с могучим Енисеем, вовремя внезапно начавшегося ледохода, об его усилиях по спасению лихтера «Таруса», зажатого льдами: «В капитанскую рубку собрались начальник портфлота В. А. Ковалев, капитан теплохода В. И. Прусевич, электромеханик Л. И. Меленчук, старший кочегар Н. Н. Попов, машинист В. А. Ананенко, матросы Н. Г. Никора и П. А. Юшков. После короткого совещания было принято решение: снять экипаж с лихтера «Таруса» и продолжать борьбу со льдами по спасению самого лихтера» («Советский Таймыр», 1974, 25 июня, С.3). За спасение лихтера и его экипажа, за проявленную твёрдость духа, высокую организованность и дисциплину, экипажу теплохода «Силач» была объявлена благодарность.

Позже оба судна были списаны из состава портфлота и утилизированы.

#### Библиография:

1. **Вязьмина, С. Н.** Два капитана [Текст]: [о капитане ледокольного буксира «Силач» В. И. Прусевиче и капитане лоцманского катера-15 Б. Г. Галлиулине] / Светлана Вязьмина // Советский Таймыр. – 1979. – 30 июня (№ 78). – С. 3.
2. **Иванов, В.** Здравствуйте, «Авраамий Завенягин»! [Текст] / В. Иванов // Советский Таймыр. – 1984. – 31 октября (№ 211). – С. 3.
3. **На снимках (сверху вниз):** ветеран портфлота старший механик теплохода «Силач» Леонид Иванович Меленчук, работающий на этом судне уже третий десяток лет; первый помощник механика теплохода «Силач» Михаил Андреевич Брилякин; теплоходы «Силач», «40 лет Таймыру» и «Металлург» в ожидании ледохода [Изоматериал] / фот., текст К. Коробова // Советский Таймыр. – 1973. – 17 мая (№ 60). – С. 1. – (Фоторепортаж).
4. **[Неведенский М., машинист** ледокольного буксира «Силач»] [Текст] / фот. А. Нестерова // Советский Таймыр. – 1979. – 12 июля (№ 83). – С. 3.

### «Борис Вилькицкий», нефтеналивной танкер

Нефтеналивной танкер «Борис Вилькицкий» проекта № 371, построен 18 февраля 1992 года. Место постройки: «Hermann Surken Werft» (Германия, город Папенбург). Тип и назначение судна: нефтеналивное. Класс судна: KM Arc 4 AUT1 Oil tanker (ESP). Характеристики: длина: 116,8 м, ширина: 20,2 м; дедвейт: 6760 т; осадка в грузу: 7,50;

длина борта: 116,80 м; ширина борта: 20,20 м; высота борта: 9,6 м; валовая вместимость: 5025.

Судно работает в Хатангском морском торговом порту.



Танкер назван в честь Бориса Андреевича Вилькицкого (1885–1961), гидрографа-геодезиста, исследователя Арктики.

#### Библиография:

1. **На реке навигация**, по пути битый лед [Текст]: продолжается завоз топлива по рекам, озерам, Северному морскому пути: [интервью с Сергеем Шароновым, заместителем руководителя администрации муниципального района по вопросам развития инфраструктуры и завоза топливно-энергетических ресурсов] / бесед. Ирина Аплеснева; фот. Александра Супрунюка // Таймыр. – 2014. – 30 июля (№ 86). – С. 1-2.

### «Борис Колесников», буксир-толкач



Буксир-толкач «ОТ-2103» был построен в 1977 году на судостроительном предприятии «Ganz Danubius Budapest» (Венгрия, город Будапешт). В 2005 году он был переименован на «Борис Колесников».

Четырехпалубный двухвинтовой буксир-толкач, с надстройкой в средней части судна и выдвинутой вперёд рулевой рубкой. Класс речного регистра: О, О-ПР, М-ПР. Проект 428. Длина, м: 45,4. Ширина, м: 12. Высота борта, м: 3,3. Высота габаритная от ОП, м: 5,44. Осадка, м: 2,06. Дедвейт, т: 118. Марка ГД: 8NVD-48-2А. Мощность ГД, кВт: 2х773.

Скорость, км/ч: 23. Экипаж, чел: 16.

7 июля 2006 года в Дудинском морском порту торжественно встречали теплоход Енисейского пароходства «Борис Колесников». По инициативе региональной общественной организации «Красноярское землячество» буксир-толкач «ОТ-2103» переименован в честь одного из директоров Норильского горно-металлургического комбината Бориса Ивановича Колесникова.



## Библиография:

1. **Солдаков, В. А.** «Борис Колесников» вернулся [в Дудинский морской порт пришёл буксир-толкач «Борис Колесников»] [Текст] / Владимир Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Заполярный вестник. – 2006. – 13 июля. – С. 1-2. – (Подробности).
2. **Солдаков, В. А.** Хлеб-соль – пароходу и человеку: Новая жизнь старого судна: [в Дудинку прибыл буксир-толкач «Борис Колесников»] [Текст] / Владимир Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2006. – 14 июля. – С. 1.

## «Борис Шестак», приемотранспортное судно

Приемотранспортное судно «Борис Шестак» работало на Таймыре на Хатангском рыбозаводе (1962–1989 гг.). Год постройки – 1962, место постройки: Судоверфь им. Кирова (Россия, город Астрахань). Назначение судна: приём улова в море от добывающих судов и транспортировка его в охлаждённом виде со льдом.

Катер. Тип: ПТС-150Б. Приёмно-транспортное судно (ПТС). Проект 697БК. Класс Регистра: «Л\*Р 4/1 С». Характеристики: Длина: 27,1 м. Ширина: 5,5 м. Высота борта: 2,5 м. Водоизмещение в грузу: 160,3т. Осадка в грузу: 2,14 м. Водоизмещение порожнем: 101,7 т. Осадка порожнем: 1,64 м. Дедвейт: 58,6 т. Грузоподъёмность: ОЯ-20 т. Автономность: 9,5 сут. Мест для экипажа: 8. Скорость: 8,9 уз. Тип ГД: 6NVD24. Мощность ГД: 1x110 кВт. Тип ДГ: дизель 2Ч10,5/13-3, генератор П-62М. Мощность ДГ: 2x13,5 кВт. Объём трюма 1: 32,1 м<sup>3</sup>. Объём трюма 2: 34,3 м<sup>3</sup>. Температура в трюмах: 0°С, -2°С.

Судно названо в честь Бориса Семёновича Шестака – управляющего Красноярским рыбтрестом, куда входили все рыбозаводы Таймыра.

В 1967 году на страницах газеты «Советский Таймыр» был размещён фоторепортаж «Экипаж дружных», рассказывающий о работе судна «Борис Шестак» и о тех, кто на нём ударно трудится: «Сотни тонн рыбы перевезло с рыболовецких участков на Хатангский рыбозавод промыслово-транспортное судно «Борис Шестак». Благодаря сплочённости коллектива команды, отличному знанию своего дела каждого члена экипажа, судно весь период промысла оперативно доставляло рыбу на завод». В это же время в экипаже судна трудились: капитан судна – коммунист Александр Юльевич Лефнер (на снимке), механик – Константин Тарасович Редьков, помощник механика – Вилорий Иосифович Потапенко, матрос – Султан Сахимович Ахметов, кок – Валентина Криванкова» и самые молодые: матрос – Вячеслав Панов, радист – Любовь Олендская.



В 1972 году о судне писали: «Борис Шестак», высоко задрал нос, рассекает волны реки. Капитан Михаил Иванович Башлыков, совсем молодой человек, впрочем, как и все члены экипажа, средний возраст которых 20 лет: старший механик – Виктор Петрович Пачковский, старший помощник – Владимир Рогаткин, рулевой – Алексей Алексеевич Семенченко. Когда-то на этом же судне много лет кряду ходил старпомом Алексей Семенченко-старший, и вот теперь по дороге отца идёт сын. Рыбаки и речники с транспорта [Хатангского] рыбозавода делают одно дело под общим девизом: «Больше рыбы государству» («Советский Таймыр», 1972, 7 октября, С. 2-3).

В 1982 году в очерке «Встречи» рассказывали уже о других людях, работавших на судне в то время: «Ни разу за всю навигацию экипаж «Бориса Шестак» не подвёл рыбаков. Работали без устали, рыбу с точек всегда забирали вовремя. В том, что район успешно выполнил годовой план добычи рыбы по открытой воде, большая заслуга семерых ребят, которые работают вместе всего два года, но уже успели добиться взаимопонимания и создать на судне сплочённый коллектив единомышленников: капитан – Владимир Ластун, старший механик – Владимир Артеменко, судовой повар – Рамзия Беликова, механик – Виктор Бакулин, матросы – Сергей Флях и Владимир Гаврик».

#### Библиография:

1. **Гончаров, В.** Капитан не собьётся с курса [Текст]: [об экипаже приемо-транспортного судна «Борис Шестак» Хатангского рыбозавода] /В. Гончаров // Советский Таймыр. – 1967. – 9 июля (№ 82). – С. 2.
2. **Левин, Л.** Имя на борту [Текст]: [об управляющем Красноярским рыбтрестом Борисе Семеновиче Шестаке, в честь которого названо судно в Хатангском рыбозаводе] / Л. Левин // Советский Таймыр. – 1989. – 30 августа (№ 165). – С. 2. – (На темы дня).
3. **[На снимке: приемщица** рыбы на промыслово-транспортном судне «Борис Шестак» Лидия Леонова (Хатангский р-н)] [Изоматериал] // Советский Таймыр. – 1964. – 30 июля (№ 91). – С. 4.
4. **Солдаков, В.** Встречи [Текст]: 1. Последний рейс: [о работе транспортного судна «Борис Шестак» флота Хатангского рыбозавода] / Владимир Солдаков // Советский Таймыр. – 1982. – 25 ноября (№ 229). – С. 3: фот. – (Из блокнота журналиста).
5. **Солдаков, В.** Грехи наши тяжкие: История двух командировок [Текст] / Владимир Солдаков // Таймыр. – 2007. – 6 июля. – С. 4-5, 6: фот. – (Наш общий юбилей). – Из содерж.: Славный экипаж: [теплоход «Борис Шестак»].
6. **Экипаж дружных** [Текст]: [экипаж промыслово-транспортного судна «Борис Шестак» Хатангского рыбозавода] / фот. В. Кайсаров // Советский Таймыр. – 1967. – 11 октября (№ 122). – С. 4.

### Буксирный теплоход БТ-337

Буксирный теплоход «БТ-337» отработал 46 лет (с 1969 по 2015 годы) во вспомогательном флоте Дудинского морского порта.

Дата постройки – 1969 год, место постройки: Благовещенск Судостроительный завод (ССЗ) им. Октябрьской революции, Улан-Удэнский ССРЗ (Россия, город Улан-Удэ).

Буксир портовый мощностью 110 кВт. Тип судна: дизельный буксир со стальным корпусом. Назначение судна: буксирно-транспортные работы. Развитие буксиров типа ЖС (вариант со сварным корпусом), строились в 1965–1971 годах. Класс Регистра: КМ\*III. Характеристики: Длина: 17,56 м. Ширина: 3,8 м. Высота борта: 2,16 м. Водоизмещение в грузу: 40,9 т. Осадка средняя в грузу: 1,56 м. Водоизмещение порожнем: 32,5 т. Осадка средняя порожнем: 1,4 м. Валовая вместимость: 29,8 рег.т. Скорость: 9,4 уз. Экипаж: 8 чел. Автономность: 80 ч. Тип ГД: ЗД6 (6ЧСП15/18). Мощность ГД: 110 кВт. Тип вспом. Двигателя: дизель-генератор (дизель 2Ч 8,5/11, генератор П61М). Мощность вспом. Двигателя: 8,8 кВт.

В честь 350-летия города Дудинки и 80-летия Заполярного транспортного филиала ПАО «ГМК «Норильский никель» (Дудинского морского порта) буксирный теплоход БТ-337, на борту которого красуется надпись: «Дудинка», был установлен на постамент на площади Портовиков 1 сентября 2017 года.



## Библиография:

1. **Константинов, В.** Почётное место [Текст]: [первого сентября на площади Портовиков на постамент был установлен буксирный теплоход БТ-337, отработавший во вспомогательном флоте Дудинского порта более 45 лет] /Владимир Константинов // Таймыр. – 2017. – 7 сентября (№ 102). – С. 1. – (Событие).
2. **Хорошевская, М.** Город. Порт. Судьба [Текст]: столица Таймыра в минувшие выходные отметила свое 350-летие. Тысячи горожан приняли участие в праздничных мероприятиях, проходивших три дня на берегу Енисея и других площадках Дудинки / Марина Хорошевская; фот.: Владимира Макушкина, Дениса Гаськова // Заполярная правда. – 2017. – 19 сентября (№ 151). – С. 3. – (Эхо праздника).

## «Вайгач», атомный ледокол



Атомный мелкосидящий ледокол «Вайгач» (проект 10580), построен в Финляндии на судовой верфи Wärtsilä («Вяртсиля Морская Техника») в Хельсинки (Финляндия). Отличительная черта данного проекта ледоколов – уменьшенная осадка, позволяющая обслуживать суда, следующие по Северному морскому пути с заходом в устья сибирских рек. Назван в честь гидрографического ледокольного судна начала XX века «Вайгач».

В 1988 году корпус отбуксирован в СССР для достройки в Ленинград на Балтийский судостроительный завод им. Серго Орджоникидзе (№189), где произведена установка всего оборудования. Там же было изготовлено все оборудование и оснащение корпуса. Спущен на воду в 1989 году, введён в эксплуатацию 25 июля 1990 года.

Судно оснащено реактором (реакторная установка КЛТ-40М) и, способно заходить в устья крупных рек. Основные характеристики: тоннаж 20791 тонна, дедвейт 3550 тонн. Длина наибольшая 149,7 метра, ширина наибольшая 28,87 метра, высота борта 15,68 метра, осадка 9,0 метров, мощность реактора 35 МВт. Скорость хода 20 узлов. Главные двигатели ледокола развивают мощность в 50 000 л.с. и позволяют ледоколу следовать через лёд толщиной в 1,77 метров со скоростью 2 узла. Ледокол может действовать при температурах до  $-50^{\circ}\text{C}$ . Расчётная температура воды  $-2^{\circ}\text{C} \dots +10^{\circ}\text{C}$  ( $+23^{\circ}\text{C}$  при ограниченной мощности).

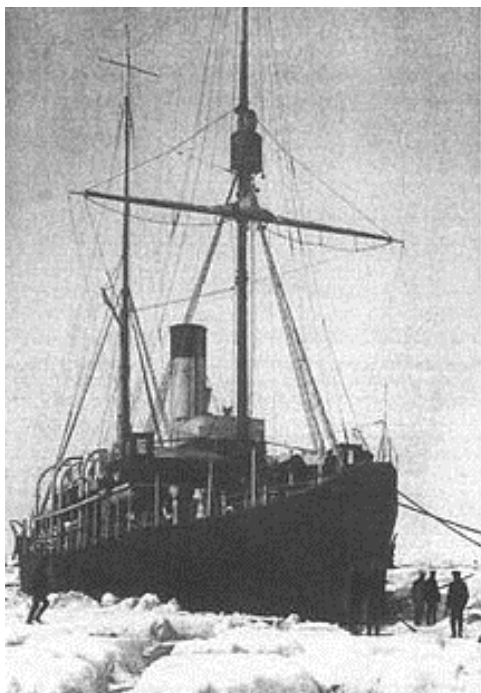
Основное применение – сопровождение кораблей с металлом из Норильска (работа по договору с ОАО «ГМК «Норильский Никель» на реке Енисей) и судов с лесом и рудой от Игарки до Диксона.

Многие годы, наряду с ледоколом «Таймыр», являлся основным ледоколом на маршруте Мурманск–Дудинка, обеспечивал безопасность проводок судов в акватории Северного морского пути.

## Библиография:

1. **«Вайгач» подлатают в Мурманске** [Текст]: на трассах Севморпути кипит работа / подгот. Елена Шакун; фото Андрея Солдакова // Таймыр. – 2012. – 26 января (№ 8). – С. 1.
2. **Калинина, М.** Атом без грифа «секретно» [Текст]: [атомный ледокол «Вайгач»] / Марина Калинина; фот. Олега Лазарева // Заполярная правда. – 2003. – 23 мая (№ 81). – С. 4-5.
3. **Кожевников, Д.** Атомоход «Вайгач» снова на трассе [Текст] / Денис Кожевников // Заполярный вестник. – 2012. – 19 июня (№ 110). – С. 2.
4. **Семь футов тебе, «Вайгач»!** [Текст] // Таймыр. – 2011. – 22 декабря (№ 145). – С. 2.

## «Вайгач», ледокольный пароход



В 1908 году на средства российского правительства в Санкт-Петербурге на верфи Невского судостроительного завода было начато строительство мощного по тому времени ледокольного парохода «Вайгач». Его спуск на воду состоялся в Петербурге в 1908 году, вступил в строй в 1909 году. Водоизмещение – 1359 т, длина – 60 м, ширина – 11,9, осадка – 6,7 м. Двигатель – паровая машина тройного расширения – 1200 л.с., два цилиндрических котла. Скорость максимальная – 9 уз, скорость экономического хода – 7 уз. Дальность плавания экономическим ходом – 7700 миль. Экипаж – 46 человек.

Транспорты «Таймыр» и «Вайгач» стали первыми в Российском флоте судами нового класса – ледокольно-экспедиционными. В их проектировании принял участие Александр Васильевич Колчак, тогда капитан второго ранга. Это судно было построено специально для исследования северных морей.

В 1910–1915 годы ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» – участники Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. Весной 1910 года суда прибыли во Владивосток, затем отправились в картографическую экспедицию к Берингову проливу и мысу Дежнёва, вернувшись к осени обратно во Владивосток. Колчак в этой экспедиции командовал ледоколом «Вайгач». В 1913 году экспедиция на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» под руководством Бориса Андреевича Вилькицкого, выйдя из Владивостока, в очередное плавание по трассе Северного морского пути, открыла архипелаг Земля императора Николая II (ныне Северная Земля). В 1914–1915 годах оба судна впервые прошли Северным морским путём из Владивостока в Архангельск, проведя множество исследований.

До 1916 года «Вайгач» входил в состав Балтийского флота. Участвовал в Первой мировой войне. В 1918 году ледокольный пароход «Вайгач» потерпел аварию в Енисейском заливе, ударившись о подводную скалу, которая с тех пор на картах отмечается – «Скала Вайгач». В строй не вводился, 30 июня 1924 года сдан на слом.

В честь судна получил своё название советский атомный ледокол «Вайгач».

## Библиография:

1. **Гибель ледокольного парохода «Вайгач»** [Текст] // Кузнецов Н. А. Затонувшие в Арктике: аварии и катастрофы в Полярных морях / Никита Кузнецов. – Москва, 2015. – С. 11-24.

2. **Жохов, А.** Открытие длиной в двадцать лет [Текст]: [история географического открытия архипелага Северная Земля] / Алексей Жохов // Северные просторы. – 2002. - № 1-2. – С. 94-96.: цв.ил., карты. – (Страницы истории).

## «В. Чкалов», пароход



В навигацию 1942 года (по другим данным в 1941 г.) грузопассажирский пароход «Чкалов» при возвращении из Диксона в Дудинку сел на рифы банки Крестовской в Енисейском заливе. Оценив обстановку, капитан судна – Георгий Осипович Кононович сообщил в Дудинский порт о вынужденной зимовке. Пароход «Чкалов» зимовал два года. В зиму с 1943 на 1944 год на нём, сделав выморозку, заделали пробоину, и пароход получил возможность выйти на чистую воду. Но в середине лета 1944 года он по-прежнему находился в ледовом плену, лишь в июле освобождённый пароход «Чкалов» пошёл в Дудинку самостоятельно. В честь двухгодичной зимовки парохода «Чкалов» северная оконечность острова Крестовский названа мысом Чкалова.

Морской буксир «Чкалов» был поднят со дна Енисея в 1945 году.

### Библиография:

1. **Петри, Л. О.** [Об экспедиции по спасению рейдового парохода «В. Чкалов» в Енисейском заливе в 1942 году] [Текст] / Л. О. Петри // Таймыр. – 2011. – 20 апреля (№ 42). – С. 3.
2. **Спасение парохода «Чкалов»** [Текст] // Булава И. Катастрофы на Енисее. – Красноярск, 2017, С. 121-125.

## «Валерий Чкалов», теплоход



Пассажирский трёхпалубный теплоход «Валерий Чкалов» (капитан – Александр Александрович Белобородов), (проект 26-37м) построен в 1953 году, Государственный флаг СССР поднят в марте 1954 года. Место постройки: VEB Mathias Thesen Werft (ГДР, город Висмар).

Грузопассажирский теплоход мощностью 882 кВт. Тип судна: грузопассажирский трёхвинтовой теплоход с обносами и трёхдечной надстройкой. Назначение судна: транзитные экспрессные пассажирские перевозки. Класс Регистра: «О». Характеристики: Длина: 95,8 м. Ширина: 14,3 м. Высота борта: 4,3 м. Высота габаритная: 16,7 м. Дедвейт: 334,6 т. Водоизмещение наибольшее: 1492 т. Осадка наибольшая: 2,4 м. Водоизмещение порожнем: 1228 т (1261 т у более поздних). Осадка порожнем (кормой): 2,67 м (2,57 м у более поздних). Грузоподъёмность: 100 т (145 т у более поздних). Пассажировместимость: 364 чел. Скорость судна: 23,7 км/ч. Мест для экипажа: 72. Автономность: 7,5 сут. Тип ГД: дизель 6NVD48. Мощность ГД: 3х294 кВт.

Теплоход назван в честь лётчика-испытателя Валерия Павловича Чкалова. Более 60 лет ходит по Енисею от Красноярска до Дудинки с июня по сентябрь.

На теплоходе «Валерий Чкалов» осуществлялись туристические рейсы от Красноярска до Диксона. Первый экспериментальный рейс с туристами на Диксон теплохода «В. Чкалов» под проводкой ледокола «Ермак» состоялся в 1958 году. В 1968 году в Дудинке гостеприимно встречали туристов из разных городов страны, в газете писали: «31 июля на теплоходе «В. Чкалов» возвратились из поездки по низовьям Енисея 360 человек. Это в основном были работники научно-исследовательских институтов» («Советский Таймыр», 1968, 6 августа, С. 2).



Судно полностью модернизировано. Теплоход оснащён современным навигационным оборудованием и развивает скорость до 23 км/час. Это фирменный теплоход компании «Спутник-Гермес», находящийся в собственности.

К услугам пассажиров: каюты категории «Люкс», комфортабельные 1, 2-х и 3-х местные каюты со всеми удобствами, 2 ресторана, где предоставляется 3-х разовое питание по заказной системе, киноконцертный зал на 90 чел., бар 60 кв. м., бар «Панорамный» на 25 чел.,

массажный кабинет, открытый солярий, сувенирный киоск, гладильная комната, терминал оплаты услуг сотовой связи, спутниковое телевидение. На борту теплохода возможно проведение лекций, семинаров, конференций, корпоративных мероприятий. Большой ресторан (более 120 человек), позволяет организовывать банкеты, завтраки по системе «шведский стол». В 2010 году открыт капитанский клуб для постоянных гостей теплохода. Здесь есть своя полиция и судовой врач.

С 2003 году по настоящее время капитаном теплохода является Алексей Михайлович Бояринцев (на судне с 1991 г.). Несколько лет назад по инициативе капитана были записаны аудиоролики с небольшими рассказами о самом судне, о населённых пунктах по ходу движения, со стихами и песнями, посвящёнными Енисею. Ещё одно новшество – мультимедийная карта, на которой показано, где именно сейчас плывёт теплоход.

#### Библиография:

1. **Навигацию откроет «Валерий Чкалов»** [Текст] // Таймыр. – 2014. – 27 февраля (№ 23). – С. 2.
2. **Павлова, А.** Любить свое дело и великую реку [Текст]: [о теплоходе «Валерий Чкалов» и его капитане Алексее Бояринцеве] / Анна Павлова; фот. Олега Кузьмина // НКК: Наш Красноярский край. – 2017. – 20 октября (№ 79). – С. 27: фот. – (Созидатели).
3. **Поплыли, «Валерий»!** [Текст]: [в первый в этом сезоне рейс в Красноярск отправился теплоход «Валерий Чкалов»] / подгот. Татьяна Соколова // Заполярный вестник. – 2017. – 22 июня (№ 24). – С. 8: фот.

## «Ванкор», буксир

Буксир «Ванкор» мощностью 150-235 л.с. построен в июле 1984 года. Место постройки: Костромской СМЗ (Россия, город Кострома) – Т-63, Т-63-ОЖ; СЗ «Вымпел» (Россия, город Рыбинск) – Т-63М,1606; Сосновский ССЗ (Россия, город Сосновка) – Т-63М. Проект 1606, «Костромич».



Тип судна: однопалубный винтовой буксир с развитым полубаком, с помещениями в корпусе и полуутепленной рулевой рубкой. Длина габаритная (м): 17,3; Ширина габаритная (м): 3,7; Водоизмещение (т): 24,3. Мест для экипажа: 6 Экипаж (на смене): 2 чел. Автономность: 30 ч. Марка главного двигателя: ЗД6Н-235 Мощность главного двигателя: 235 НР.

Назначение судна: работа на лесосплаве и буксировка несамоходных судов. Буксир может быть использован для перевозки грузов (до 1,5 т) или до 20 человек работников сплава, размещённых в жилых каютах.

Порт приписки: Дудинка.

## «Василий Суриков», танкер



Танкер «Василий Суриков» построен 16 декабря 1980 года. Судостроительное предприятие: судостроительный завод «Иван Димитров» (Болгария, город Русе). Тип

судна: танкер. Класс судна: М-СП 3,5 (ЛЁД 30). Характеристики: дедвейт: 2966 т; осадка в грузу: 3,12; длина борта: 108,6 м; ширина борта: 15,22 м; валовая вместимость: 2303. Судно работает в Хатангском морском торговом порту.

## «Вега», паровой барк

«Вега» («Vega») – парусно-паровой барк, китобойное судно, на котором шведская арктическая экспедиция Нильса Адольфа Эрика Норденшельда в 1878–1879 годах впервые в истории арктического мореплавания прошла Северо-восточным проходом вдоль северного побережья Европы и Азии из Атлантического океана в Тихий и, обогнув Евразию, вернулась в Швецию (с одной зимовкой). Эту экспедицию финансировал М. К. Сидоров вместе с другими купцами-золотопромышленниками. За это выдающееся достижение А. Э. Норденшельд был избран почётным членом Русского географического общества (1881) и иностранным членом-корреспондентом Петербургской АН (1879).



Якоб Хёгга, барк «Вега»

Барк «Вега» был построен в Бремерхафене (Германия) в 1872 году как китобойное судно по заказу норвежского судовладельца Педерсена. Первоначальное название барка – «Ян-Майен». Судно отличалось большой прочностью, и было специально предназначено для условий Арктики. Введён в эксплуатацию в 1873 году.

Длина: 43 м. Ширина 7,4 м. Осадка: 4,6 м. Двигатели: паровая машина. Мощность: 60 л. с. Скорость хода: 14 узлов. Автономность плавания: 2 года в режиме полярной экспедиции. Экипаж: от 21 до 66 человек.

В 1878 году китобоец был приобретён для готовившейся экспедиции Норденшельда и подвергнут переоснащению на королевской военно-морской верфи в Карлскроне. После перестройки экипаж судна был сокращён до 21 человека, командовал судном лейтенант ВМФ Швеции Л. А. Паландер.

Во время экспедиции судно не претерпело никаких повреждений, после её окончания было вновь продано китобойной компании и служило в Гренландии до 31 мая 1903 года, когда «Вега» затонула, затёртая льдами в заливе Мелвилла.

24 апреля 1930 года судну был установлен памятник в Стокгольме, напротив Королевского музея естественной истории.

### Библиография:

1. **Календарь памятных дат** в освоении Арктики [Текст] // Дудинка. – 2003. – № 6-7. – С. 15-16. – (Летопись Арктики).
2. **Нильс Адольф Эрик Норденшельд (1832–1901)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. За вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 116-118.
3. **Пасецкий, В. М.** Нильс Адольф Эрик Норденшельд, 1832–1901 [Текст] / В. М. Пасецкий; ред. А. П. Окладников. – М.: Наука, 1979. – 293, [3] с.
4. **Петрова, С.** Поход «Веги» [Текст]: [об экспедиции полярного исследователя Норденшельда] / С. Петрова // Советский Таймыр. – 1982. – 24 ноября (№ 228). – С. 4. – (К 50-летию Главсевморпути).



## «Владимир Зверев», морской буксир



В октябре 1983 года в Дудинском морском порту появилось судно – морской буксир «Владимир Зверев». Первым капитаном буксира был Белал Гарифович Галиулин (награждён орденом Трудового Красного Знамени в 1977 году). В 1980-х годах экипаж буксира возглавляли капитаны: Вольдемар Фридрихович Кинцель, Богдан Григорьевич Резниченко.

Буксир «Владимир Зверев» был построен в сентябре 1983 года, место постройки: Гороховецкий ССЗ (Россия, город Гороховец). Портовый рейдовый буксир-кантовщик мощностью 884 и 1180 кВт. Тип судна: портовый, стальной, однопалубный, с двухрусной рубкой, ледакольным носом и крейсерской кормой, дизельный, двухвинтовой с винтами регулируемого шага (ВРШ) в поворотных отдельно управляемых насадках буксир-кантовщик. Назначение: буксирно-кантовочные операции в портах и транспортно-маневровые работы на рейдах, а также участие в тушении пожаров на других судах и портовых сооружениях.

Порт приписки – Дудинка, владелец – ГКМ Норильский Никель.

Буксир назван в честь генерала, бывшего директора Норильского комбината Владимира Степановича Зверева (работал на комбинате с 1940 года, директором – с 1948 года). Учитывая его значительный вклад в развитие Норильского промышленного района и Таймыра в целом, исполкомы Советов народных депутатов Норильска и Дудинки приняли решение о присвоении морскому портовому буксиру имени Владимира Зверева.

### Библиография:

1. **Безуглый, А.** Сквозь штормы [Текст]: [у временных причалов Дудинского морского порта идет обработка судов] / А. Безуглый // Советский Таймыр. – 1989. – 1 июля (№ 126). – С. 1.
2. **«Зверева» сменят** [Текст]: [в Дудинку прибыл морской буксир «Путораны»] / подготовила Елена Шакун // Таймыр. – 2012. – 28 сентября (№ 108). – С. 1.
3. **Соловьёв, П. А.** Имя на борту [Текст]: [суда Дудинского морского порта] / Павел Соловьёв // Дудинка. – 2003. – № 3-5. – С. 15-18: фот.
4. **Стецевич, Л.** На смену «Звереву» [Текст]: [флот Дудинского морского порта пополнился новым буксиром] / Лариса Стецевич; фот. Николай Щипко // Заполярный вестник. – 2012. – 26 сентября (№ 181). – С. 1, 2.

## «Владимир Матвеев», танкер-бункеровщик



Танкер-бункеровщик «Владимир Матвеев» построен по проекту 00213 в 2016 году в городе Красноярске.

Танкер носит имя Владимира Зосимовича Матвеева (1897–1947) – первого начальника строительства Дудинского порта и Норильского комбината.

Проект разработан: ОАО КБ «Вымпел». Место постройки: Красноярская судостроительная верфь (Россия, город Красноярск). Судов в серии: – Класс Речного Регистра: 02,0 (лёд40)А. Основные характеристики: – длина наибольшая, м: 73,2. – длина между перпендикулярами, м: 69,2 – ширина по КВЛ, м: 12,6 – ширина габаритная, м: 12,9 – высота борта, м: 4,8 – осадка по КВЛ, м: 3,0 – скорость, узлы: 9,35 – количество спальных мест, чел: 10 – автономность, сутки: 12 Главная энергетическая установка: – тип – дизельная двухвальная – мощность ГД, кВт: ок. 2х440 – дизель-генератор, кВт: 2х160 – аварийно-стояночный дизель-генератор, кВт: 1х50 Основное судовое оборудование: – плот спасательный сбрасываемый, чел.: 2х10 – грузовой кран, т\*м: 2х15 – комплект ЛАРН, шт.: 1 – рабочая шлюпка, чел.: 1х6 – катер бонопостановщик, шт.: 1.

Танкер-бункеровщик дедвейтом 1200 т. Тип судна: однопалубное двухвинтовое судно с баком и ютом, с двойным дном и двойными бортами в районе грузовой зоны, с четырьмя грузовыми танками дизельного топлива, с двумя грузовыми танками масла моторного, с двумя грузовыми трюмами для бочек с маслом моторным, с двумя танками нефтесодержащих вод, танком сепарированного топлива, с кормовым расположением машинного отделения и жилой надстройки, с наклонным форштевнем и транцевой кормой. Между надстройкой и баком находится переходный мостик.

Назначение судна: выполнение всех видов бункеровочных работ с дизельным топливом и моторными маслами (с морскими и речными судами) в акватории порта Дудинка и за её пределами с ограничениями, накладываемыми классом судна. Сбор нефтепродуктов с температурой вспышки паров выше 60°C с поверхности воды при локализованном разливе.

Владелец – ГКМ Норильский Никель.

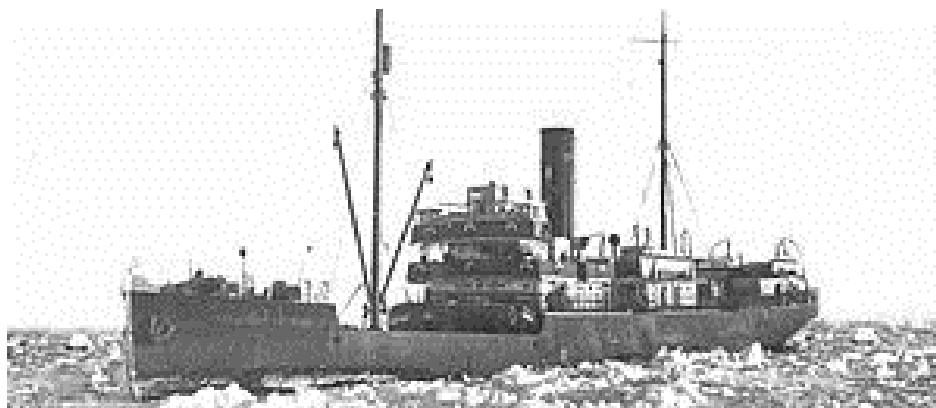
### Библиография:

1. «Владимир Матвеев» взял курс на Дудинку [Текст]: на Красноярской судовой верфи спустили на воду самоходный танкер-бункеровщик жидкого топлива // Красноярский рабочий. – 2016. – 9 сентября (№ 91). – С. 4: фот.
2. Сидор, Н. Флагман [Текст]: [портовый флот ЗТФ «Норникеля» пополнился еще одним судном – танкером «Владимир Матвеев»] / Надежда Сидор; фот.: автора, Дениса Кожевникова // Заполярная правда. –

2016. – 9 сентября (№ 144). – С. 5. – (И я там был).

3. **Федишина, Л.** Нашего флота прибыло [Текст]: [самоходный танкер-бункеровщик «Владимир Матвеев» пришвартовался на пятом речном причале Дудинского морского порта] / Лариса Федишина; фот. Дениса Кожевникова // Заполярный вестник. – 2016. – 15 сентября (№ 36). – С. 5. – (Компания) (Специальный репортаж).
4. **Харисов, Х.** Нашего полку прибыло [Текст]: знакомьтесь, «Владимир Матвеев»! /Хабир Харисов; фот. Александра Супрунюка //Таймыр. – 2016. – 9 сентября (№ 103). – С. 5. – (Порт).

### «Владимир Русанов», ледокольный пароход



«Владимир Русанов» – ледокол-пароход, сыгравший большую роль в освоении Арктики и Северного морского пути. Назван в честь русского исследователя Арктики – Владимира Александровича Русанова.

Заложен 5 декабря 1908 года на верфи в Глазго, Великобритания по заказу компании «Эй Джи Хэрви» (анг. A. J. Harvey and Co). Водоизмещение 2650 т. Спущен на воду в 1909 году под названием «Бонавенчур» (англ. Bonaventure, в честь святого Бонавентуры). Базировался в порту Сент-Джонс, Ньюфаундленд, использовался для промысла тюленей. С 1913 по 1915 годы работал по подрядам правительства доминиона Ньюфаундленд при строительстве портовых терминалов.

В 1915 году «Бонавенчур» вместе с однотипным зверобойным ледокол-пароходом «Беллавенчур» («Александр Сибиряков») куплен у «Эй Джи Хэрви» министерством торговли и промышленности России.

Переименован во «Владимир Русанов».

В период интервенции с 1918 по 1919 год находился под британским контролем с возвращением прежнего имени «Бонавенчур».

По окончании гражданской войны на «Владимире Русанове» велись научные исследования в морях Арктики. Экспедиция 1932 года в Карском море открыла острова Известий ЦИК. В 1936 году ледокол участвовал в подготовке 1-й воздушной экспедиции на Северный полюс – «Северный полюс-1».

Выведен из состава флота в феврале 1967 года.

### «Владимир Русанов», нефтяной танкер

Нефтяной танкер «Владимир Русанов» заложен 22 февраля 1993 года, построен 18 января 1994 года. Место постройки: «Sterkoder Mekaniske Verksted / Umoie Sterkoder» (Норвегия, город Кристиансунн). До 11 октября 2013 года судно ходило под именем «Ek River». Строительный номер 140. Класс судна: KM Arc 4 AUT2 oil tanker (ESP). Символ класса PC: KM\* Arc4 AUT2 oil tanker (ESP). Основные характеристики: валовая

вместимость 10802 тонны; дедвейт 17259 тонн; длина 144,9 метра; ширина 22,25 метра; высота борта 12,8 метра; осадка 9,8 метра; скорость 14,5 узла.



Предназначен для перевозки нефти и топлива.

Нефтеналивное судно «Владимир Русанов» работает в Хатангском морском торговом порту.

Судно названо в честь Владимира Александровича Русанова (1875–1913), полярного исследователя.

### **«Вымпел», разъездной катер**



Разъездной катер «Вымпел» построен в 1984 году на Сосновском судостроительном заводе (город Сосновка). Тип судна – Ярославец, проект – РМ-376, регистр – Российский речной регистр.

Порт приписки – Дудинка, владелец – ГКМ Норильский Никель.

### **«Галс», катер**

В 1961 катер «Галс» поступил для работ в Диксонскую гидрографическую базу.

Рейдовый лоцманский катер, мощностью 220 кВт, был спроектирован Черноморским ЦПКБ (УССР, город Одесса). Проект 1710. Место постройки: Ленинградский ССРЗ «Пелла» (Россия, город Отрадное). Тип судна: рейдовый, стальное однопалубное, одноярусной рулевой рубкой, избыточным надводным бортом, с

наклонным форштевнем и крейсерской кормой, дизельный, одновинтовой с винтами фиксируемого шага (ВФШ) лоцманский катер. Назначение: доставка и снятие лоцманов с судов, доставка таможенных работников и других служебных лиц. Класс Регистра: Л\*Р 4/1 С. Характеристики: Длина: 19,8 м. Ширина: 4,66 м. Высота борта на миделе: 2,52 м. Водоизмещение полное: 58 т. Осадка средняя в грузу: 1,56 м. Водоизмещение порожним: 48,2 т. Осадка средняя порожнем: 1,39 м. Дедвейт: 9,8 т. Скорость свободного хода: 10,5 уз. Экипаж (на вахте): 3 чел. Пассажировместимость: 12 чел. Тип ГД: дизель 3Д12 (12ЧНСП15/18). Мощность ГД: 1х220 кВт.

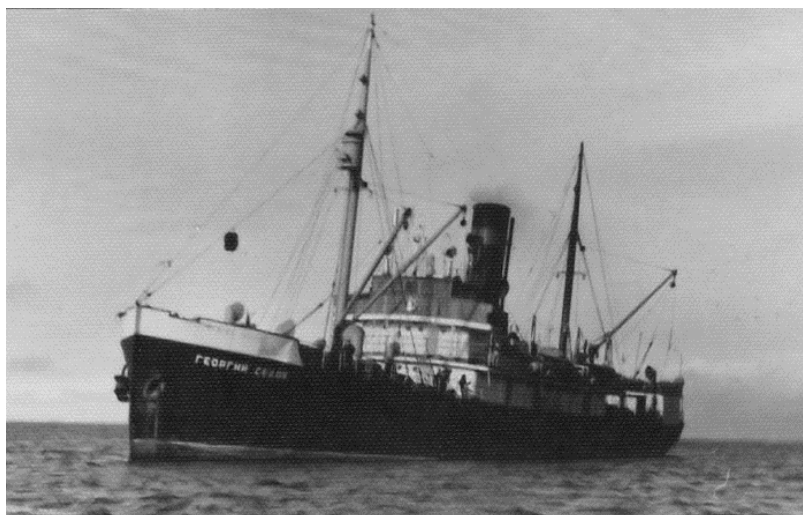
Порт приписки – Диксон.



#### Библиография:

1. **Елагин, Н. А.** Путь в арктических широтах [Текст]: [гидрографы Диксонской гидробазы проводят большую исследовательскую по гидрографии] / Н. Елагин // Советский Таймыр. – 1982. – 5 августа (№ 154). – С. 2. – (Опыт лучших – достояние всех).
2. **Катер – старый,** капитан – новый, но с прежней фамилией... [Текст]: [о капитане катера «Галс» Александре Буркове с Диксона] // Советский Таймыр. – 1993. – 5 августа (№ 138). – С. 1. – (Новости) (Навигация-93).

### «Георгий Седов», ледокольный пароход



«Георгий Седов» – пароход ледокольного типа. Назван в честь русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова (1877–1914).

Заложен 25 декабря 1908 года на верфи «Гендерсон и К°» в Глазго (Шотландия). Спущен со стапелей в феврале 1909 года под названием «Беотик». Базировался в порту Сент-Джонс, Ньюфаундленд. Куплен министерством торговли и промышленности России в конце 1916 года.

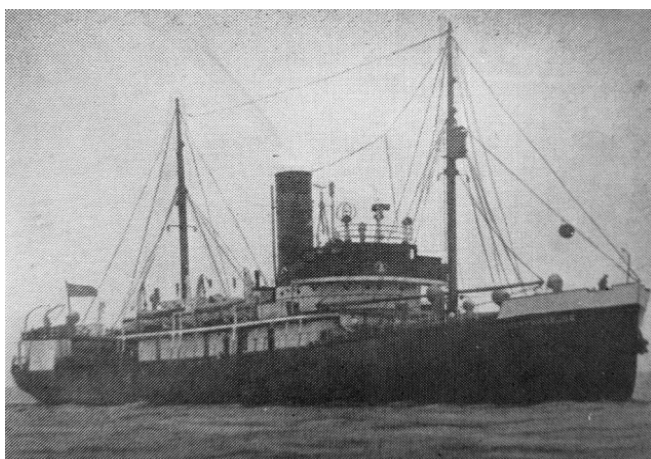
Грузовой пароход твиндечного типа. Для возможности работы во льдах набор корпуса и обшивка судна были усилены, в районе ватерлинии сделан ледовый пояс толщиной 22 мм, форштевень ледокольной формы, но борта прямостенные. Характеристика: водоизмещение – 3056 т., длина – 76,8 м, ширина – 10,9 м, осадка – 6 м, мощность – 2360 л. с., скорость – 12 уз., 3 трюма, вместимостью 1350 тонн.

В 1920 году участвовал в первой Карской экспедиции. В 1929 году (с 21 июня по 11 сентября) на «Седове» была проведена экспедиция Института по изучению Севера (Арктический и антарктический научно-исследовательский институт), проходившая под руководством О. Ю. Шмидта (капитан В. И. Воронин) которая обследовала Землю Франца-Иосифа и организовала в бухте Тихой о. Гукера (Земля Франца-Иосифа) полярную станцию. Во время этого похода «Седов» установил рекорд свободного плавания в полярных льдах, достигнув 82 14г с.ш.

15 июня 1930 года, покинув Архангельск, направился к Новой Земле (экспедиция под руководством Шмидта и В. Ю. Визе (капитан Воронин), зашёл в Белушью Губу и Малые Кармакулы, а потом прямым курсом двинулся к Земле Франца-Иосифа. Исследовав некоторые районы архипелага, 2 августа «Георгий Седов» вышел из бухты Тихой к Новой Земле. Взяв запас угля с ледокольного парохода «Русанов», «Седов» обогнул Новую Землю и по 79-й параллели проложил прямой курс к Северной Земле. В пути были открыты новые острова, получившие имена Визе, Воронина и Исаченко. Льды не допустили «Георгия Седова» непосредственно к Северной Земле; удалось пробиться только к маленькому острову Домашнему, лежащему невдалеке от больших островов архипелага. 30 августа, здесь открылась новая полярная станция. Советский флаг взвился над архипелагом Северной Земли.

Летом 1934 года, после зверобойной кампании, пароход становился плавучим филиалом Арктического института в Карском море.

В Карское море для продолжения исследовательских работ «Георгий Седов» вернулся в 1936 году. Корабль вдоль и поперёк избородил этот бассейн. В самый разгар гидрологических и гидрографических работ «Георгий Седов» вызвали к проливу Вилькицкого, чтобы освободить застрявший во льдах караван судов. «Георгий Седов» принял деятельное участие в форсировании пролива Вилькицкого и проводке каравана.



В 1937 году научная экспедиция на «Георгии Седове» занималась исследовательскими работами в Карском море и в море Лаптевых в районе Новосибирских островов. 22 июля корабль был в Карском море. Выполнив здесь план работ, экспедиция на «Георгии Седове» прошла в море Лаптевых, чтобы провести интенсивные гидрографические работы в районе Новосибирских островов. Программа исследований была почти закончена, когда «Георгий Седов» послали на помощь судам «ленинского» каравана, застрявшим в тяжёлых льдах

юго-западной части моря Лаптевых. Здесь собралось несколько ледокольных пароходов, но их усилия были тщетны: наступала ранняя зима – пробитые ледоколами каналы быстро затягивались молодым льдом; закрыт был путь и на запад – через пролив Вилькицкого.

«Георгий Седов», «Садко» и «Малыгин» не смогли выйти из льдов. Легендарный дрейф фактически начался 23 октября 1937 года у западного побережья острова Бельковского. Дрейф продолжался 812 дней. Пройденный путь 3307 миль. «Седовцы» вели наблюдения по метеорологии, гидрологии, земному магнетизму и измерению силы тяжести почти по той же программе и такими же приборами, что и станция «Северный полюс». Было произведено 415 определений местоположения судна по небесным светилам. В 38 пунктах измерены глубины свыше 3000 метров (с получением образцов грунта).

3 февраля 1940 года ледокольный пароход «Георгий Седов» награждён орденом Ленина. Членам экипажа судна (15 чел.) за проведение героического дрейфа,

выполнение обширной программы научных исследований в труднейших условиях Арктики и проявленные при этом мужество и настойчивость присвоили звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В честь парохода названы группа островов Северной Земли со стороны Карского моря (архипелаг Седова), открытых участниками экспедиции на «Георгии Седове» в 1930 году, и рейд архипелага Норденшельда в Карском море, обследованный в 1936 году.

Судно списано в 1967 году, название «Георгий Седов» перешло к построенному в 1967 году новому ледоколу ММФ.



#### Библиография:

1. **Зайцев, И.** Один из седовцев [Текст]: [о Герое Советского Союза Павле Власовиче Мегер, участнике дрейфа на ледокольном пароходе «Георгий Седов»] / Игорь Зайцев // Таймыр. – 1994. – 27 августа (№ 132). – С. 2. – (Страницы истории).
2. **Магидович, И. П.** Первый трансатлантический перелет Москва – США и дрейф «Седова» [Текст] // Очерки по истории географических открытий: в 5 томах / И. П. Магидович, В. И. Магидович; редкол.: В. С. Преображенский (пред.) [и др.]. – М.: Просвещение, 1986. – Т. 5: Новейшие географические открытия и исследования (1917–1985). – С. 52-54: фот.
3. **Магидович, И. П.** Экспедиция на «Георгии Седове» и новые открытия в Карском море [Текст] // Очерки по истории географических открытий: в 5 томах / И. П. Магидович, В. И. Магидович; редкол.: В. С. Преображенский (пред.) [и др.]. – М.: Просвещение, 1986. – Т. 5: Новейшие географические открытия и исследования (1917–1985). – С. 42-43: портр.
4. **Шарыпов, Н.** Путь в Дудинку [Текст]: [освоение Северного морского пути, морские конвои, ледокольный пароход «Георгий Седов» (1938–1942)] / Н. Шарыпов // Советский Таймыр. – 1946. – 7 ноября (№ 149). – С. 3. – (Согретая сталинской заботой ожила бескрайняя тундра).

### «Георгий Седов», теплоход грузовой



Грузовой теплоход «Георгий Седов» заложен 21 мая 1990 года, построен 21 января 1991 года. Место постройки: «Tille Scheepsbouw» (Нидерланды, город Кутстёрел).

Класс судна: КМ\* L1. Основные характеристики: валовая вместимость 7949 тонн; дедвейт 12239 тонн; длина 129,60 метра; ширина 18,90 метра; высота борта: 11,7 метра; осадка в грузу 8,61 метра; скорость 15 узлов. Зерновая вместимость: 14.870 м<sup>3</sup>. Вместимость контейнеров TEU: 678. Палубные механизмы: – 3 крана расположенные по правому борту, грузоподъемность каждого 40 тонн.

Сухогруз «Георгий Седов» работает в Хатангском морском торговом порту.

Судно названо в честь Георгия Яковлевича Седова (1877–1914), гидрографа, исследователя Арктики.

### «Георгий Ушаков», теплоход грузовой



Грузовой теплоход «Георгий Ушаков» заложен 27 сентября 2000 года, построен 1 февраля 2001 года. Место постройки: «Stocznia Gdynska» (Польша, город Гдыня).

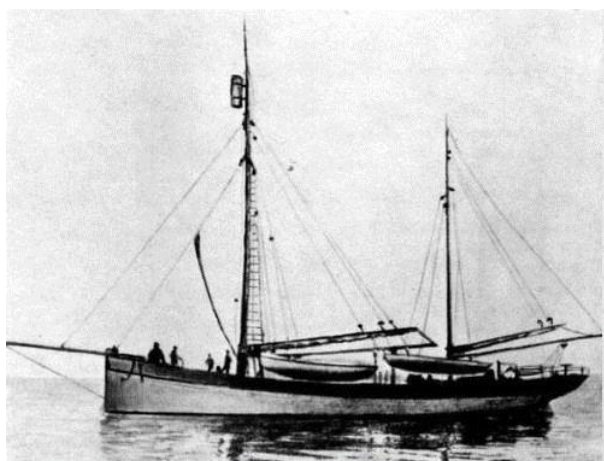
Класс судна: КМ\* ARC4 AUT2. Основные характеристики: валовая вместимость 6204 тонн; дедвейт 7616 тонн; длина борта 107,75 метра; ширина борта 18,50 метра; высота борта: 10,1 метра; осадка в грузу 7,50 метра.

Владелец и оператор: Хатангский морской торговый порт.

Сухогруз «Георгий Ушаков» работает в Хатангском морском торговом порту.

Судно названо в честь Георгия Алексеевича Ушакова (1901–1963), исследователя Арктики.

### «Геркулес», парусно-моторный бот



Полярный исследователь и геолог Владимир Александрович Русанов для осуществления экспедиции для поисков месторождений каменного угля на архипелаге Шпицберген, подыскивал подходящее судно. Такое судно было найдено в порту Олезунда, в Норвегии. Один из участников экспедиции, капитан «Геркулеса» - Александр Кучин в то время писал: «Судно настолько понравилось, что решили его купить. Лучше, пожалуй, и не найти. Судно называется «Геркулес». Построено в 1908 году специально для звериных промыслов

около Гренландии, а в этом году сменена ледяная обшивка, машина в 24 лошадиных сил и работает прекрасно». Сам Владимир Русанов писал о своих планах: «С таким судном можно будет широко осветить, быстро двинуть вперёд вопрос о Великом



Северном морском пути в Сибирь и пройти Сибирским морем из Атлантического в Тихий океан» («Мир Севера», 2017, № 6, С. 9-10).

9 июля 1912 года маленький парусно-моторный бот «Геркулес» (водоизмещением всего в 64 тонны) с экспедицией на борту покинул гавань Александровка на Мурмане и отправился в путь на север – к Шпицбергену. По окончании работ В. А. Русанов на том же судне с невестой Жульеттой, студентом К. А. Семёновым и командой из 8 человек отправился в плавание к мысу Желания на Новой Земле. Последняя записка В. А. Русанова от 18 августа 1912 года была оставлена в зимовье Маточкин Шар, позже судно со всем экипажем пропало без вести. Много лет Арктика хранила тайну. Лишь в 1934 г., на островах у западного побережья Таймыра были обнаружены деревянный столб с надписью: «Геркулес 1913» (сегодня столб находится в экспозиции Музея Арктики и Антарктики в Санкт-Петербурге) и некоторые вещи участников экспедиции.

#### Библиография:

1. **Сахаров, М.** Потомки помнят [Текст]: [в 1913 г. в Карском море погибла шхуна «Геркулес», ее экипаж, экспедиция под руководством В. Русанова] / М. Сахаров // Советский Таймыр. – 1979. – 4 октября. – С. 4.
2. **Симанкова, Л.** Последняя экспедиция «Геркулеса» [Текст] / Людмила Симанкова // Таймыр. – 1995. – 14 ноября. – С. 2. – (С Таймыром связанные судьбы).

### «Гижига», дизель-электроход



Дизель-электроход «Гижига» построен в 1967 году, вступил в состав флота Мурманского пароходства. Место постройки: Судостроительный завод им. Ленинского комсомола (ССЗ № 199, город Комсомольск-на-Амуре). Проект 550, тип «Амгуема».

Техническая характеристика судна: дизельэлектроход, ледокольно-транспортное (сухогруз). Экипаж: 55 + 12 чел. Валовая вместимость: 7457–8108 рег. т. Дедвейт: 6340–9573 т. Длина: 133,0 м. Ширина: 18,8 м. Высота борта: 11,6 м. Осадка: 9,1 м. Количество ГД: 4. Марка ГД: «10ДН 20,7/25,4» (СССР). Суммарная мощность ГД: 7200 л. с. (5300 кВт). Скорость: 14,9/16,4 уз. 4 грузовых трюма вместимостью 1818, 2785, 3047 и 1656 куб. м. 8 грузовых стрел грузоподъемностью 6 x 5,0 т и 2 x 10,0 т.

Дизель-электроход «Гижига» - ветеран советского арктического флота, ветеран продлённой арктической навигации на линии Мурманск-Дудинка. В ноябре 1970 года был осуществлён первый экспериментальный поздний рейс на Дудинку дизель-электрохода «Гижига» (с грузами для Норильского комбината) за пределами сроков обычной арктической навигации, сопровождаемый ледоколами «Ленин», «Мурманск», «Капитан Воронин» и «Капитан Белоусов». В начале декабря «Гижига» была выведена обратно. Через год д/э «Гижига» под выгрузкой в Дудинском порту встретила Новый год.

Задачей экспериментального плавания д/э «Гижига» явилось получение более надёжных данных о возможности использования ледоколов на проводках судов во

льдах Карского моря и реки Енисей в сложных гидрометеорологических условиях полярной ночи и осуществления в 1971 году проводки группы судов.

Только через 8 лет после начала первых экспериментальных зимних рейсов д/э «Гижига», в 1978 году решилась судьба круглогодичных навигаций.

Судно списано в августе 1990 года.

#### Библиография:

1. **Иванов, В.** «Гижига» продолжает работу [Текст]: [о работе дизель-электрохода] / В. Иванов // Советский Таймыр. – 1983. – 31 августа (№ 169). – С. 1: фот.
2. **Кравец, В.** Так начиналась круглогодичная морская навигация [Текст] / Валерий Кравец // Дудинка. – 2002. - № 8-9. – С. 15-17: фото. – (К 70-летию Северного морского пути).
3. **Легендарный поход «Гижиги»** [Текст] / сост.: В. Е. Кравец, Г. Д. Бурков, В. И. Полищук. – [Б. м.]: Полярная звезда, 2002. – 104 с.

### «Дежнёв», ледокольный пароход (сторожевой корабль «СКР-19»)



Ледокольный пароход «Дежнёв» заложен 16 ноября 1935 года, спущен на воду 21 мая 1937 года, построен 3 сентября 1938 года. Место постройки: Судостроительный завод № 194 им. А. Марти (город Ленинград). Водоизмещение полное: 7330 т, дедвейт: 3578 т, длина: 102,00 м, ширина: 15,00 м, осадка: 5,94 м. Главный двигатель – паровая машина, мощность 1х2500 л. с. Скорость 11,5 уз. Однотипный – «Леваневский».

С 19 декабря 1939 года переоборудован в сторожевой корабль (СКР) Северного Флота. 19 июля 1940 года возвращён ГУСМП (Главное управление Северного морского пути). С 5 июля 1941 года СКР СФ (бортовой № 19), с 13 августа 1941 года – БВФ.

Во время Великой Отечественной войны, в августе 1942 года моряки с корабля «Дежнёв» участвовали в обороне Диксона. Сторожевой корабль «СКР-19», в мирное время именуемый ледокольным пароходом «Дежнёв» вступил в неравный бой с фашистским линкором «Адмирал Шеер». На «Дежнёве» погибло семеро моряков, 25 человек было ранено, пароход получил много пробоин, вынужден был уйти в Самолётную бухту. Благодаря героизму моряков-североморцев и береговой артиллерии под командованием капитана Николая Михайловича Корнякова, фашисты отступили, отказались от высадки десанта и захвата Диксона.

Повреждения СКР-19, вынужденно посаженного на мель, оказались серьёзными: в его корпусе было около 300 пробоин, часть из них – ниже ватерлинии. Но в короткий срок судно было приведено в рабочее состояние. В 1943 году СКР-19 в составе Северного отряда продолжительное время был занят перевозкой и установкой на новые позиции батарей на полуострове Михайлова, острове Нансена, Диксоне. Выведен из состава Северного Флота летом 1945 года.

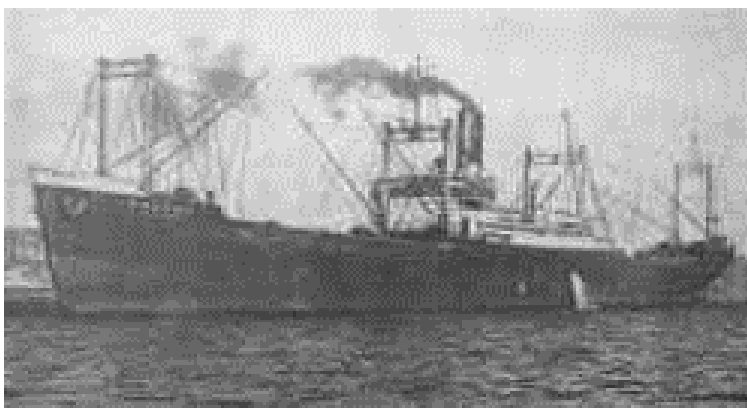
После войны ледокольный пароход «Дежнёв» – судно Министерства Морского Флота, продолжал работать на трассе Севморпути до 1969 года. Списан в 1970 году.

## Библиография:

1. **Аплеснева, И.** «И звучат острова не названьем одним...» [Текст]: 70-летию обороны Диксона посвящается / Ирина Аплеснева; фото автора // Таймыр. – 2012. – 30 августа (№ 94). – С. 4: фот. – (Память).
2. **Елагин, Н.** Конвой нашей памяти [Текст]: [о «дежнёвцах», участниках обороны Диксона в годы Великой Отечественной войны] / Н. Елагин // Советский Таймыр. – 1990. – 23 августа (№ 161). – С. 2.
3. **Лисицын, В.** Помним их имена... [Текст] / В. Лисицын // Советский Таймыр. – 1982. – 12 августа (№ 159). – С. 4.
4. **Сомов, М. М.** Война вторгается в Арктику [Текст]: [из воспоминаний: о военных действиях в Арктике, об обороне Диксона, о полярных станциях и морских судах, подвергшихся нападению врага] / М. М. Сомов // Полярный круг, 1974 / сост. Н. Я. Болотников. – М.: Мысль, 1974. – С. 199-212.

## «Диксон», пароход

Грузовой пароход «Диксон» заложен в 1934 году, спущен на воду в 1935 году на судовой верфи «Furness Sb Co» в Хавертоне, Англия. Пароход вступил в строй в 1936 году и вошёл в состав Северного морского пароходства. Грузоподъёмность 4160 т.; мощность машины 1730 л. с.; максимальная скорость 10,2 узлов. Капитан судна – О. З. Филатов.



В 1940 году капитан парохода «Диксон» Онисим Зиновьевич Филатов за выдающиеся заслуги в деле освоения Северного Морского пути и районов Крайнего Севера, а также за образцовую и самоотверженную работу в период арктических навигаций 1938-39 годов награждён орденом «Знак Почёта».

В годы Великой Отечественной войны осуществлял воинские и народнохозяйственные перевозки в Баренцевом, Белом и Карском морях. 15 декабря 1942 года при стоянке в мурманском порту во время массированного налёта самолётов противника получил тяжёлые повреждения корпуса и механизмов и лёг на грунт. 24 декабря 1942 года был поднят аварийно-спасательным отрядом и после восстановительного ремонта вновь введён в строй.

В августе 1943 года пароход «Диксон» следовал из порта Диксон, на его борту находилось 2870 тонн груза для Нордвика и Тикси и 24 пассажира. 28 августа 1943 года в Карском море, юго-восточнее островов Мона (в районе острова Кравкова), был торпедирован подводной лодкой U-302 и через 12 минут затонул. Экипаж (40 человек) и пассажиры были спасены конвойными кораблями.

## Библиография:

1. **С борта парохода «Диксон»** [Текст]: [о работе судна на линии Мурманск-Дудинка] // Советский Таймыр. – 1946. – 10 августа (№ 111). – С. 2.
2. **Диксон** [Текст]: [о грузовом пароходе] // Бурков Г. Д. Война в Арктике. – Санкт-Петербург, 2011. – С. 121; 185.

## «Диксон», ледокол

Дизельный ледокол «Диксон» (проект «Мудьюг»), построен в Финляндии на судовой верфи Wärtsilä («Вяртсиля Морская Техника») в Хельсинки (Финляндия). Судно заложено 6 января 1981 года, построено 17 марта 1983 года. Мощность дизельного ледокола «Диксон» составляет 10 тыс. л.с.; длина – 116,6 м, ширина 22,2 м, осадка 6,8 м.



«13 сентября 1983 года в бухту Диксон прибыл только что построенный ледокол «Диксон». На борту судна состоялась встреча общественности посёлка с экипажем, которому подарили памятный альбом. Моряки в свою очередь вручили полярникам памятный адрес. На ледоколе смогли побывать все желающие» (Кравец В. «Енисейское заречье», М., 2012, С. 240).

## «Дудинец», теплоход



Буксирный теплоход «Дудинец», мощностью 220 кВт, построен в 1986 году. Место постройки: Костромской судомеханический завод (Россия, город Кострома). Проект – ЛС-56А. Формула класса – 02,0 (ЛЁД 10). Тип судна: дизельный буксир со стальным корпусом. Назначение: буксирно-транспортные работы на лесосплаве. Порт приписки: Дудинка, владелец и оператор – ЗТФ ГМК «Норильский Никель».

В Дудинском порту, по-видимому, работало два судна с таким названием. Так как уже в 1960–1970 годы в печати встречаются публикации о работе теплохода «Дудинец».

В сентябре 1968 года в статье «На рейде порядок» писали: «Напряжённо трудятся в эти дни команды теплоходов «Таймырец» и «Дудинец». На расчалке плотокараванов и подводке кошелей они показали хорошую оперативность» («Советский Таймыр», 1968, 19 сентября, С. 1). В октябре 1972 года в заметке: «Лучшие люди порта» писали: «За активное участие в походе-соревновании «От каждого – высшую производительность труда» звание лучших среди комсомольско-молодёжных коллективов присвоено экипажу теплохода «Дудинец» (капитан П. А. Коковин)» («Советский Таймыр», 1972, 24 октября, С. 1).



В конце 1980-х годов теплоход «Дудинец» (капитан, сменный механик Владимир Дубовский) был «приписан» к району лесных грузов, что определяло специфику работы его экипажа: занимались расформированием плотов, буксированием леса, а также рейдово-маневровыми работами в акватории Дудинского порта, перевозкой пассажиров.

В августе 2010 года судно «Дудинец» принимало участие в масштабных аварийно-спасательных учениях службы ГоиЧС Таймырского района в акватории Дудинского морского порта.

#### Библиография:

1. **Владимир Дубовский** вторую навигацию плавает капитаном, сменным механиком на теплоходе «Дудинец» [Текст] / фот. Евгения Пономарева // Советский Таймыр. – 1989. – 3 августа (№ 148). – С. 1.
2. **«Неотразимый» спасал моряков** [Текст]: в Дудинке прошли масштабные учения / подгот. Андрей Солдаков // Таймыр. – 2010. – 18 августа (№ 94). – С. 1.: фот.

### «Дудинка», ледокол



5 января 2007 года в Дудинский морской порт прибыл ледокол «Дудинка» - второе судно собственного флота ГМК «Норильский никель».

Ледокол «Дудинка» был заложен 16 ноября 1968 года, построен в Финляндии, фирмой «Вяртсиля» в 1970 году. Там он был спущен на воду и всё это время ходил под именем «АРУ», работая в Ботническом заливе под управлением Финской Морской

Администрации. Предназначен для проводки судов в ледовых условиях Балтийского моря.

Тип – «Sampro». Длина судна–86,5 м, ширина–21,2 м, осадка–7 м. Энергетическая установка в 14,5 тыс. лошадиных сил позволяет «Дудинке» работать четырьмя винтами по носу и корме весьма эффективно. Ледокол приобретён в 2006 году ОАО «ГМК «Норильский никель», для рейдово-маневровой работы в акватории порта Дудинка и реки Енисей. Капитаном «Дудинки» был назначен Владимир Алексеевич Денисов. «Внутренний деревянный интерьер судна, выполненный в типичном для 70-х годов стиле, и просторность его помещений создают неповторимый уют, наполняя каюты духом времён освоения советской Арктики. Каждому из 33 членов экипажа отведена собственная каюта, и ещё некоторое их количество находятся в резерве – судно рассчитано на большой экипаж. И, как полагается, две финские сауны, спортивный зал, две кают-компании» («Норильский никель», 2007, № 1, С. 10).

#### Библиография:

1. **Кожевников, Д.** Младший брат «Норильского никеля» [Текст]: [о судне собственного флота компании «Норильский никель» – ледоколе «Дудинка» (Красноярский край)] / Денис Кожевников // Норильский никель: Корпоративное издание ОАО ГМК «Норильский никель». – Норильск, 2007. – № 1. – С. 10.
2. **Кожевников, Д.** «Родной» ледокол Дудинки [Текст]: здесь работать престижно: [о ледоколе «Дудинка»] / Денис Кожевников; фото автора // Таймыр. – 2007. – 19 января. – С. 7. – (Профессионалы).

### «Дудинка», теплоход

Построен теплоход «Дудинка» в 1962 году на Варноверфи в Германской Демократической республике из советских материалов. Это мощный морской корабль относится к типу грузовых торговых судов. Его сильный двигатель в 5400 лошадиных сил работает на жидком топливе. Длина теплохода – 140 метров, ширина 18 метров. Грузоподъёмность – 9,5 тысячи тонн, скорость – 15 узлов в час. Капитан судна – Александр Тимофеевич Попов. Судно хотя и построено как углерудовоз, но вполне приспособлено для перевозки самых различных грузов. «Дудинка» побывала в северных и южных морях, на Востоке и на Западе. Была в Шпицбергене, Игарке, на Диксоне, в Александрии, Канаде, Алжире, Судане, Италии и в других странах Средиземного моря. В 1964 году судно впервые пришло в город Дудинку. Теплоходу присвоено было название «Дудинка» в связи с существующей в то время традицией – давать новым судам названия молодых растущих городов нашей страны.

В 1967 году именно этот океанский корабль был воспет в песне «Самый северный город Земли», участвовавшей в конкурсе на лучшую песню о Дудинке в честь 300-летия образования города.



## Библиография

1. **Чернов, М.** Встреча с «Дудинкой» [Текст]: (по материалам газеты «Советский Таймыр» за 22 сентября 1964 года): [о первом приходе в город Дудинку корабля «Дудинка»] / М. Чернов // Таймыр. – 2007. – 26 апреля. – С. 8; Таймыр. 75 лет: сборник. – Красноярск, 2007. – С. 71-72: фото; Советский Таймыр. – 1964. – 22 сентября (№ 144).

## «Енисей», ледокол

Ледокол «Енисей» построен на Балтийском заводе в Ленинграде в 1958 году. Это был дизель-электроход ледового класса проекта 16, «Дон», разработки завода «Красное Сормово», мощность главной силовой установки – 1800 лошадиных сил, класс Речного Регистра «М», то есть мог ходить в море при определённом удалении от берега, при допустимой силе ветра и высоте волны. Экипаж ледокола – 36 человек. Капитан судна – Павел Павлович Борейша. В 1958 году в составе Арктической экспедиции спецморпроводок ледокол прибыл на Енисей. Навигация 1959 года была для ледокола «Енисей» первой, он делал рейс по перегону танкеров, построенных в Тюмени – «Кравченко» и «Щетинкин», которые глубокой осенью прибыли на Диксон в составе большой Ленской экспедиции. Ледокол должен был сопровождать танкеры до Дудинки.



Ледокол был назван по имени реки, на которой ему предстояло работать. В 1965 году ледоколу «Енисей» было присвоено наименование «Полярный». Ледокол «Полярный» был списан в 1985 году.

## Библиография:

1. **Булава, И. А.** Полярный капитан Борейша [Текст]: ему подчинялся северный лед / Иван Булава // Городские новости. – 2012. – 16 марта (№ 37). – С. 9: фот.
2. **Куракин, В. А.** [Беседа с начальником Таймырского районного управления Енисейского речного пароходства о проводке речных судов из Игарки в Дудинку] [Текст] / Валентин Куракин; беседовал Альбион Бречалов // Советский Таймыр. – 1982. – 11 ноября (№ 219). – С. 1.
3. **Леутин, П.** Ледокол «Полярный» [Текст] / П. Леутин // Советский Таймыр. – 1983. – 4 июня (№ 109). – С. 1. – (Субботний репортаж).
4. **Малафеева, Т.** Ритм рабочий [Текст]: [в Дудинском морском порту идет обработка судов] / Т. Малафеева // Советский Таймыр. – 1982. – 25 ноября (№ 229). – С. 2.
5. **Смех и грех** [Текст]: [ледокол «Енисей»] // Булава И. Катастрофы на Енисее. – Красноярск, 2017. – С. 198-202.

## «Енисей», нефтеналивной танкер

Нефтеналивной танкер «Енисей» заложен: 1 ноября 2010 года, построен 30 сентября 2011 года. Место постройки: «Nordic Yards Wismar», город Висмар. Проект Nordic AT 19, тип Енисей. Владелец и оператор: ОАО ГМК Норильский Никель.

Арктический танкер ледового класса ARC7 «Енисей» под российским флагом работает с 2011 года на направлениях: Архангельск–Дудинка, перевозя нефтепродукты для обеспечения нужд Норильского промрайона – дизельное топливо, авиационный керосин; Дудинка – порты Европы, обеспечивая поставки на экспорт в Европу газоконденсата с разрабатываемого компанией Пеляткинского газоконденсатного месторождения.



### Библиография:

1. **Под нашим флагом** [Текст]: [танкер ледового класса «Енисей»] / подгот. Е. Шакун, И. Аплеснева // Таймыр. – 2012. – 4 октября (№ 110). – С. 1. – (Новости порта).
2. **Солдаков, А.** Он один такой! [Текст]: с гордым именем – «Енисей»: [танкер ледового класса отшвартовался в Дудинском морском порту] / Андрей Солдаков; фото автора // Таймыр. – 2011. – 4 ноября (№ 125). – С. 1, 2.

## «Енисей», топливноналивной танкер



экипажа судна «Енисей», известного всему району» («Таймыр», 2002, 12 сентября, С. 7).

В Хатангском морском торговом порту много навигаций отработал топливноналивной танкер «Енисей». Капитан – Михаил Иванович Журбенко. В газете сообщали: «Экипаж этого судна всегда на хорошем счету, никогда не стоит в порту, постоянно ходит в рейсы. Благодаря ему обеспечены углем и дизельным топливом села района, именно это судно, а также однотипное – «Лена» первыми начинают навигацию и последними заканчивают её. И в этом заслуга и капитана, и



## Библиография:

1. Наши люди [Изоматериал]: [на фото – капитан нефтеналивного судна «Енисей» М. И. Журбенко] // Таймыр. – 2002. – 12 сентября (№ 106). – С. 7. – (Жизнь).

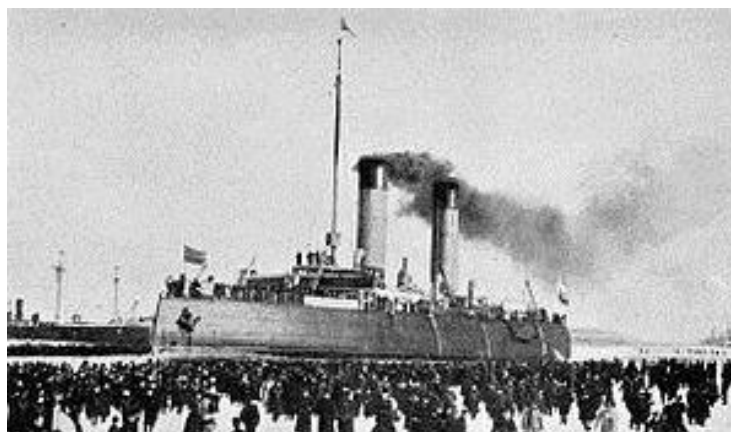
## «Ермак», ледокол



Ледокол «Ермак» был заложен в 1897 году, спуск на воду состоялся 17 октября 1898 года, построен 19 февраля 1899 года по инициативе и по проекту русского флотоводца, полярного исследователя Степана Осиповича Макарова. Место постройки: «Armstrong Whitworth & Co», Ньюкасл.

В 1901 году ледокол «Ермак», впервые в истории, в свободном плавании достигнув берегов ледяного архипелага Земли Франца-Иосифа, поднял на мысе российский флаг. В 1920–1930 годах обеспечивал перевозки грузов на Балтике, в Арктике и Белом море. В 1934 году ледокол «Ермак» обслуживал Карскую и Ленскую операции, с него были проведены существенные научные работы в плане исследования Карского моря, были открыты острова Кирова, расположенные к северу от архипелага Норденшельда.

В самом начале 1938 года после выполнения краткосрочного ремонта ледокол вышел из Ленинграда в Гренландское море за папанинцами под командованием капитана Михаила Яковлевича Сорокина. Встретив во льдах суда «Мурман» и «Таймыр», взял у них снятых с льдины участников станции «Северный полюс-1» и доставил их в Ленинград. Ранней весной ещё до начала арктической навигации ледокол пробился к Земле Франца-Иосифа и освободил из ледяного плена корабли «Русанов», «Пролетарий» и «Рошаль». В начале июля ледокол уже был у Диксона, доставив уголь зимовавшим там



лесовозам, и помог выбраться им на чистую воду. 6 августа пробился к каравану ледокола «Литке» (зимовавшему у о. Большевик). Вывел их к острову Русскому. Вышел через пролив Вилькицкого в море Лаптевых и оказал помощь ледоколу «Красин» по выводу из льдов каравана «Ленин». За два месяца прошёл всю Арктику с запада на восток. 20 августа лёг курсом к зимовавшим «Малыгину», «Садко» и «Г. Седову». Утром 28 августа

подошёл к судам этого каравана. Взяв на буксир «Г. Седова» «Ермак» устремился к югу, но уже через 2 часа отдав буксир, вместе с «Малыгиным» ушёл на ледовую разведку, где вскоре потерял левый винт с частью вала. 29 августа стал бортом к «Г. Седову» и перегрузил ему продовольствие и уголь для следующей зимовки. 30 августа «Ермак», «Малыгин» и «Садко» отправились на юг.

В 1940 году капитан ледокола «Ермак» Михаил Яковлевич Сорокин за выдающиеся заслуги в деле освоения Северного Морского пути и районов Крайнего Севера, за образцовую и самоотверженную работу в период арктических навигаций 1938–39 годов награждён орденом Ленина.

26 марта 1949 года в связи с полувековым юбилеем «Ермак» был награждён орденом Ленина (за боевую деятельность в годы Великой Отечественной войны и освоении Северного морского пути).

В 1955 году в июле-сентябре провёл по Северному морскому пути караван кораблей во главе с крейсером «Адмирал Сенявин» (в состав каравана входили крейсер «Дмитрий Пожарский», 10 подводных лодок и около 15 гражданских судов).

В 1963 году ледокол был списан, попытки сохранить его как памятник-музей успеха не имели и в следующем году он пошёл на слом.



#### Библиография:

1. **Ледокол Ермак** // Белкин С. Сокрушающие лёд. – М., 1983. – С. 51-84: ил.
2. **Макаров, С. О.** «Ермак» во льдах [Текст] / С. О. Макаров; [вступ. Ст. Ф. Врангеля]; Рус. Геогр. О-во. – Москва: Эксмо, 2014. – 474, [1] с.: ил.
3. **Николаенко, Х.** Дедушка ледокольного флота [Текст]: [ледокол «Ермак»] /Х. Николаенко // Советский Таймыр. – 1962. – 14 августа (№ 97). – С. 3.
4. **Первый в мире** мощный ледокол [Текст]: 50-летие плавания «Ермака» // Советский Таймыр. – 1949. – 12 марта (№ 29). – С. 2.

### «Заполярный», теплоход грузовой



Грузовой теплоход «Заполярный» заложен 22 мая 2008 года, построен 12 ноября 2008 года. Проект: Aker ACS 650, тип Норильский никель. Место постройки «Wadan Yards MTW GmbH» (Германия, город Висмар). Назначение: перевозка контейнеров, массовых грузов в трюмах по северным и арктическим водным путям без ледокольной проводки. Владелец и оператор: ГМК «Норильский Никель».

Тип судна: контейнерное судно наивысшего ледокольного класса, с пониженным надводным бортом, четырьмя трюмами, оборудованными люковыми закрытиями, машинным отделением и надстройкой, расположенными в корме, с рубкой,

обеспечивающей полный круговой обзор и оборудованное винторулевым комплексом Azipod, позволяющим реализовать концепцию судна двойного действия (Double Acting Ship): в открытой воде судно перемещается носовой частью вперёд, а по тонкому и рифлёному льду – кормой вперёд. Конструкция и ледовые усиления корпуса позволяют преодолевать гладкий лёд толщиной до 1,7 метра и рифлёный (барьерный) лёд толщиной до 15 метров со значительно меньшей установленной мощностью (13 МВт) и более низкими энергозатратами, чем обычное дизельное судно с аналогичным весом и конструкцией корпуса.

#### Библиография:

1. **Закреть навигацию!** [Текст]: [контейнеровоз «Заполярный» закроев морскую навигацию 2011 года] // Таймыр. – 2011. – 23 декабря (№ 146). – С. 3.
2. **«Заполярный» вернулся в Дудинку...** [Текст]: ...с контейнерами нового образца / подгот. Виктория Чернова // Таймыр. – 2011. – 25 ноября (№ 134). – С. 2.
3. **Костикова, Ю.** В Китай за 18 дней [Текст]: [рейс дизеля-электрохода «Заполярный»] / Юлия Костикова; фот. Николая Щипко // Заполярный вестник. – 2011. – 21 сентября (№ 176). – С. 1-2. – (Подробности).
4. **Солдаков, А.** Красивое имя – «Заполярный» [Текст]: транспортная независимость будет обеспечена: [о пополнении собственного арктического флота ОАО ГМК «Норильский никель»] / Андрей Солдаков; фот. Автора // Таймыр. – 2008. – 12 декабря (№ 144). – С. 1.
5. **Солдаков, А.** Проверка на прочность [Текст]: [дизель-электроход «Заполярный» доставил в город Дудинки сотни новых контейнеров] / Андрей Солдаков; фот. Автора // Заполярный вестник. – 2011. – 1 декабря (№ 226). – С. 1, 2.

### «Заря», яхта



В 1899 году яхта «Заря» была куплена в Норвегии и переоборудована из тюленебойного барка «Harald Haarfogel» для Русской полярной экспедиции (1900–1902), под руководством барона Эдуарда Васильевича Толля. На «Заре» был поднят флаг Невского яхт-клуба, из-за чего в большинстве документов и исследований судно именуется яхтой. Характеристика яхты «Заря»: длина (наибольшая) – 43,89 м, ширина (наибольшая) – 10 м, углубление ахтерштевнем в полном грузу – 5,2 м, водоизмещение в полном грузу 1082 тонны, [водоизмещение порожнего судна] – 589 тонн, [полная грузоподъёмность] – 493 тонны.

Состав экспедиции был утвержден 8–10 марта 1900 г. приказом по Академии наук.

Помимо начальника Эдуарда Васильевича Толля, в него вошли шесть человек. В том числе – три строевых офицера флота: лейтенант Николай Николаевич Коломейцев – командир яхты «Заря»; лейтенант Федор Андреевич Матисен – геодезист и метеоролог экспедиции; лейтенант Александр Васильевич Колчак – гидролог и магнитолог экспедиции. Большая часть её команды была укомплектована матросами военного флота (среди них был боцман Никифор Алексеевич Бегичев). Учёные, отправившиеся в Арктику на «Заре», в большинстве своем также работали на Севере: Алексей Андреевич Бялыницкий-Бируля стал зоологом экспедиции; Фридрих Георгиевич Зееберг – астрономом и магнитологом; Герман Эдуардович Вальтер – врачом-бактериологом и вторым зоологом экспедиции.

В задачи Русской полярной экспедиции входило исследование Новосибирских островов, проход (второй раз в истории мореплавания) Северным морским путём и поиск легендарной «Земли Санникова». Плавание экспедиции на «Заре» проходило с июня 1900 по октябрь 1902 года (с двумя зимовками – на Таймыре и у берегов острова Котельный). Оно значительно обогатило науку: были исследованы полуостров Таймыр, Новосибирские острова, открыт ряд географических объектов, собраны богатые естественнонаучные и геологические коллекции.

«Заря» осталась в бухте Тикси в северной части острова Бруснева и была продана судоходной компанией А. И. Громовой. В 1915 году на судне вспыхнул пожар, и оно сгорело до уровня ватерлинии. Деревянный корпус судна намертво прирос к грунту и стал своего рода основанием нефтяного причала, используемого в Тикси и сегодня. В честь корабля были названы остров, полуостров и пролив.

#### Библиография:

1. **Кузнецов, Н. А.** В поисках Земли Санникова [Текст]: полярные экспедиции Толля и Колчака / Никита Кузнецов. – М.: Paulsen, 2014. – 31 с.: ил. – (Библиотека полярных исследований).
2. **Кузнецов, Н.** Забытый русский адмирал [Текст]: [о первом командире яхты «Заря», участнике Русской полярной экспедиции Николае Николаевиче Коломейцеве] / Никита Кузнецов // Мир Севера. – 2017. – № 3. – С. 30-34: фот. – (Имя в истории).
3. **Троицкий, В. А.** Два похода [Текст]: [о полярной экспедиции Амундсена и русской экспедиции на яхте «Заря»] / В. А. Троицкий // Советский Таймыр. – 1966. – 12 мая (№ 58). – С. 2, 3. – (Из истории освоения Таймыра).

### «Иван Папанин», многоцелевое судно



Многоцелевое высокоширотное судно «Иван Папанин» было заложено 25 ноября 1988 года, построено 29 декабря 1990 года. Проект: 10621, тип Иван Папанин. Верфь-строитель судна «Иван Папанин» – Херсонское судостроительное производственное объединение им. 60-летия Ленинского Комсомола (СССР, город Херсон). Названо в честь Ивана Дмитриевича Папанина – исследователя Арктики, доктора географических наук, контр-адмирала, дважды Героя Советского Союза.

Назначение: перевозка генеральных и навалочных грузов, накатной техники и контейнеров международного стандарта, товарного топлива, предусмотрено использование специальных технологий, в том числе вертолётной, для выгрузки на необорудованный берег. Длина наибольшая 166,3 м; Ширина 22,60 м; Осадка 9,00 м.

Мощность 13200 кВт (17920 э.л.с.). Эксплуатационная скорость 14 узлов. Район плавания – неограниченный.

#### Библиография:

1. **Кожевников, Д.** Папанин снова в Арктике! [Текст]: [многоцелевое высокоширотное судно «Иван Папанин» ошвартовался у причалов Дудинского морского порта] / Д. Кожевников // Советский Таймыр. – 1991. – 2 ноября. – С.1.
2. **Солдаков, В.** Полгода «в одной лодке»: «Иван Папанин» – территория согласия [Текст]: [ледокольный теплоход частый гость в Дудинском порту] / Владимир Солдаков // Таймыр. – 2002. – 25 сентября (№ 111). – С. 3. – (Новости и комментарии).

### «Игарец», пароход

Буксирный пароход «Игарец», мощностью 200 л. с., был построен в 1936 году. Тип судна – буксиры паровые. Принадлежал морскому порту «Нордвик».

В навигацию 1936 года небольшой винтовой пароход «Игарец» впервые совершил рейс из бухты Кожевникова по Хатангскому заливу и далее до посёлка Хатанги (прибуксировал из бухты «Нордвик» в районный центр 500-тонную баржу с товарами). «Игарец» вошёл в историю развития пароходства на Восточном Таймыре как первопроходец речного фарватера от Нордвика до Хатанги. Этим рейсом было положено начало судоходства и снабжения Хатангского района грузами со стороны моря. Вёл караван известный организатор арктических экспедиций и строительства портов Игарка и Нордвик, один из руководителей Главного управления Северного морского пути Борис Лавров. Он же возглавил первую Ленскую экспедицию (1933–1934) по проводке грузовых судов из Архангельска в устье Лены, доказав возможность и перспективность использования Хатанги как опорного пункта для снабжения северных районов грузами, доставляемыми по Северному морскому пути. «После разгрузки баржи «Игарец» вывел её в бухту Нордвик, где остался зимовать при посёлке геологов. В последующие годы завоз товаров для Хатангского района производился уже только дешёвым водным путём» («Советский Таймыр», 1984, 20 июля, С. 4).



С 1939 года винтовой буксирный пароход «Игарец» находился в распоряжении Хатангского речного агентства. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 декабря 1945 года правительственной награды за свой труд был удостоен механик парохода «Игарец» Фёдор Краснов.

Списано судно в декабре 1964 года.

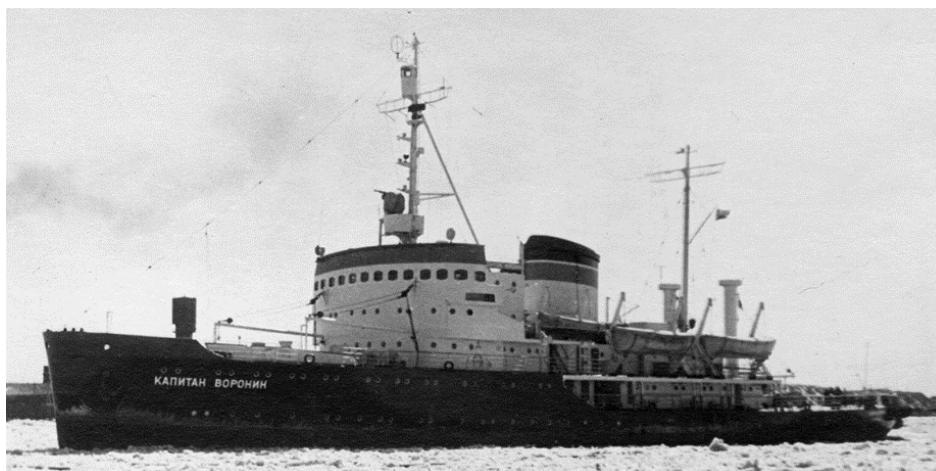
#### Библиография:

1. **У водников Хатанги** [Текст] // Советский Таймыр. – 1943. – 11 февраля (№ 17). – С. 1.
2. **Шелковин, В.** Судоходство на Хатанге [Текст]: [история, 1939–1945 гг.] / В. Шелковин // Советский Таймыр. – 1946. – 22 июня (№ 90). – С. 2. – (Беседы о нашем крае).

## «Капитан Воронин», ледокол

Дизель-электрический ледокол «Капитан Воронин», мощностью 10 тыс. л.с., был построен в 1955 году по заказу СССР в Финляндии («Wdrtsild – Sandvikens Skeppsdocka, город Хельсинки).

На корпус корабля пошла специальная немецкая сталь, а 11 водонепроницаемых переборок обеспечивали живучесть при повреждении. Ледовый пояс был сделан толщиной 30 мм. Шесть двигателей мощностью 1625 л.с каждый крутили электрические генераторы, подававшие ток на гребные электродвигатели, вращавшие 2 винта впереди и 2 позади корпуса. Разница в диаметрах кормовых и носовых винтов составляла 70 сантиметров (от 4.2 до 3.5 м). Имелась на судне и своя электростанция мощностью 200 кВт. Кроме этого была вспомогательная (72 кВт) и аварийная (15 кВт) электростанции, работавшие от дизелей. Длина советского ледокола составляла 77 с половиной метров при ширине 19.4 м. Топлива хватало на дальность плавания в 8760 миль, в состав экипажа входило 85 человек, автономность была почти месячной. Полная высота борта была 16.5 м при семиметровой осадке. Толщина пробиваемого льда была до 0.8 метра. С 1955 года ледокол ходил по Северному морскому пути, но передние гребные винты мешали ему в Арктике.



Ледокол «Капитан Воронин» впервые в истории мореплавания совершил рейс Архангельск–Дудинка–Мурманск 11-25 ноября 1970 года.

«Капитан Воронин» работая на Севере, провел 4240 кораблей. Спроектированный к службе на Балтике, ледокол показал себя не хуже и в Арктике.

Ледоколу было присвоено имя Владимира Ивановича Воронина (капитана советского ледокольного флота, полярного исследователя, участника многих советских экспедиций в Арктике).

В разное время имя Воронина носили четыре судна: парусная шхуна, парусно-моторный бот, буксир, а также ледокол.

В мае 1996 года ледокол «Капитан Воронин» был списан.

### Библиография:

1. **Кравец, В. Е.** Так начиналась круглогодичная морская навигация [Текст] / Валерий Кравец // Дудинка. – 2002. - № 8-9. – С. 15-17: фот.
2. **Куракин, В. А.** [Беседа с начальником Таймырского районного управления Енисейского речного пароходства о проводке речных судов из Игарки в Дудинку] [Текст] / Валентин Куракин; беседовал Альбион Бречалов // Советский Таймыр. – 1982. – 11 ноября (№ 219). – С. 1.
3. **50 лет – Северному морскому пути** [Текст] / фото Виталия Данильченко // Советский Таймыр. – 1982. – 23 декабря (№ 248). – С. 1.
4. **Федоров, Б.** Сегодня в Арктике [Текст]: [ледовая обстановка, проводка судов] / Б. Федоров //

Советский Таймыр. – 1966. – 18 сентября (№ 113). – С. 4.

5. **Химаныч, О.** Неизвестный капитан Воронин [Текст]: [прославленному полярному капитану исполнилось 125 лет] / О. Химаныч // Мир Севера. – 2015. – № 5. – С. 23-26: фот.

## «Капитан Данилкин», теплоход

Теплоход «Капитан Данилкин» – морское судно, заложено 11 июня 1986 года, построено 17 июня 1987 года. Место постройки: «Valmet Helsingin Telakka» (Финляндия, город Хельсинки). Тип: «Норильск». Проект: «SA-15 Super» (Финляндия). Суда проекта «СА-15 Супер» отличались улучшенными обводами корпусов в части ледовых подкреплений, изменениями в конфигурации помещений надстройки, дополнительным рефрижераторным трюмом и увеличенной контейнерной вместимостью.



Тип судна: ледокольно-транспортное, двухпалубное, одновинтовое с избыточным надводным бортом, удлинённым баком и ютом, с промежуточным расположением машинного отделения и надстройки, с пятью грузовыми трюмами и крановым грузовым устройством. Для повышения безопасности судно имеет двухотсечную непотопляемость, а на накатной палубе твиндечные переборки имеют лацпорты размером 5.044.3 м со сдвижным к борту закрытием. В кормовой части судна расположена угловая двухсекционная рампа длиной 18 и шириной 5 м, через которую осуществляется погрузка-выгрузка на главную палубу накатным способом с берега или у ледового припая. Корпус, палубное оборудование, системы вентиляции и кондиционирования воздуха рассчитаны для работы при температуре наружного воздуха до –50°С.

Назначение: перевозка генеральных, длинномерных, пакетированных и тяжеловесных (до 80 т) грузов, небольших партий рефрижераторных контейнеров (длиной 20 футов) и жидких нефтяных грузов, металлоконструкций, колёсной техники, контейнеров ИСО типа 1С и 1А, в том числе высотой 8,5 футов, горючесмазочных материалов, взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ, а также химикалий в таре в трюме № 1, руды, фэйлштейн в спецконтейнерах, угля, зерна насыпью.

Работал в Дудинском морском порту, перевозил продукцию Норильского комбината. Капитан теплохода – Валентин Иванович Джохадзе.

### Библиография:

1. **Денисов, К.** Первый капитан [Текст]: [первое морское судно летней навигации «Капитан Данилкин» привёл в Дудинский порт капитан Валентин Иванович Джохадзе] / К. Денисов; фото автора // Советский Таймыр. – 1991. – 6 июля. – С. 1.

2. **Пеляницын, С.** О разгрузке теплохода «Капитан Данилкин» в Дудинском морском порту [Текст] / Сергей Пеляницын // Таймыр. – 1993. – 25 декабря (№ 219). – С. 1.
3. **Плеханов, Н.** Рейс с сюрпризом [Текст]: [судно «Капитан Данилкин» в Дудинском порту] / Н. Плеханов; фот. Автора // Заполярная правда. – 1991. – 6 июля. – С. 3.
4. **Солдаков, В.** Не огорчайтесь, моряки! [Текст]: [теплоход «Капитан Данилкин» под разгрузкой в Дудинском порту] / В. Солдаков; фото В. Бровкина // Заполярный вестник. – 1998. – 19 августа. – С. 1.

## «Капитан Мецайк», ледокол

Дизель-электрический ледокол «Капитан Мецайк», мощностью 4815 кВт, построен 21 августа 1984 года. Место постройки: STX Finland Oy (Wdrtsild Helsinki) (Финляндия, город Хельсинки). Назван в честь капитана Енисейского речного пароходства Константина Александровича Мецайка (1886–1962).



Тип судна: линейный ледокол. Назначение судна: выполнение всех видов ледокольных работ, проводка судов во льдах, буксировка составов, выполнение аварийно-спасательных работ. Класс Регистра: «\*М-ПР» (ледокол). Характеристики: Длина: 76,49 м. Ширина: 16,56 м. Высота борта: 4,6 м. Высота габаритная: 15 м. Водоизмещение в грузу: 2340,9 т. Осадка в грузу: 2,65 м. Водоизмещение порожнем: 1735 т. Осадка макс. Порожнем: 2,29 м. Скорость: 25 км/ч. Мест для экипажа: 27. Автономность: 20 сут. Тип ГДГ: дизель 12V22В, генератор трёхфазный синхронный, бесщёточный. Мощность ГДГ: 3x1605 кВт. Тип гребного э/д: Стрёмберг 100/714 М1105 (стр.№ 439-440); МП1000-200М3 (стр.№ 441-445). Количество гребных э/д: 4. Мощность гребных э/д: 4x950 кВт.

В 1984 году ледокол «Капитан Мецайк» прибыл на Енисей. «Это ледокол, который действительно был создан для реки. Мощная силовая установка, система пневмообмыва, хорошие условия обитаемости экипажа, высокие манёвренные качества, совершенные электро и радионавигационная системы – всё это позволяет ледоколу «Капитан Мецайк» обеспечивать продление навигации...» (Булава И. «Катастрофы на Енисее», Красноярск, 2017, С. 176-177). Капитаном судна долгое время был Владимир Петрович Кулага («Ветеран труда», «Отличник речного флота», награждён знаком «За безаварийную работу на речном транспорте» I степени).

В 2005 году по решению Министерства транспорта России ледокол «Капитан Мецайк» с Енисея был направлен в порт Астрахань, в распоряжение Государственного учреждения «Морские порты России». И теперь он обеспечивает зимнюю навигацию на устье Волги и Каспийском море.



## Библиография:

1. Булава, И. Как был спасён «Капитан Мецайк» [Текст]: [в 1994 году ледокол «Капитан Мецайк» сопровождал пять гружённых пилотматериалом судов до Дудинки, во время которого произошла авария на судне] / Иван Булава // Красноярский рабочий. – 2013. – 2 марта (№ 23). – С. 12-13: фот. – (Из записок капитана).

## «Капитан Назарьев», теплоход

Теплоход «Капитан Назарьев» был построен 31 мая 1984 года для ММФ СССР. Место постройки: судовой верфь «VEB Warnowwerft» (ГДР, город Варнемюнде). С 1994 года название «Kapitan Nazarev». Тип судна «Михаил Стрекаловский» – вторая серия судов типа «Дмитрий Донской».

Рудовоз усиленного класса, теплоход «Капитан Назарьев» назван в честь Андрея Анатольевича Назарьева (1911–1980) – старпома ледокольного парохода «Дежнёв», участника обороны Диксона (1942 г.) капитана дальнего плавания, почётного полярника. Работал на многих судах, внёс достойный вклад в освоение Северного морского пути.

Судно списано и утилизировано в августе 2012 года.



## Библиография:

1. Грачева, М. Автобусы приплыли... [Текст]: первые грузы навигации-2003: [для Норильска] / Мария Грачева; фот. Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2003. – 3 июля (№ 77). – С. 3.
2. Ефимов, Н. Два капитана. И доктор [Текст] / Н. Ефимов // Заполярная правда. – 1998. – 6 апреля (№ 51). – С. 6: фот. – (Семейные истории).
3. Левенко, А. На рудной линии [Текст]: [стабильная работа на морских причалах Дудинского порта] / А. Левенко // Советский Таймыр. – 1987. – 30 июля (№ 147). – С. 1.
4. Навигация продолжается [Текст]: [в Дудинском морском порту] / фот. В. Иванова // Советский Таймыр. – 1987. – 9 сентября (№ 174). – С. 1. – (Фоторепортаж).

## «Капитан Николаев», ледокол



Ледокол «Капитан Николаев» был заложен 15 декабря 1975 года, спущен на воду 30 июня 1977 года, построен 31 января 1978 года. Место постройки: судовой верфь

«Wdrtsild» (Финляндия, город Хельсинки). Тип судна «Капитан Сорокин», проект 1101 (Финляндия). Характеристики: Валовая вместимость 14264 тонны. Дедвейт 4836 тонн. Длина 134,8 метра. Ширина 26,69 метра. Высота борта 12,3 метра. Осадка 8,5 метра. Скорость хода на чистой воде 19,2 узла. Автономность плавания 28-29 суток. Имеет 3 гребных винта в корме. Ледокол предназначен для работы в арктических морях.

Назван в честь полярного капитана Николая Михайловича Николаева (1897–1958).

В 2000–2001 гг. на судовой верфи-строителе прошёл переоборудование в ледокол обеспечения рейдовой отгрузки нефти.

#### Библиография:

1. **Имя на борту** [Текст]: [ледокол «Капитан Николаев»] // Советский Таймыр. – 1992. – 26 ноября. – С. 1. – (Нужен Северу).
2. **Кизим, А.** Сверххраня – реальность [Текст]: [беседа с начальником Дудинского морского порта о начале навигации] / Александр Кизим; беседовал А. Дмитриев // Советский Таймыр. – 1979. – 1 мая (№ 52). – С. 3.
3. **Киселев, Ю.** Один день арктической [Текст]: [в Дудинском морском порту идет разгрузка морских судов] / Ю. Киселев // Советский Таймыр. – 1979. – 27 января (№ 12). – С. 1.
4. **Кожевников, Д.** Чья технология лучше? [Текст]: [финские и немецкие судостроители; модернизация ледоколов «Капитан Сорокин» и «Капитан Николаев»] / Денис Кожевников; фот. Автора // Советский Таймыр. – 1992. – 3 июня. – С. 2. – (Зарубежные связи).
5. **Левенко, А.** Ледовый полигон [Текст]: [гидрологи ищут во льдах полигон для испытания, выходящего после капитального ремонта и переоборудования дизельного ледокола «Капитан Николаев»] / Анатолий Левенко // Советский Таймыр. – 1990. – 8 мая. – С. 1. – (Будни Арктики).

### «Капитан Сорокин», арктический ледокол



В 1977 году ледокольный флот пополнился мощным мелкосидящим арктическим ледоколом «Капитан Сорокин», построенным на финской верфи фирмы «Вяртсиля» (Финляндия, город Хельсинки). Заложен: 5 декабря 1975 года, спущен на воду: 10 декабря 1976 года, построен: 14 июля 1977 года. Назван в честь полярного капитана Михаила Яковлевича Сорокина (1879–1955).

Ледокол предназначен для проводки судов на мелководных участках и в устьях рек Арктического бассейна.

Ледокол имеет дизель-электрическую силовую установку, оснащён тремя винтами. Мощность силовой установки 22 тыс. л.с., длина – 134,8 м, ширина – 26,7 м, осадка – 8,5 м, экипаж – 70 чел. Корабль имеет усиленную конструкцию днища, обеспечивающую возможность работы на мелководье. Управление дизелями может осуществляться дистанционно – с центрального пульта управления и вручную – с

местного пульта управления. Вспомогательная электростанция предназначена для обеспечения всех потребностей ледокола в электроэнергии при любых режимах его работы, и управление ею полностью автоматизировано.

В навигацию 1977–1978 годов ледокол «Капитан Сорокин» работал на различных участках Северного морского пути, активно содействовал проводке судов в Дудинку. В 1978 году ледокол «Капитан Сорокин» привел по Северному морскому пути в Дудинку транспортное судно с грузами для Таймыра и Норильского промрайона – теплоход «Павел Пономарёв». Началась круглогодичная навигация на линии Мурманск – Дудинка.

В конце 1990-х прошёл переоборудование на верфи в Германии с изменением формы носа.

#### Библиография:

1. **Сендык, А.** Экипажам ледокола «Капитан Сорокин» и дизель-электрохода «Павел Пономарёв», открывшим круглогодичную навигацию на Таймыре [Текст]: [стихи] / Анатолий Сендык // Таймыр. – 2007. – 23 марта. – С. 7; Таймыр (юбилейный выпуск). – 2012. – июнь (№73). – С. 5.
2. **Лихов, А.** Из биографии ледокола / Алексей Лихов // Советский Таймыр. – 1992. – 25 ноября. – С.1. – (Нужен Северу).
3. **Морские суда для Арктики** // Летопись Севера: [сб.]. – М., 1982. – Т. 10. – С. 118-119. – Из содерж.: Арктический ледокол «Капитан Сорокин».

### «Комсомолец Гладков», теплоход

Пассажирское судно «Комсомолец Гладков» построено 1 мая 1972 года. Автор проекта: Черноморское ЦПКБ (УССР, город Одесса). Место постройки: Судоремонтный завод «Красная Кузница», Россия, город Архангельск (по другим данным СРЗ «Красный моряк», город Ростов-на-Дону). Рейдово-портовое пассажирское судно мощностью 110 кВт на 45 мест. Тип судна: рейдово-портовое стальное однопалубное, с избыточным надводным бортом с рубкой, с наклонным форштевнем и крейсерской кормой, дизельное, одновинтовое с винтами фиксируемого шага (ВФШ) пассажирское судно.



Назначение: перевозка безкоечных пассажиров в портовом и рейдовом плавании. Класс Регистра: КМ\*[I] III (пассажирское). Характеристики: Длина: 20,6 м. Ширина: 5,1 м. Высота борта на миделе: 2,62 м. Водоизмещение полное: 63,9 т. Осадка средняя в грузу: 1,54 м. Водоизмещение порожним: 52,7 т. Осадка средняя порожнем: 1,38 м. Осадка наибольшая (кормой) в грузу: 1,67 м. Дедвейт: 11,2 т. Валовая регистровая вместимость: 54,2 рег. т. Грузоподъёмность: 6,75 т. Скорость свободного хода (в балласте): 9,9 уз. Экипаж (на вахте): 3 чел. Тип ГД: дизель ЗД6 (6Ч15/18). Мощность ГД: 1х110 кВт.

Теплоход «Комсомолец Гладков» назвали в память о красноярском комсомольце Анатолии Ивановиче Гладкове (1907–1928 гг.), руководившем комсомольской ячейкой, погибшем в период становления Советской власти в Сибири.

Теплоход работал (перевозил людей) в 1970–1980-х годах на линии Дудинка – аэропорт, Дудинка – Левинские Пески. В 1973 году в газетной заметке: «Комсомолец

Гладков» рассказывали о судне и его экипаже: «семь рейсов в аэропорт, четыре – на Левинские Пески, целый день бороздит «Комсомолец Гладков енисейские волны. Дружный коллектив из шести человек, работая в две смены, обеспечивает бесперебойную работу судна: Арнольд Константинович Фигурин – капитан, его дублёр – капитан Владимир Давыдович Шойхет, матросы-кассиры – Людмила Васильевна Фигурина и Вера Павловна Тимофеева, рулевые мотористы – Виктор Карташев и Николай Познаков». В 1982 году заметка: «Имени комсомольца» знакомит уже с новыми членами экипажа теплохода: «уже пять лет возглавляет команду «Комсомольца Гладкова» Василий Ярославович Юськов, капитан-дублёр – Анатолий Васильевич Высоцкий, рулевой-моторист – Александр Бойко».

#### Библиография:

1. **Комарова, Л.** «Комсомолец Гладков» [Текст]: [катер, курсирующий по маршруту Дудинка – Левинские Пески] / Л. Комарова // Советский Таймыр. – 1973. – 18 сентября (№ 113). – С. 4.
2. **Юрчук, Н.** Имени комсомольца [Текст]: [о теплоходе «Комсомолец Гладков»] / Н. Юрчук; фот. Автора // Советский Таймыр. – 1982. – 26 июня (№ 125). – С. 1.

### «Коралл», теплоход

Теплоход «Коралл» построен в 1959 году на Ярославском судостроительном заводе (Завод № 345, предприятие п/я № 88) в городе Ярославле. Тип Ярославец. Проект 376-У. Приписка – Дудинка. С 2007 года владелец и оператор – ОАО «Хантайское».

Буксирный теплоход мощностью 150 л. с. Тип судна: одновинтовой буксир с седловатой палубой, ходовой рубкой и надстройкой на палубе, с капом над МО и кормовым грузовым трюмом. Назначение судна: буксировка малых судов, перевозка в трюмах 10-15 тонн груза, перевозка до 12 пассажиров. Класс Регистра: «О». Характеристики: Проект Р-376У. Длина: 21 м. Ширина: 3,98 м. Высота борта: 2,1 м. Высота габаритная: 6,65 м. Водоизмещение в грузу: 46,9 т. Осадка средняя в грузу: 1,27 м. Водоизмещение порожним: 30,3 т. Осадка средняя порожнем: 0,97 м. Скорость свободного хода: 10,5. Пассажировместимость: 11 чел. Экипаж (на вахте): 2 чел. Количество кочных мест: 4. Автономность: 5 суток. Мощность ГД: 1х110 кВт. Тип ГД: ЗД6 (6ЧСП15/18).

Судно «Коралл» работало на линии Дудинка – Снежногорск. Ежегодно за навигацию (с мая по октябрь месяцы) теплоход «Коралл» перевозил более 250 тонн груза. Экипаж теплохода: Александр Робертович Райсих (капитан); Василий Тимофеевич Клепко (помощник капитана); Дмитрий Гуренко (рулевой моторист). Капитан теплохода на страницах газеты рассказывал о работе экипажа судна: осуществлялись рейсы «в Снежногорск с грузами для посёлка Хантайское Озеро. Туда ходили со стройматериалами, бензином, промышленными и продовольственными товарами, а оттуда забирали рыбу. По пути заходили иногда в посёлок Потапово, тоже, разумеется, с грузами». В 2008 году на судне заменили старый двигатель новым – «ЗД6С», оснастили судно современным навигационным оборудованием.

#### Библиография:

1. **Ждёт экипаж серьезная** работа [Текст]: [о подготовке экипажа теплохода «Коралл» к навигации] // Таймыр. – 2008. – 12 июня (№ 67). – С. 2. – (Таймырская хроника).
2. **Солдаков, В.** Александр Райсих и его команда [Текст]: [о капитане теплохода «Коралл» Александре Робертовиче Райсике] / Владимир Солдаков; фот. Автора // Таймыр. – 2007. – 10 октября (№ 118). – С. 5. – (Командировка в глубинку) (У подножия Путоран).

3. **Райсих, А. Р.** Тридцать две навигации Александра Райсиха [Текст]: впереди – тридцать третья...: [беседа с капитаном теплохода «Коралл» ОАО «Хантайское» Александром Робертовичем Райсих] / беседовал Владимир Солдаков; фот. Владимира Солдакова // Таймыр. – 2009. – 15 января (№ 3). – С. 3. – (Новости и комментарии).

## «Коррект», судно

Летом 1913 года грузовой пароход «Коррект», груженный 1000 тоннами цемента для строительства железной дороги, отправился из Англии в Сибирь. На нём Фритьоф Нансен – полярный исследователь, норвежский путешественник совершил плавание из норвежского порта Тромсе к устью Енисея с целью изучения центральных частей Северного Ледовитого океана, доказывая возможность использования арктических морей для систематического плавания между Европой и Сибирью.



Пароход «Коррект», на котором было совершено плавание, был обычный «купец-грузовик» небольшого размера, всего 1600 тонн. Капитаном судна в 1913 году был Иоганн Самуэльсен, запасной офицер норвежского флота. Самуэльсен лично, вместе с владельцем, покупал пароход «Коррект» в 1908 году и являлся его капитаном в течение нескольких лет, совершая рейсы с грузом по Средиземному морю.

В ходе плавания пароход останавливался на полуострове Ямал и путешественники общались с аборигенами, стояли на рейде острова Диксон. Пароход вошёл в устье Енисея, где к нему привёз торговые грузы пароход-буксир «Туруханск». Так за сезон навигации впервые в короткой истории коммерческих перевозок Северным морским путём пароход успел с экономической выгодой осуществить свою миссию. Самым трудным и опасным во время плавания было движение во льдах. С особенно плотными льдами экспедиция столкнулась в Карском море. Путешественники опирались на теорию Ф. Нансена, согласно которой полярные льды в течение каждых суток расходятся по два раза настолько, что можно в них плыть, пока они снова не сойдутся. Эта теория подтвердилась, и корабль достиг цели. Но в конце августа, в Енисейском заливе судно село на мель, на буксире было доставлено к острову Носоновскому. Ф. Нансен отправился в Красноярск, откуда предпринял поездку по Восточной Сибири и Дальнему Востоку.

Фритьоф Нансен по итогам своего участия в путешествии на «Корректе» по Северному морскому пути и самостоятельной поездки по Сибири и Дальнему Востоку написал книгу «В страну будущего». Этот рейс, доказавший возможность регулярной морской связи Сибири с Европой, вызвал огромный интерес в России и за границей. Фритьоф Нансен не только верил в организацию судоходства по Северному морскому пути, но и дал ряд советов по изучению Карского моря: «Путь, которым прошёл «Коррект», должен дать дешёвый выход к морю колоссальным богатствам Сибири. Этот путь открыт не нами, не «Корректором», мы только прошли им... Нет никаких оснований считать Карское море непроходимым. Неудачи там случайны, удачи же, напротив, закономерны. Но, чтобы хорошо наладить судоходство по Карскому морю, надо постоянно наблюдать за его льдами, изучить его морские течения, построить радиостанции... Я вижу картину, которая откроется в недалеком будущем среди вечных снегов и льда. Небольшой отряд аэропланов парит в воздухе. От этих воздушных разведчиков не укрывается малейшее движение льдов. Сведения, добытые

аэропланами, передаются радиостанциями – и, пользуясь ими, корабли смело идут к Оби и Енисею через Карское море, которым ещё недавно пугали моряков. Да, это пока ещё фантазия. Но я верю, что, послушное гению человека, Карское море станет таким же судоходным, как любое из морей земного шара. Только поменьше сомнений, побольше энергии и доброй воли довести дело до конца».

#### Библиография:

1. **Мухаметчикова, Е.** В стране самоедов [Текст]: [о книге Ф. Нансена «В страну будущего»] / Елена Мухаметчикова // Заполярный вестник. – 2010. – 6 мая. – С. 4.
2. **Нансен, Ф.** В страну будущего. Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море [Текст] / Ф. Нансен; пер. с норв.: А. Ганзен, П. Ганзен; послесл.: В. Ф. Бурханов. – Магадан: Книжное издательство, 1969. – 303 с.

### «Котуй», теплоход



Сухогрузный теплоход-площадка «Котуй», предназначенный для перевозки грузов, не боящихся подмочки. Год постройки судна: 1965. Место постройки: Жигаловская судостроительная верфь ЛРП МРФ РСФСР (город Жигалово). Проект: 414А.

Работал в Хатангском морском торговом порту. В 1984 году в газетной заметке: «Экипаж – одна семья», рассказывая о моряках теплохода «Котуй» Хатангского морского порта, писали: «Ходить по рекам Таймыра нелегко – это отлично понимает капитан теплохода «Котуй» Николай Иванович Воробьёв. В очередной раз повёл он свой экипаж в Волочанку. На теплоходе «Котуй» трудится дружный и работоспособный экипаж: старпом – Валерий Борисович Московский, машинным отделением заведует старший механик Александр Григорьевич Носков, опытный матрос-моторист Михаил Максимович Хабловский, знает любой тип двигателей, умеет разобраться в любой сложной поломке..., боцман – Владимир Васильевич Васильев, повара на судне – Ирина Григорьевна Хабловская, Татьяна Викторовна Федотова. Навигация на Хатанге короткая, теплоходу «Котуй» надо успеть и уголь развезти в посёлки района, и гравий для нужд строительства. Затем морская навигация начнётся и ходить «Котую» в залив для перевалки грузов и морских судов».

Текущее состояние: судно заброшено.

#### Библиография:

1. **Михайлов, В.** Экипаж – одна семья [Текст]: [о теплоходе «Котуй» Хатангского морского порта] / В. Михайлов // Советский Таймыр. – 1984. – 30 июня (№ 126). – С. 2.
2. **Федулов, В.** Им сверху видно все?.. [Текст]: [в Хатангском морском порту прошло профсоюзное отчетно-выборное собрание] / В. М. Федулов // Советский Таймыр. – 1987. – 10 ноября (№ 215). – С. 3.

## «Красин», ледокол



Ледокол «Красин» (до 1927 года – «Святогор») – арктический ледокол русского и советского флотов, построенный на верфи «W. G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd.» в городе Ньюкасл-апон-Тайн в Великобритании. Судно спущено на воду: 3 августа 1916 года, построено: 15 сентября 1917 года. Вошло в состав флотилии Северного Ледовитого океана. В 1919 году ледокол «Святогор» ушёл в Англию. На протяжении нескольких десятилетий он был самым мощным арктическим ледоколом в мире. Характеристики: Длина, м: 98.53. Ширина, м: 21.64. Осадка, м: 7.88. Высота борта, м: 12.61. Валовая вместимость, р.т: 5484. Дедвейт, т: 4220. Водоизмещение, т: 10620. Мощность силовой установки, л.с.: 10000. Скорость, уз: 9,6/15,0.

В 1927 году ледокол переименовали в «Красин» в память советского дипломата (торгпреда в Великобритании Леонида Борисовича Красина), много сделавшего для возвращения судна в Россию. Вскоре ледокол прославился на весь мир. В 1928 году при возвращении с Северного полюса потерпел катастрофу дирижабль «Италия». Оставшиеся в живых члены экспедиции генерала Умберто Нобиле и он сам оказались среди ледяной пустыни. Из всех судов, посланных на выручку, лишь «Красин» смог добраться до ледового лагеря экспедиции и спасти людей. На обратном пути он оказал помощь германскому пассажирскому судну «Монте Сервантес» с полутора тысячами пассажиров на борту, которое получило пробоины, налетев на лёд. За этот героический поход ледокол был награждён орденом «Трудового Красного Знамени».



Война застала ледокол на Дальнем Востоке. «Красин» был вынужден совершить переход через Тихий и Атлантический океаны, Панамский канал, чтобы поспеть к началу навигации в западном секторе Арктики. Последняя часть его пути проходила в составе Северного конвоя PQ-15. После перехода последовала будничная, но опасная работа в охваченной войной Арктике. За одним из караванов транспортов, ведомых «Красиным», охотился немецкий «карманный линкор» «Адмирал Шеер», и лишь чудо спасло ледокол и его караван от встречи с ним. Капитаном ледокола «Красин» в 1942–1945 годах был Михаил Гаврилович Марков. После войны ледокол продолжал трудиться в Арктике.

В роли ледокола «Красин» работал до 1972 года, затем был передан в Морскую арктическую

геологоразведочную экспедицию (МАГЭ), которая входила в состав ПГО «Севморгеология» Министерства геологии СССР. Были ликвидированы две носовые паровые машины и на их место установлены два трёхфазных турбогенератора. «Красин» из класса ледоколов был переведён в класс научно-исследовательских судов и стал использоваться для разведки нефти и газа в арктических морях.

Судно выведено из состава транспортного флота в 1998 году. С 1998 года – судно-музей в Санкт-Петербурге (Филиал Музея мирового океана).

#### Библиография:

1. **Иванов, В.** Идущие впереди [Текст]: [о гидрографических экспедициях в Арктику] / В. Иванов // Советский Таймыр. – 1988. – 2 июля (№ 127-128). – С. 4.
2. **Кузнецов, Н.** Как воевал ледокол «Красин» [Текст]: поход через два океана длиной 15 309 миль / Никита Кузнецов // Родина. – 2016. – № 6. – С. 130-133: фот.
3. **Ларьков, С.** Красная палатка [Текст]: судьбы участников знаменитой экспедиции: [о самом мощном ледоколе страны 20-30-х гг. «Красине»] / Сергей Ларьков // Мир Севера. – 2004. – № 4. – С. 26-32: фот. – (Кровавый век).

### «Красноярский рабочий», теплоход



Теплоход «Красноярский рабочий», находился в государственной собственности и эксплуатировался в Енисейском речном пароходстве в Карском море и на Енисее с 1930 по 1977 годы. Построен по проекту инженера Н. М. Туркова в 1930 году в Германии на верфи «F. Schichau GmbH Elbing» в городе Эльбинге (Западная Пруссия).

Тип судна: однопалубный, с возвышенной носовой частью и центральной надстройкой, с корпусом, выполненным по системе поперечного набора, с двойным дном в районе машинного отделения, двухвинтовой морской буксир. Мощность: 1400 л.с. Длина: 60 м. Ширина: 11.4 м. Высота борта: 2.4 м. Осадка: 1.5 м. Водоизмещение: 794 т. Количество и мощность главного двигателя, кВт: 24515. Марка главного двигателя: MAN (ФРГ). Тяговое усилие на гаке, т: 8.4...10.7. Скорость хода: 10.7 уз. Двигатель – 2 винта. Количество палуб: 1. Количество переборок: 9. Количество и грузоподъёмность грузовых стрел, т: 240.5. «Красноярский рабочий» - это настоящий гибрид, паротеплоход! Главные двигатели у него – дизельные, а вот всё вспомогательное оборудование, включая шпиль, брашпиль, буксирную и грузовые лебёдки, рулевой привод и различные механизмы в машинном отделении – паровые. И для снабжения их паром на борту установлен весьма мощный котёл.





Буксир, названный именем газеты «Красноярский рабочий», славно и долго трудился в суровых краях, ему посчастливилось быть настоящим первооткрывателем. Он открывал речные пути на Туру, Байкит, Ванавару (что было основополагающим для включения Таймырского и Эвенкийского округов в состав Красноярского края). В 1933 году он вёл за собой суда первой Пясинской экспедиции – первой заброске грузов от Енисейска, через Карское море на реку Пясино, к пристани Валёк. Четыре тысячи километров преодолели суда, доставив первые грузы к месту, где разворачивалось строительство Норильского горно-металлургического комбината. В 1936 году подобная экспедиция состоялась вновь – ещё один караван барж с оборудованием и снабжением для Норильского комбината был доставлен на Таймыр. Рейс оказался очень сложным, все суда, входившие в состав экспедиции, зазимовали на озере Пясино, и лишь теплоход «Красноярский рабочий» с трудом вырвался из ледового плена и в конце октября прибыл в Красноярск. И не раз ещё потом, «Красноярский рабочий», уходил в рейс в самые поздние сроки навигации, зачастую останавливаясь на реке на случайную зимовку. Это он спускал караваны

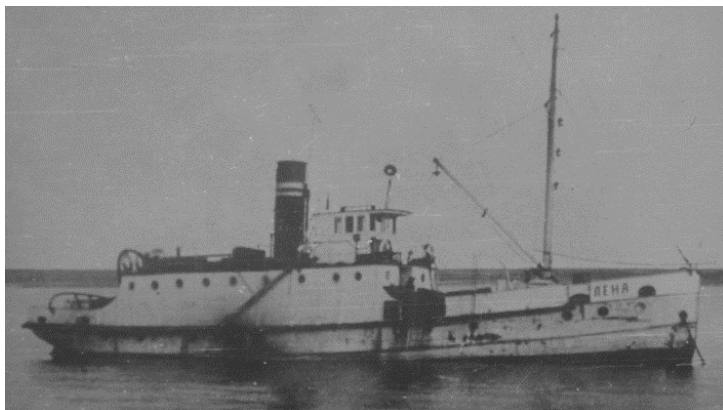
численностью до 20 и более барж общей протяжённостью до 1,5 километра, открывал на Енисее новые места для отстоя флота, будучи застигнутым ранним ледоставом. За успешное выполнение плана грузоперевозок в октябре месяце 1944 года теплоходу «Красноярский рабочий» присуждён переходящий вымпел Государственного Комитета Оборона, за перевыполнение плана судоремонта в ноябре месяце этот вымпел был оставлен за теплоходом. В 1965 году он привёл в Красноярск из Дудинки морской лихтер «Лодьма» с первой гидротурбиной для Красноярской ГЭС.

В экипаже теплохода в разное время трудились: первый капитан – Михаил Елиферьевич Лиханский (наблюдал за строительством этого судна и принял со стапелей, перегонял его из Германии) в 1931–1932 гг.; капитан Михаил Михайлович Меркушев (конец 1930-х годов); лоцманы А. С. Горев и Л. Г. Жданов; механик Н. Н. Ефремов; штурман В. С. Ермолаев; капитан Михаил Мордарьевич Мутовин (1942); капитан Алексей Николаевич Захаров; 3-й штурман М. И. Карабонцев; главный механик Н. В. Астафьев; пом. механика Константин Федорович Селезнев. В 1977 году судно передали во вспомогательную группу флота Енисейского речного пароходства и сделали плавучей учебной базой для Красноярского детского речного пароходства, его хранителем был назначен капитан Георгий Мефодьевич Угрюмов.

#### Библиография:

1. **Архив «СТ»** [Текст]: (о чем писала газета «Советский Таймыр» в 1934–1935 годах) // Советский Таймыр. – 1982. – 27 марта (№ 60). – С. 2.
2. **Ващенко, П. Т.** Водные пути Таймыра [Текст]: из истории освоения Енисейского Севера / П. Т. Ващенко // Советский Таймыр. – 1967. – 7 апреля (№ 43). – С. 3, 4.
3. **Таскин, И. П.** Три богатыря [Текст]: корабли как и люди имеют свою судьбу, рождаются и умирают, оставляя след в истории: [флот Енисейского пароходства] / Игорь Таскин; фот. Авт. // Красноярский рабочий. – 2011. – 18 июня (№ 108). – С. 7.

## «Лена», пароход

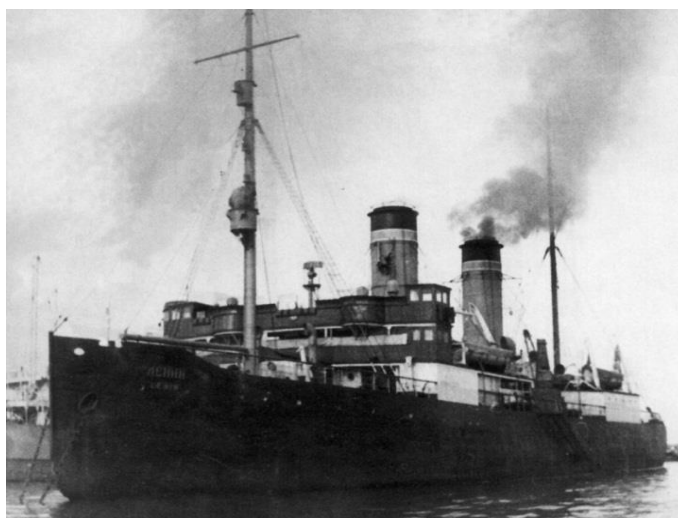


В 1877 году исследователю Сибири, промышленнику А. М. Сибирякову пришла мысль наладить снабжение Якутской области через арктические моря. Он заказал в Швеции винтовой пароход с тем, чтобы тот был построен к моменту выхода экспедиции Адольфа Эрика Норденшельда из Норвегии, примерно к июню 1878 года. Контракт был выдержан в срок и пароход «Лена», включенный в

караван вместе со знаменитой «Вегой», прошёл путь до одноимённой реки, явившись первым русским судном, пересекшим траверз мыса Челюскина. Из воспоминаний самого Норденшельда можно сделать вывод, что именно «Лена», как разведчик, прошла вперёд «Веги» по проливу, который впоследствии назовут именем Вилькицкого. Построено это замечательное судно в 1875 году на заводе «Мотала», контракт на постройку был заключён самим А. Э. Норденшельдом 18 января 1878 года. Капитан Ганс Христиан Иоганнесен проработал на «Лене» до 1880 года. В дальнейшем «Лена» совершала не только грузовые рейсы с доставкой почты или рыбаков в низовья реки, но и оказывала помощь экспедиции исчезнувшего во льдах Арктики барона Толля, неоднократно выходя в бухту Тикси. В путевых очерках многих путешественников рассказывается о пароходе «Лене», один из них – Александр Бычков писал: «Этот маленький красивый пароход, имеющий всего лишь 16 футов в ширину, с машиною в 75 сил, сделанный из стали, прекрасно устроен и приспособлен к морскому плаванию. Но за время своей службы на Лене ему пришлось пройти много мытарств и пребывать в руках нескольких хозяев...».

Списано судно в 1953 году.

## «Ленин», ледокол



Ледокол «Ленин», название с 1934–1959 годы (другие названия: «Святой Александр Невский», «Александр Невский», «Владимир Ильич»), спущен на воду:

10 декабря 1916 года, построен в 1917 году. Место постройки: «Armstrong Whitworth & Co.» (Ньюкасл).

Тип судна и характеристики: пароход, ледокол. Конструктивный тип: 2 палубы, 15 переборок, двойное дно, 2 задних винта, 1 передний винт. Валовая вместимость: 3828 рег.т. Чистая вместимость: 1310 рег.т. Дедвейт: 2140 т. Длина: 85,65 м. Ширина: 19,47 м. Высота борта: 9,75 м. Осадка: 5,75 м. Тип ГД: паровые машины тройного расширения. Мощность ГД: 3 x 2650 л.с. Скорость: 13,0/15,0 уз. Количество грузовых трюмов: 2. Количество и грузоподъёмность грузовых кранов: 2 x 2,0 т.

В 1945 году ледокол «Ленин», капитаном которого (1941–1943 гг.) был Н. И. Хромцов, за отличную работу и боевые заслуги в годы Великой Отечественной войны был награждён орденом Ленина.

Комсомольско-молодёжная вахта кочегаров на ледоколе «Ленин», работая по-стахановски, в течение нескольких лет держала первенство среди моряков бассейна («Летопись Севера», Т. 10, М., 1982, С. 67).

Списан ледокол в 1968 году.



#### Библиография:

1. О награждении ледокола «Ленин» орденом Ленина: Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 декабря 1945 г. // Дудинка. – 2003. – № 11-12. – С. 27; Советский Таймыр. – 1945. – 7 декабря (№ 140). – С. 1. – Из содерж.: Текст указа: За образцовую работу по проводке транспортов с грузами в тяжелых ледовых условиях в период Великой Отечественной войны наградить ледокол «Ленин» орденом Ленина.

### «Ленин», атомный ледокол



В Ленинграде в августе 1956 года был заложен, в 1957 году спущен на воду, а в 1959 году вошёл в строй ледокол «Ленин» с атомной энергетической установкой, мощностью 44 тыс. л. с. Атомоход «Ленин» – первый в мире ледокол на ядерном топливе участвовал в арктической навигации 1960 года. Эта навигация ознаменовала начало новой эпохи в освоении арктических морей. Первым капитаном нового ледового исполина стал Павел Акимович Пономарёв. В 1961 году атомный ледокол «Ленин» совершил сверхпоздний ледовый рейс для организации дрейфующей станции «Северный полюс-10» в восточном районе Арктики. Этот рейс был первым в числе известных высокоширотных рейсов последующих лет, давших значительное количество

ценнейшего материала для изучения специфики плавания в Северном Ледовитом океане.

Создание ледокола «Ленин» является важной вехой в освоении Северного морского пути. Его эксплуатация в Арктике оказалась успешной и показала, что ледокол такого класса обладает высокой ледопроеходимостью и хорошей маневренностью в сложных ледовых условиях.

В 1970 году на атомном ледоколе «Ленин» «вырезали» старую реакторную установку ОК-150, вместо неё установили новую реакторную установку ОК-900.

В первой половине 1970-х годов с помощью атомного ледокола «Ленин» и дизель-электрических ледоколов удалось продлить навигацию в западном районе Арктики на несколько месяцев и обеспечить более равномерную перевозку грузов Норильского комбината, а также организовать вывоз его продукции в Мурманск и другие порты в посленавигационный период.

В начале 1974 года в газете писали: «Команда атомного ледокола «Ленин» является шефом Диксонской средней школы. Комсомольцы школы и атомохода заключили между собой договор на социалистическое соревнование. Шефы и подшефные проводят вместе вечера отдыха, встречаются на тематических вечерах, на спортивных площадках» («Советский Таймыр», 1974, 3 января, С. 4).

С 1989 года ледокол не эксплуатируется.

#### **Библиография:**

1. «Ленину» от «Надежды» [Текст]: [в Мурманске состоялась церемония по передаче музею атомного ледокола «Ленин» уникальных экспонатов] // Заполярная правда. – 2010. – 4 июня (№ 79). – С. 5.
2. **Бурков, Г.** Живи долго, атомоход! [Текст]: атомному ледоколу «Ленин» – 50 лет / Герман Бурков // Таймыр. – 2010. – 15 января (№ 4). – С. 4.

### **«Металлург», буксир**

Буксир «Металлург» – ветеран портового флота. С 1969 года работал он в Дудинском порту. В обязанности портового буксира входила помощь лоцману при швартовке и отшвартовке судов. При этом необходима ювелирная точность, мгновенная реакция и мастерство судовождения. Капитан буксира – Валерий Павлович Мартынов.

#### **Библиография:**

1. **Иванов, В.** «Металлург»! Спасибо за работу! [Текст]: [буксир «Металлург»] / В. Иванов // Советский Таймыр. – 1984. – 25 августа. – С. 1.

### **«Механик Сабеев», теплоход, «Капитан Сабеев», буксир**

Буксирный теплоход «Механик Сабеев» (позже, ок. 1992 г. переименован в «Таймыр», затем ок. 1995 г. в «Тикси») построен в 1975 году на Осетровской судовой верфи Ленского пароходства (город Усть-Кут). 11 сентября 1975 года прибыл в порт приписки – Дудинку, работать в Дудинском морском порту. 23 июня 1976 года на нём состоялась



торжественная церемония поднятия государственного флага («Таймыр. 75», Красноярск, 2007, С. 107). В газетной заметке: «Тон задают капитаны» сообщали: «добросовестно трудится в коллективе портфлота Дудинского морского порта капитан-дублёр теплохода «Механик Сабеев» Пётр Антонович Коковин» («Советский Таймыр», 1984, 30 июня, С. 1).

Буксир-толкач «Капитан Сабеев» построен 6 июня 1993 года на Красноярской судостроительной верфи (город Красноярск). Владелец и оператор – Енисейское речное

пароходство. Приписка – Подтёсово. Текущее состояние – холодный отстой с 2004 года. До 2008 года – порт приписки – Дудинка, владелец ГК «Норильский Никель».

Теплоход «Механик Сабеев» и буксир «Капитан Сабеев» названы в честь ветерана Великой Отечественной войны, ветерана труда, бывшего заместителя начальника Дудинского порта по механизации, Леонида Афанасьевича Сабеева, который много сил и здоровья отдал освоению Заполярья, внёс достойный вклад в развитие и улучшение работы порта, где проработал тридцать лет, до конца своей жизни. Награждён правительственными наградами за доблесть и мужество на фронте, за добросовестный труд в мирное время. Его грудь украшали ордена Октябрьской революции и Дружбы народов.



### Библиография:

1. Соловьёв, П. Имя на борту [Текст]: [суда Дудинского морского порта] / Павел Соловьёв // Дудинка. – 2003. - № 3-5. – С. 15-18: фото. – (Летопись нашего города).
2. Лихов, А. И падал в битве человек в горячий снег... [Текст]: [о Леониде Афанасьевиче Сабееве, участнике Сталинградской битвы] / Алексей Лихов // Таймыр. – 1999. – 28 января. – С. 7.
3. За новым пополнением [Текст]: [новый буксир «Капитан Сабеев» для Дудинского морского порта] / [соб. Информ.] // Советский Таймыр. – 1992. – 18 ноября. – С. 2. – (Для навигации-93).

## «М. Ю. Лермонтов», теплоход

Грузопассажирский дизель-электроход «М. Ю. Лермонтов», мощностью 588 кВт, построен в 1957 году. Проект: 785, 785А, тип «Россия». Место постройки: «Slovenski Lodenice / ZTS (Zavody Tazkeho Strojarnstvo)» (Чехословакия, город Комарно).

Тип судна: грузопассажирский винтовой дизель-электроход с обносами и двухдечной надстройкой. Назначение судна: перевозка пассажиров и багажа с большой скоростью. Класс Регистра: «О». Характеристики: Длина: 80,22 м; Ширина: 12,55 м; Высота борта: 3,15 м; Высота габаритная: 11,4 м; Водоизмещение расчётное: 1003 т; Осадка наибольшая: 1,9 м; Водоизмещение порожнем: 779 т; Осадка кормой порожнем: 1,78 м; Грузоподъёмность: 40 т; Пассажировместимость: 259 чел.; Скорость судна: 20,5 км/ч; Мест для экипажа: 47; Тип главного ДГ: дизель 6L275 (294 кВт), генератор

LM-8029-10; Мощность ГД: 2x273 кВт; Тип гребного э/д: LM-8052-10; Мощность гребного э/д: 2x250 кВт.



Судно проектировали специально для работы на Енисее. Первый рейс из Европы в Красноярск длился три месяца – через реки, проливы и три моря: Чёрное, Азовское, Карское. Первый капитан – Владимир Николаевич Данцер, 40 лет он командовал в рубке теплохода «Лермонтов».

20 августа 1968 года в газете «Советский Таймыр» писали: «Белый, как чайка, теплоход «М. Ю. Лермонтов» подходит к причалу пристани. Слышатся песни. В воздух взлетают ракеты.

Духовой оркестр играет встречный марш. Радостные встречи, шум...». Так встречали дудинских ребят, возвратившихся из лагеря «Таёжный», что находится недалеко от Красноярска. Два месяца отдыхали там ребята.

В 2007 году в статье «Юбилейный рейс Лермонтова» рассказывали историю судна и знакомили с экипажем: «За это время выполнено пятьсот рейсов по маршруту Красноярск – Дудинка – Красноярск, перевезены тысячи пассажиров, не считая многих сотен тонн хозяйственных грузов. Экипаж «Лермонтова» насчитывает 36 человек. Капитан судна – Владимир Александрович Тараканников; рулевой матрос – Даниил Коваль. Элегантная осанка третьего штурмана Романа Кима, уверенная поступь боцмана Геннадия Родина, приветливая улыбка буфетчицы Татьяны Горбачевской, грация проводницы Нелли Бесфамильной, общительность старшего помощника капитана Андрея Андреевича Пахомова – всё это подчёркивает необычность юбилейного пятисотого, рейса».

В 2013 году сообщали: «В последнюю навигацию на север отправился дизель-электроход «Михаил Лермонтов». 55 лет на Енисее. В 1990-е из-за безденежья судно поставили на прикол. Но в 2009 году инспекторы всех ведомств были удивлены техническим состоянием судна. Прокатиться по Енисею стоит дороже, чем лететь на самолёте. Иностранцы берут билеты исключительно на «Лермонтова». Здесь многое сохранилось с середины прошлого века: деревянные перила, люстра в ресторане, заменили только стекло. В юбилейный 55-й год дизель-электроход «Михаил Лермонтов» остался последним и на Енисее, и в России. Суда этой серии давно списали».

Текущее состояние: не эксплуатируется.



### Библиография:

1. **Александров, П.** Навигация началась [Текст]: [вслед за ледоходом в Дудинку пришли первые пассажирские и грузовые суда] / П. Александров // Советский Таймыр. – 1966. – 12 июня (№ 71). – С. 1.
2. **Аплеснева, И.** Навигацию откроет «Михаил Лермонтов» [Текст]: на лето и осень запланировано шестьдесят пассажирских рейсов / Ирина Аплеснева // Таймыр. – 2011. – 21 апреля (№ 43). – С. 1.
3. **Лизунов, В.** Юбилейный рейс «Лермонтова» [Текст]: путевые зарисовки: [дизель-электроход «Лермонтов»] / Владимир Лизунов // Таймыр. – 2007. – 20 сентября. – С. 6. – (Есть повод).

## «Михаил Сомов», экспедиционное судно



Экспедиционное судно «Михаил Сомов» заложено 10 октября 1974 года, построено 30 июня 1975 года. Место постройки: Херсонский Судостроительный завод (СССР, ССЗ № 873, город Херсон). Проект 550 типа «Амгуема». Формула класса: КМ(\*)УЛА[2] R12 исследовательское. Тип судна: дизель-электроход, ледокольно-транспортное (сухогруз). Экипаж: 55+12 чел. Валовая вместимость: 7457-8108 рег.т; Дедвейт: 6340-9573 т; Длина: 133,0 м; Ширина: 18,8 м; Высота борта: 11,6 м; Осадка: 9,1 м; Количество ГД: 4; Марка ГД: «10ДН 20,7/25,4» (СССР); Суммарная мощность ГД: 7200 л.с. (5300 кВт); Скорость: 14,9/16,4 уз.; 4 грузовых трюма вместимостью 1818, 2785, 3047 и 1656 куб.м; 8 грузовых стрел грузоподъемностью 6х5,0 т и 2х10,0 т. Оператор: Северное территориальное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

В августе 2000 года научно-исследовательское судно «Михаил Сомов», на борту которого находилась научно-исследовательская экспедиция «Северный морской путь – Арктика, 2000» вышло из порта Архангельск и взяло курс на восток с заходом в морские порты и населённые пункты, расположенные по арктическому побережью. Целями комплексной экспедиции явились изучение современной ситуации Северного морского пути (СМП) и арктических регионов.

### Библиография:

1. **Аплеснева, И.** Говорим – Арктика, подразумеваем – Диксон: «Михаил Сомов» побратался с северными широтами [Текст]: [о научно-исследовательском судне «Михаил Сомов»] / Ирина Аплеснева; фото автора // Таймыр. – 2007. – 7 декабря. – С. 5. – (День Таймыра).
2. **Аплеснева, И.** Скиталец Арктики [Текст]: «Михаил Сомов» побратался с высокими широтами: [о легендарном научно-экспедиционном судне «Михаил Сомов», дрейфующем льды Арктики] / Ирина Аплеснева // Таймыр. – 2009. – 8 апреля (№ 38). – С. 5.
3. **По Северному морскому пути** [Текст]: [научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов» отправится в высокие широты] // Таймыр. – 2011. – 12 мая (№ 50). – С. 2.
4. **Трагической дорогой Георгия Седова** [Текст]: морская арктическая: хроники событий: [о работе Морской арктической экспедиции на судне «Михаил Сомов»] / подгот., фот. И. П. Аплеснева // Таймыр. – 2009. – 19 ноября (№ 135). – С. 5. – (Наш край).

## «Мончегорск», дизель-электроход

Судно ледового класса, дизель-электроход «Мончегорск» собственного флота ГМК «Норильский никель», заложен 17 января 2008 года, построен 31 июля 2008 года. Место постройки: «Wadan Shipyards MTW / Nordic Yards» (Германия, город Висмар).

Проект: Aker ACS650, тип «Норильский никель». Судно отвечает самым последним требованиям в плане технологического оснащения.



Тип судна: контейнерное судно наивысшего ледокольного класса, с пониженным надводным бортом, четырьмя трюмами, оборудованными люковыми закрытиями, машинным отделением и надстройкой, расположенными в корме, с рубкой, обеспечивающей полный круговой обзор и оборудованное винторулевым комплексом Azipod, позволяющим реализовать концепцию судна двойного действия (Double Acting Ship): в открытой воде судно перемещается носовой частью вперед, а по тонкому и рифленому льду — кормой вперед. Конструкция и ледовые усиления корпуса позволяют преодолевать гладкий лёд толщиной до 1,7 метра и рифлёный (барьерный) лёд толщиной до 15 метров со значительно меньшей установленной мощностью (13 МВт) и более низкими энергозатратами, чем обычное дизельное судно с аналогичным весом и конструкцией корпуса.

Назначение: перевозка контейнеров, массовых грузов в трюмах по северным и арктическим водным путям без ледокольной проводки.

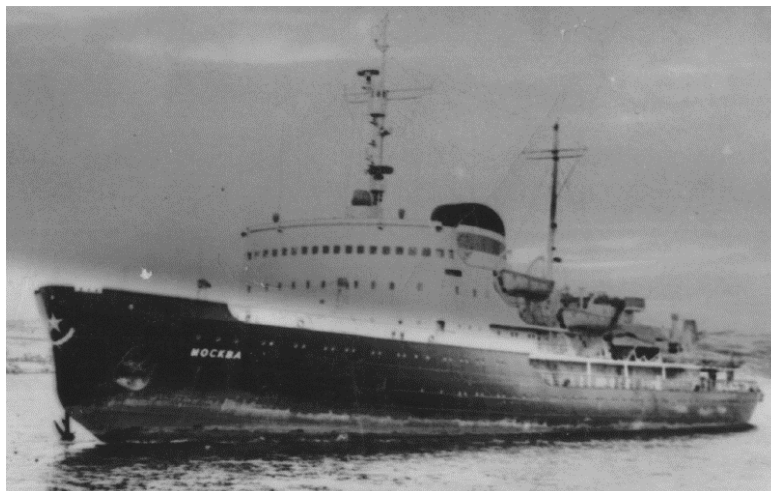
В 2010 году впервые в истории компании и морского судоходства по Северному морскому пути был совершён экспериментальный рейс на судне «Мончегорск» по маршруту Мурманск – Дудинка – Пусан (Южная Корея) – Шанхай (КНР).

#### Библиография:

1. **Быстро и изящно** [Текст]: [продолжается первый в истории «Норильского никеля» рейс дизель-электрохода «Мончегорск» по восточной части Северного морского пути в порты Юго-Восточной Азии] // Заполярный вестник. – 2010. – 29 сентября, № 182. – С. 2: фот.
2. **Гунина, С.** Великий никелевый путь [Текст]: [норильчане внесут свой вклад в развитие Северного морского пути: судно «Мончегорск» совершит рейс по новому маршруту Мурманск – Дудинка – Пусан – Шанхай] / Светлана Гунина; фот. Автора // Заполярная правда. – 2010. – 24 сентября (№ 142). – С. 6. – (ГМК: Горняк. Металлург. Компания).
3. **Зотов, И.** «Размеренно течет Енисей-батюшка» [Текст]: [рейс судна «Мончегорск» по новому маршруту] / Иван Зотов; фот. Андрея Солдакова // Заполярный вестник. – 2010. – 22 сентября (№ 177). – С. 2. – (События. Мнения: в номер!).
4. **Названия, имена, люди** [Текст]: [выдержки их бортового журнала дизель-электрохода «Мончегорск»] // Заполярный вестник. – 2010. – 30 сентября (№ 183). – С. 3.
5. **Попова, Е.** Капитан очень дальнего плавания [Текст]: [о капитане дизель-электрохода Сергее Кудрявцеве и его команде] / Елена Попова; фот.: Дениса Кожевникова, Николая Щипко // Заполярный вестник. – 2010. – 28 декабря (№ 246). – С. 1; 4. – (Гость «ЗВ»).



## «Москва», ледокол



Ледокол «Москва» построен фирмой «Wdrtsild – Sandvikens Skeppsdoeka» в Финляндии, вступил в строй в июне 1960 года. Это судно с красивыми корабельными очертаниями, несущий на своей мощной груди лавровый венок с пятиконечной звездой и название столицы нашей Родины – Москвы.

Ледокол «Москва» по своей мощности являлся вторым в мире после атомохода «Ленин» и первым в мире с дизельэлектрическими и паровыми установками, его мощность на гребных валах составляла 22 тыс. эффективных лошадиных сил. Ледокол трёхвинтовой, все винты расположены в корме, что ему и обеспечивало высокую проходимость в мощных льдах. Длина ледокола 122 метра, ширина – 24,5 метра. Управление ледоколом и механизмами автоматизировано. Экипаж ледокола – 100 человек. На судне кроме одноместных и двухместных кают были: кают-компания, салоны, столовая, клуб, библиотека, комната для классных учебных занятий, электрифицированный камбуз, пекарня, рефрижераторные склады, баня, амбулатория и больница с операционным кабинетом. На ледоколе имелись токарная и электромеханическая мастерские, кузница, агрегаты для варки и литья металлов. Эти мастерские обслуживали не только внутренние потребности ледокола, но и давали возможность оказывать неотложную помощь ремонтными работами, проводимым через льды судам. Ледокол работал на рейде Диксона, осуществлял проводку судов через пролив Вилькицкого. В навигацию 1960 года ледокол «Москва» участвовал в проводке более 80 судов.

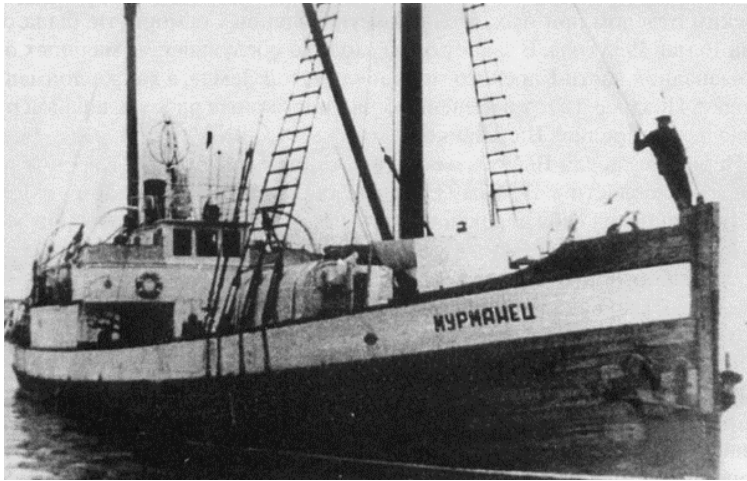
Ледокол списан в октябре 1990 года.

### Библиография:

1. Ледокол «Москва» в арктической навигации [Текст]: [проводка судов ледоколами в арктическую навигацию 1960 г.] / Гладышев // Советский Таймыр. – 1960. – 25 октября (№ 128). – С. 4.

## «Мурманец», гидрографическое судно

Гидрографическое судно «Мурманец» – парусно-моторный бот, экспедиционно-зверобойное судно Мурманского морского арктического пароходства (Главсевморпути). Построено в Норвегии в 1929 году. Бывшее название «Сторис». Корпус деревянный. Водоизмещение – 143,9 т, длина – 30,2 м, ширина – 8 м, мощность главного двигателя



(шведский «Болиндер») – 200 л. с., скорость м 6 уз. Экипаж 19 чел. Прибыл в Мурманск 15 июня 1938 года. Участвовал в промысле морского зверя. Первый капитан – Иван Никифорович Ульянов. Судно работало в Диксонской гидрографической базе. В 1937 году участвовал в поисках пропавшего самолёта С. А. Леваневского, в 1938 году – в спасении экспедиции (по снятию с дрейфующей льдины четвёрки папанинцев) «Северный полюс-1»,

в 1939–1940 – в выводе из ледового плена ледокольного парохода «Георгий Седов», за что (в 1940 г.) удостоился ордена Трудового Красного Знамени. В годы Великой Отечественной войны, вооружённый двумя пулемётами, вёл ледовую и оперативную разведку, спасал людей с терпящих бедствие судов, действовал в составе полярных конвоев. Экипаж «Мурманца» предупреждал суда о шаровых минах и невзорвавшихся торпедах на песчаных берегах. Участвовал в боевом охранении судов союзных стран, доставлявших военные грузы в Мурманск и Архангельск (капитан – Пётр Иванович Котцов). За мужество и образцовое командование капитан «Мурманца» П. И. Котцов отмечен орденом Отечественной войны II степени. В июле 1942 года «Мурманец» подобрал у берегов Новой Земли около 100 моряков с погибших транспортов конвоя PQ-17 и доставил их в становище Малые Кармакулы. С 1943 года — головное судно ледового патруля, который возглавлял Алексей Фёдорович Трёшников. В 1945 году судно вернулось в Архангельск. Списано судно в 1953 году.

Пять географических объектов в Арктике – Новой Земле, Земле Франца-Иосифа, в море Лаптевых – носят имя «Мурманца».

#### Библиография:

1. **В море**, на льду и на карте [Текст]: [суда, работавшие в Диксонской гидрографической базе] // Диксон – снежной Арктики: [сб. статей / авт. кол.: Н. М. Адамович [и др.]; науч. ред. В. Г. Реданский]. – Красноярск, 2005. – С. 72-88.
2. **Кожевникова, Г. А.** 1938 год: Хроника спасения первой советской дрейфующей полярной станции «Северный полюс» [Текст]: [по публикациям в окружной газете «Советский Таймыр» за 1938 год] / Галина Кожевникова // Дудинка. – 2003. - № 8-10. – С. 14-18: фот.
3. **Левенко, А.** Героический «Мурманец» [Текст]: [зверобойный бот «Мурманец», географические названия в его честь] / А. Левенко // Заполярный вестник. – 2000. – 31 марта (№ 60). – С. 3. – (К 55-летию Великой Победы).

### «Надежда», дизель-электроход

Дизель-электроход «Надежда» заложен 23 июля 2008 года, построен 28 января 2009 года. Место постройки: «Wadan Shipyards MTW / Nordic Yards» (Германия, город Висмар). Проект: Aker ACS 650, тип «Норильский никель». Владелец и оператор: ОАО ГМК «Норильский Никель». Назначение: перевозка контейнеров, массовых грузов в трюмах по северным и арктическим водным путям без ледокольной проводки.

Тип судна: контейнерное судно наивысшего ледокольного класса, с пониженным надводным бортом, четырьмя трюмами, оборудованными люковыми закрытиями, машинным отделением и надстройкой, расположенными в корме, с рубкой,

обеспечивающей полный круговой обзор и оборудованное винторулевым комплексом Azipod, позволяющим реализовать концепцию судна двойного действия (Double Acting Ship): в открытой воде судно перемещается носовой частью вперёд, а по тонкому и рифлёному льду кормой вперёд. Конструкция и ледовые усиления корпуса позволяют преодолевать гладкий лёд толщиной до 1,7 метра и рифлёный (барьерный) лёд толщиной до 15 метров со значительно меньшей установленной мощностью (13 МВт) и более низкими энергозатратами, чем обычное дизельное судно с аналогичным весом и конструкцией корпуса.



#### Библиография:

1. **Стецевич, Л.** Наша «Надежда» самая надёжная [Текст]: [о дизель-электроходе «Надежда»] /Лариса Стецевич; фот. Николая Щипко //Заполярный вестник. – 2012. – 10 октября (№ 191). – С. 1, 2. – (Гость «ЗВ»).

### «Никифор Бегичев», грузовой теплоход



Грузовой теплоход «Никифор Бегичев» заложен 14 мая 1991 года, построен 4 декабря 1991 года. Место постройки: «Tille Scheepsbouw» (Нидерланды, город Кутстёрел). Универсальное грузовое судно имеет размер в длину 130 м и ширину 19 м. Валовой тоннаж судна составляет 7949 тонн.

Класс судна: КМ\* L1. Основные характеристики: валовая вместимость 7949 тонн; дедвейт 12200 тонн; высота борта: 11,7 метра; осадка в грузу 8,6 метра; скорость

15 узлов. Зерновая вместимость: 14.870 м<sup>3</sup>. Вместимость контейнеров TEU: 678. Палубные механизмы: — 3 крана расположенные по правому борту, грузоподъёмность каждого 40 тонн.

Сухогруз «Никифор Бегичев» работает в Хатангском морском торговом порту.

Судно названо в честь Никифора Алексеевича Бегичева (1874-1927), полярного исследователя, первопроходца Таймыра.

## «Норд», судно



Парусно-моторный деревянный бот «Норд» построен на Пиндушской судовой верфи в 1938 году. Тип судна: «Папанин». Водоизмещение: 430 т. Размеры: Длина: 34,1 м. Ширина: 7,05 м. Осадка: 3,8 м. ГЭУ: дизельная. Скорость: 7,5 узла. Грузоподъёмность 115 т.; мощность машины 200 л. с.; максимальная скорость 7,5 узлов. Капитан судна – Владимир Васильевич Павлов.

В 1938–1939 годах на парусно-моторном боте «Норд» (начальник Абрам Исаакович Косой) состоялась советская гидрографическая экспедиция. Она открыла и назвала в честь своего судна остров Норд, расположенный в восточной части Карского моря, архипелаг Норденшельда.

«Норд» находился в распоряжении Архангельской гидрографической базы. Во время Великой Отечественной войны передавался в оперативное подчинение Беломорской флотилии СФ, Новоземельской и Карской военно-морским базам. Вооружение: 1х45-мм пушка; 1х12,7-мм пулемёт.

23 августа 1944 года гидрографическое судно «Норд» вышло из порта Диксон, доставив смену зимовщиков на мыс Стерлегова, последовало к островам Мона зажигать маячные огни. 26 августа 1944 года судно подверглось артиллерийскому обстрелу фашистской подводной лодкой U-957 и затонуло (экипаж – 18 человек погибли, 4 взяты в плен) у восточных берегов Таймыра (в Карском море, у острова Белуха).

Небольшой островок в группе островов Мона, расположенных недалеко от места гибели судна, носит фамилию капитана «Норда» В. В. Павлова.

### Библиография:

1. **Попов, С.** Эхо войны [Текст]: [о гидрографическом судне «Норд», которое в августе 1944 года у берегов Таймыра вступило в бой с немецкой подводной лодкой и погибло в неравном бою] / С. Попов // Советский Таймыр. – 1983. – 23 августа (№ 163). – С. 4. – (Из истории освоения Арктики).

## «Нордвик», танкер



Танкер «Нордвик» (название с 2013 года, до этого: «Волгонепфть», «Посейдон», «Герой России Пятницких») заложен 10 октября 1983 года, построен 25 декабря 1985 года. Судостроительное предприятие: судостроительный завод «Иван Димитров» (Болгария, город Русе). Формула Класа: КМ\* L4 R2-RSN oil tanker. Длина борта: 130,59 м. Ширина борта: 16,50 м. Осадка в грузу: 3,79 м. Валовая вместимость: 4408. Дедвейт: 4996 т.

С 1998 по 2002 годы работало во вьетнамском прибрежном плавании. Не эксплуатировалось с 2007 по 2011 годы.

Владелец: Хатангский морской торговый порт. Работает в Хатангском морском торговом порту.

## «Норильск», теплоход



Теплоход «Норильск» введён в эксплуатацию в Мурманском пароходстве в конце 1982 года. Это судно, построенное в Финляндии – первенец в серии многоцелевых транспортных судов, способных самостоятельно преодолевать ледяной покров, толщиной до 1 м и работать при температуре –50 градусов. Его грузоподъёмность 15 тысяч тонн, мощность 21 тыс. л.с. Такие суда воплощают в себе основные транспортно-технологические особенности контейнеровоза, ролкера и балкера.

9 марта 1983 года (по другим сведениям, в ноябре 1982 г.) к седьмому причалу

Дудинского морского порта впервые пришвартовался теплоход «Норильск» - головное судно новой арктической серии.

Летом 1984 года в газетной заметке: «В портах округа» сообщали: «На причале второго грузового района Дудинского порта продолжается обработка первого в летнюю навигацию-84 морского судна «Норильск», доставившего автотехнику, металлопродукцию, сено в контейнерах. Выгрузка БелАЗов из трюмов проходила при помощи аппарели. Впервые этим способом разгрузка судна велась в прошлую навигацию, но это происходило на рейде. Обработку судна ведёт комплексная бригада Виктора Заливина» («Советский Таймыр», 1984, 30 июня, С. 1).

### «Норильский никель», дизель-электроход



Грузовой теплоход «Норильский никель» – головное судно проекта Aker ACS 650, тип Норильский никель, заложен 2 августа 2005 года, построен 28 февраля 2006 года. Место постройки: Aker Finnyards (Финляндия, город Хельсинки). Головное судно проекта примечательно тем, что построено из двух частей: носовая часть была построена в Германии, а затем доставлена в Финляндию, где была воссоединена с уже построенной кормовой частью. Владелец и оператор: ГМК «Норильский Никель».

Тип судна: контейнерное судно наивысшего ледокольного класса, с пониженным надводным бортом, четырьмя трюмами, оборудованными люковыми закрытиями, машинным отделением и надстройкой, расположенными в корме, с рубкой, обеспечивающей полный круговой обзор и оборудованное винторулевым комплексом Azipod, позволяющим реализовать концепцию судна двойного действия (Double Acting Ship): в открытой воде судно перемещается носовой частью вперёд, а по тонкому и рифлёному льду – кормой вперёд. Конструкция и ледовые усиления корпуса позволяют преодолевать гладкий лёд толщиной до 1,7 метра и рифлёный (барьерный) лёд толщиной до 15 метров со значительно меньшей установленной мощностью (13 МВт) и более низкими энергозатратами, чем обычное дизельное судно с аналогичным весом и конструкцией корпуса.

23 апреля 2006 года в Дудинку, преодолев необычайно трудную в это время трассу Северного морского пути, прибыл новый дизель-электроход ледового класса «Норильский никель». У Заполярного филиала ГМК «Норильский никель» появилось первое судно



собственного флота. Его экипаж самостоятельно, без ледокольного сопровождения преодолел расстояние от Мурманска до Дудинки. Арктический контейнеровоз – первое судно в России и даже в мире с потрясающими характеристиками: дублирующие друг друга автоматизированные системы управления, ходовая рубка на обе стороны – по носу и корме, спутниковые системы навигации. Появление первого собственного судна – это успешный шаг в обеспечении транспортной независимости компании «Норильский никель».

Кроме «Норильского никеля» за короткий промежуток времени для компании были построены дизель-электроходы: «Мончегорск», «Заполярный», «Надежда», «Талнах» и танкер «Енисей». Суда осуществляют регулярные круглогодичные перевозки по трассам Северного морского пути. Назначение: перевозка контейнеров, массовых грузов в трюмах по северным и арктическим водным путям без ледокольной проводки.

#### Библиография:

1. **Встречи в Дудинском порту** [Текст]: [о новом судне «Норильский никель»] / фото Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2006. – 26 апреля. – С. 2.
2. **Гусаревич, В.** Земное притяжение капитана Гусаревича [Текст]: [беседа с капитаном арктического контейнеровоза «Норильский никель»] / подгот. Владимир Солдаков; фот. Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2006. – 29 декабря (№ 151). – С. 4. – (Наши гости).
3. **Солдаков, В.** Наматывая тыщи миль на винт...[Текст]: [рассказ об арктическом контейнеровозе «Норильский никель»] // Солдаков В. Таймырские встречи (о людях самого северного полуострова): [сб.]. – Красноярск, 2009. – С. 163-168.
4. **Солдаков, В.** Семь футов под килем, «Норильский никель»!: Дудинка встретила новое судно [Текст]: [арктический контейнеровоз «Норильский никель»] / Владимир Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2006. – 27 апреля. – С. 6. – (Актуально).
5. **Стрючков, С.** Льды, ледоколы и медведи [Текст]: [о рейсе дизель-электрохода «Норильский никель»] / Станислав Стрючков; фото автора // Заполярный вестник. – 2011. – 22 апреля (№ 71). – С. 4-5.
6. **Трубникова, О.** Корабль независимости: [арктический контейнеровоз «Норильский никель» прибыл в Дудинский морской порт] / О. Трубникова; фото А. Арлюкова // Заполярная правда. – 2006. – 26 апреля. – С. 5. – (Событие).

### «Норильскснаб», танкер



В июне 1983 года для Дудинского морского порта на верфях Болгарской Народной Республики был построен танкер-бункеровщик, которому в связи с 40-летием Управления снабжения Норильского комбината присваивается имя «Норильскснаб» (это мощное предприятие в структуре Норильского комбината, образованное в 1944 году,

имело огромное значение в строительстве, развитии и функционировании гиганта цветной металлургии).

Проект разработан ЦНИИМФ (СССР) совместно с болгарскими инженерами-судостроителями. Тип: самоходный одновинтовой с поворотной насадкой рейдовый (портовый) танкер с баком без юта, с транцевой кормой, с одиночным дном, ледовым усилением корпуса, машинным отделением и надстройкой в корме. Назначение: рейдовая и портовая бункеровка всех типов судов, в том числе высокобортных судов, судов в балласте жидким топливом и смазочными маслами с температурой вспышки паров не ниже 60°C. Отдельные суда переоборудованы для перевозки воды, растительного масла и патоки.

Судостроительное предприятие: судостроительный завод «Иван Димитров» (Болгария, город Русе). Количество палуб: 1. Количество переборок: 10. Класс регистра: КМ(\*)Л2 III. Экипаж: 24 чел. (по 7 чел. На смене). Длина: 73,5 м. Ширина: 14,3 м. Высота борта: 6,50 м. Осадка: 5,30 м. Водоизмещение: 4450 т. Валовая вместимость: 1896 рег.т. Дедвейт: 3326 т. Марка ГД: «8NVD 48A-2U». Количество и мощность ГД: 1 Ч 970 кВт. Скорость: 10,2 уз. Количество и вместимость сухогрузных трюмов: 1, 64 м<sup>3</sup>. Количество и суммарная вместимость наливных танков: 8, 3424 м<sup>3</sup>.

В октябре 1983 года танкер-бункеровщик «Норильскснаб» начал работать в Дудинском морском порту. Капитан «Норильскснаба» – Валерий Ильич Пономарёв. Порт приписки – Дудинка, владелец и оператор – ГК «Норильский Никель».

Эксплуатировался в Дудинском морском порту до 2016 года. Ему на смену пришёл «Владимир Матвеев».

Текущее состояние – не эксплуатируется.



#### Библиография:

1. **Быковский, А.** «Благодарю за отличную службу!» [Текст]: [о работе портового флота Дудинского морского порта] / А. Быковский; фот. Александра Агафоновича Просекова // Советский Таймыр. – 1987. – 21 ноября (№ 223-224). – С. 5.
2. **Маскин, В. Н.** Мин херц [Текст]: [о капитане танкера «Норильскснаб» Викторе Брикотнине] / Виктор Маскин // Заполярная правда. – 2004. – 21 июля. – С. 3: фот.
3. **Соловьёв, П. А.** Имя на борту [Текст]: [суда Дудинского морского порта] / Павел Соловьёв // Дудинка. – 2003. - № 3-5. – С. 15-18: фот.

### «Павел Пономарёв», дизель-электроход

Дизель-электроход усиленного ледового класса «Павел Пономарёв» заложен 23 декабря 1970 года, спущен на воду 16 октября 1971 года. Государственный флаг поднят 27 декабря 1971 года. Место постройки: Херсонский судостроительный завод, город Херсон. Длина – 133,13 м, ширина – 18,84 м, дедвейт – 9190 т., мощность – 7200 л. с., скорость – 14,9 уз. Участвовал в доставке грузов на п-ов Ямал, осуществлении круглогодичной навигации в Западном районе Арктики.

1 мая 1978 года открыл круглогодичную навигацию на трассе Мурманск – Дудинка – Мурманск. Под проводкой ледоколов «Ленин», «Сибирь», дизель-электроходы «Павел Пономарёв» и «Наварин» с грузами для Норильского комбината, выйдя в первых числах апреля из Мурманска, прошли через льды Карского моря в Енисейский залив. Дальнейшую проводку до Дудинки осуществлял ледокол «Капитан Сорокин».



Теплоход-ветеран Мурманского морского пароходства назван именем легендарного капитана Павла Акимовича Пономарёва (1896–1970), морехода, первого капитана атомного ледокола «Ленин», активного участника освоения Северного морского пути, кавалера двух орденов Ленина. С 1990 года экипаж судна возглавлял капитан Владимир Владимирович Пыханов.

Выведен из эксплуатации в феврале 1995 года.



#### Библиография:

1. **Иванов, В.** «Звёздный час» капитана Галкина [Текст]: [1 мая 1978 года ледокол «Капитан Сорокин» привел в Дудинку дизель-электроход «Павел Пономарев», с этого дня навигация в западном районе Арктики стала круглогодичной] / В. Иванов; фот. Автора // Советский Таймыр. – 1988. – 29 марта (№ 61). – С. 2-3.
2. **Лихов, А.** Юбилей круглогодичной [Текст]: [круглогодичная навигация на трассе Мурманск – Дудинка] / Алексей Лихов // Советский Таймыр. – 1993. – 1 мая (№ 83). – С. 1.
3. **О дизель-электроходе «Павел Пономарёв»** – первопроходец Северного морского пути [Текст] / фото Александра Просекова, Алексея Лихова // Советский Таймыр. – 1993. – 5 мая (№ 84). – С. 1.

### «Полярник», морской буксир

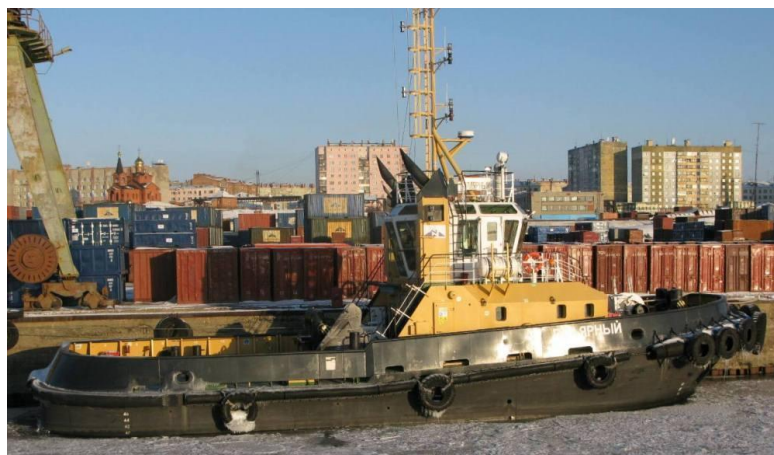


Линейный морской буксир «Полярник» построен в 1983 году. Судостроительное предприятие: Азовская судостроительная верфь (Россия, город Азов); Северный судоремонтный завод

(Россия, город Советская Гавань). Класс Регистра: «КМ \* ЛЗ 1». Характеристики: Длина расчётная: 23,40 м. Высота борта: 2,60 м. Длина габаритная: 21,05 м. Ширина габаритная: 5,70 м. Валовая вместимость: 69 рег.т. Дедвейт: 15 т. Водоизмещение порожнем: 92,00 т. Водоизмещение в грузу: 107,00 т. Осадка в грузу средняя: 1,84 м. Высота габаритная: 13,70 м. Скорость полного хода: 10,5 км/час. Скорость буксировочная хода: 9,26 км/час. Автономность по топливу: 6 суток. Дальность плавания по запасам топлива: 2685 км. Автономность по запасам воды: 10 суток. Экипаж: 8 чел. Мощность: 1х315 л. с. Марка ГД: 8ЧНСП18/22.

Судно работает в Хатангском морском торговом порту.

### «Полярный», буксир-кантовщик



Буксир-кантовщик «Полярный» построен в июне 2008 года. Место постройки: Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (Россия, Ленинградская обл., город Отрадный).

Назначение судна: буксир проекта 90600 с азимутальным принципом движения предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операций в порту, на рейдах и в прибрежных районах, а также для тушения пожаров, ликвидации разливов нефти и других функций. Формула класса: МЗ,0(ЛЕД60)А.

Порт приписки – Дудинка, владелец – ГК «Норильский Никель».

#### Библиография:

1. **Кожевников, Д.** Залить, спасти, собрать [Текст]: [учения в Дудинке высокоширотной экспедиции МЧС Российской Федерации] / Денис Кожевников; фот. Автора // Заполярный вестник. – 2010. – 16 августа (№ 150). – С. 1-2. – (Специальный репортаж).
2. **Харисов, Х.** Семь футов под килем! [Текст]: [на Таймыре закончились межвидовые тактические учения, корабли Северного флота ВМФ РФ покидают Дудинку] / Хабир Харисов; фот. Авт. // Таймыр. – 2017. – 14 сентября (№ 105). – С. 4, 5. – (Событие).

### «Портовый-1», «Портовый-2», буксиры

Осенью 2009 года в Дудинский морской порт был доставлен первый в России ледокольный буксир нового поколения – буксир «Портовый-1», предназначенный для кантовочных работ в портах и транспортных буксировок в пределах рейда порта. Судно заменило буксир «Ударник», работавший в Дудинском порту с 1969 года.



Ледокольный буксир «Портовый-1» построен 27 сентября 2009 года. В 2012 году к буксиру «Портовый-1» на помощь прибыл буксир «Портовый-2». Ледокольный буксир «Портовый-2» заложен 13 сентября 2011 года, спущен на воду 5 июня 2012 года, построен 1 августа 2012 года. Оба судна изготовлены на заводе «Нижегородский теплоход», в городе Бор.

Тип судна: ледокольный буксир. Назначение: кантовочные работы в портах и транспортных буксировок в

портах. Район эксплуатации: водные бассейны и устьевые участки рек с морским режимом судоходства разряда «О». Эксплуатация судна возможна на волнении с высотой волны 1%-ной обеспеченности не более 2.0 м. Расчётная температура наружного воздуха +25°C при влажности 60% летом и при –30°C влажность 85% зимой, воды от +20°C до 0°C соответственно. Предусматривается возможность вывода судна из эксплуатации с его вмерзанием в лёд на 6 месяцев без прогрева МО и бытовых помещений. Ввод в эксплуатацию после зимнего отстоя осуществляется при отрицательных температурах окружающего воздуха (до –20°C) и положительных (созданных электрическим воздушнонагревателем) в МО.



Класс регистра: 02,0 (лед 30). Длина, м: 20.45. Ширина, м: 6.56. Высота борта, м: 4.40. Осадка, м: 1.80. Тяга на гаке, т: 6.5. Количество и мощность двигателя, кВт: 2Ч221. Скорость, уз: 10. Автономность плавания, сут: 3.3. Экипаж, чел: 6.

Буксиры нового поколения осуществляют расстановку несамоходного флота, заводят суда в отстойный канал перед паводком, проводят ледокольные работы по осеннему льду и многое другое.

Порт приписки – Дудинка, владелец – ГМК «Норильский Никель».

#### Библиография:

1. **Буксир для Дудинки** [Текст]: [о строительстве буксира «Портовый-2»] // Заполярный вестник. – 2011. – 23 сентября (№ 178). – С. 2: фот. – (Достоинно внимания).
2. **Второй пошел!** [Текст]: [строительство второго ледокольного буксира для ОАО ГМК «Норильский никель» будет завершено в 2012 году] // Таймыр. – 2011. – 23 марта (№ 30). – С. 2. – (Таймырская хроника).
3. **Морской порт получил** новый буксир [Текст]: [Дудинский морской порт] // Таймыр. – 2012. – 14 сентября (№ 102). – С. 2. – (Таймырская хроника)
4. **«Портовый-1» прибыл!** [Текст]: [в Дудинский морской порт прибыл ледокольный буксир нового поколения] / фот. Ростислава Золотарева // Заполярная правда. – 2009. – 3 ноября (№ 164). – С. 2. – (Очевидное и вероятное).
5. **Солдаков, А.** Маленький буксир большой стратегии [Текст]: [в Дудинку прибыл новый буксир «Портовый-1»] / Андрей Солдаков; фот. Автора // Заполярный вестник. – 2009. – 3 ноября (№ 208). – С. 1. – (Модернизация).
6. **Солдаков, В.** «Портовый-1» сменит «Ударника»: Речной буксир нового поколения [Текст]: [пресс-служба ОАО ГМК «Норильский никель» о сдаче речного буксира, построенном по заказу металлургической компании] / Владимир Солдаков // Таймыр. – 2009. – 24 сентября (№ 111). – С. 2: фот. – (Новости и комментарии).

## «Превен», судно

В 1875 году Нильс Адольф Эрик Норденшельд – полярный исследователь и мореплаватель, шведский барон, на судне «Превен» исследовал возможность плавания к западу от устья Енисея. Средства на экспедицию предоставили А. Сибиряков и О. Диксон. А. Э. Норденшельд проник в устье Енисея, открыл и назвал остров Диксон, исследовал побережье Таймыра, пути подхода к Новой Земле и остров Вайгач, установил возможность плавания в Карском море летом, когда льды становятся рыхлыми. Позже, в 1878—1879 годах, впервые в истории арктического мореплавания на судне «Вега» прошёл Северный морской путь из Атлантического океана в Тихий (с зимовкой в пути). Эту экспедицию финансировал М. К. Сидоров вместе с другими купцами-золотопромышленниками.



Путешествия А. Э. Норденшельда внесли огромный вклад в науку. Он – автор сочинений: «Экспедиции к устьям Енисея 1875 и 1876 годов»; «Шведская полярная экспедиция 1878–1879 гг. Открытие северо-восточного прохода»; «Путешествие Адольфа Эрика Норденшельда вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега» в 1878–1880 годах».

## «Путораны», морской буксир



Морской буксир «Путораны» построен на Ленинградском судостроительном заводе «Пелла» для ГМК «Норильский никель». Буксир «Путораны» спущен на воду 5 апреля 2012 года, построен 21 августа 2012 года. Место постройки: Россия, Ленинградская обл., город Отрадный.

Назначение судна: буксир проекта 90600 с азимутальным принципом движения предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операций в порту, на рейдах и в прибрежных районах, а также для тушения пожаров, ликвидации разливов нефти и других функций. Класс РМРС: КМ \* Ice2-Arc4 R3 AUT3 FF3 WS Tug. Характеристики: Водоизмещение стандартное: 301-303 т. Водоизмещение полное: 417 т. Длина: 25,5 м. Ширина: 8,8 м. Осадка: 3,5. Скорость полного хода: 12 узлов. Марка ГД: КТА38М1 или С32ACERT. Экипаж: 12 чел.

Буксир «Путораны» в 2012 году пришёл на смену судну «Владимир Зверев», который работал в Дудинском порту с 1973 года. Практически при равных внешних размерах новый буксир более чем в два раза превосходит «Зверева» по мощности. Его мощность составляет 2780 лошадиных сил, а высокие маневренные характеристики позволяют ему вместе с другими буксирами-кантовщиками морского направления без проблем швартоваться с морскими судами в Дудинском порту. Ледовый класс буксира позволяет ему самостоятельно передвигаться в арктических льдах толщиной до 0,6

метра. «Путораны» предназначены для швартовых работ, а также для буксировочных и кантовочных операций.

Владелец – ГК «Норильский Никель».

#### Библиография:

1. **«Зверева» сменят** [Текст]: [о новом буксире «Путораны»] / подгот. Елена Шакун // Таймыр. – 2012. – 28 сентября (№ 108). – С. 1. – (Дудинский морской порт).
2. **«Путораны» пропишутся в Дудинке** [Текст]: [в Дудинском морском порту ждут новый морской буксир «Путораны»] // Таймыр. – 2012. – 10 августа (№ 87). – С. 2. – (Таймырская хроника).
3. **«Путораны» идут на Дудинку** [Текст]: [построен второй морской буксир для ГК «Норильский никель»] // Заполярный вестник. – 2012. – 2 августа (№ 142). – С. 1. – (Коротко о главном).
4. **Стецевич, Л.** На смену «Звереву» [Текст]: [флот Дудинского морского порта пополнился новым буксиром] / Лариса Стецевич; фот. Николай Щипко // Заполярный вестник. – 2012. – 26 сентября (№ 181). – С. 1, 2.

### «50 лет Победы», атомный ледокол



Атомный ледокол «50 лет Победы» проекта 10521, на сегодняшний день крупнейший в мире. Его строительство велось на Балтийском заводе в городе Ленинграде (позже в Санкт-Петербурге). Был заложен 4 октября 1989 года под именем «Урал» и спущен на воду 29 декабря 1993 года. Дальнейшее строительство было приостановлено из-за отсутствия средств. В 2003 году строительство было возобновлено, и 1 февраля 2007 года ледокол вышел в Финский залив на ходовые испытания, которые продлились две недели. Флаг поднят 23 марта 2007 года, и 11 апреля ледокол пришёл в постоянный порт приписки Мурманск.

Ледокол «50 лет Победы» представляет собой модернизированный проект второй серии атомных ледоколов класса Арктика. Главными задачами этих ледоколов является обслуживание Северного морского пути, а также проведение различных экспедиций в Арктику. Расчётная максимальная толщина льда, которую должен преодолевать ледокол — 2,8 м (по факту – 2,25 м). На судне применена ложкаобразная форма носовой оконечности, установлена цифровая система автоматического управления нового поколения. Модернизирован комплекс средств биологической защиты атомной энергетической установки, создан экологический отсек, оснащённый новейшим оборудованием для сбора и утилизации всех продуктов жизнедеятельности судна. Технические характеристики: водоизмещение: 23 тыс. тонн; длина: 148 м; ширина: 30 м; силовая установка: 2 ядерных реактора; скорость хода на чистой воде: 20 узлов. Экипаж судна – 138 чел.

Помимо основной задачи по проводке караванов в арктических морях (в Карском море), ледокол также ориентирован на выполнение арктических круизов, как правило, к Северному Полюсу. 30 июля 2013 года ледокол достиг Северного полюса (это было сотое посещение полюса надводным судном).

В круизе на борту для туристов работает ресторан, спортивный зал, сауна, бассейн, библиотека и музыкальный салон. Работает система спутникового телевидения.

#### Библиография:

1. **Ледокол «50 лет Победы»** [Текст]: [туристические круизы к Северному полюсу] // Таймыр. – 2014. – 29 августа (№ 100). – С. 3. – (Россия, край, Норильск).
2. **На полюсе открыт** сезон туризма [Текст]: [атомный ледокол «50 лет Победы» отправился в круизный рейс на Северный полюс] // Таймыр. – 2010. – 18 августа, № 94. – С. 2.
3. **Почта России теперь** в Арктике [Текст] // Таймыр. – 2014. – 4 сентября (№ 102). – С. 3.
4. **Стрючков, С.** Льды, ледоколы и медведи [Текст] / Станислав Стрючков; фот. Авт. // Заполярный вестник. – 2011. – 22 апреля (№ 71). – С. 4-5. – (Путевые заметки).

### «Россия», атомный ледокол



Атомный ледокол «Россия» заложен 20 февраля 1981 года, спущен на воду 2 ноября 1983 года, построен 21 декабря 1985 года. Место постройки: Балтийский завод, город Ленинград. Атомный ледокол «Россия» – первый в серии арктических атомных ледоколов мощностью 55,1 МВт (75000 л. с.) скорректированного проекта. Валовая вместимость: 20664 рег.т. Дедвейт: 4096 т. Длина: 148,0 м. Ширина: 30,0 м. Высота борта: 17,2 м. Осадка: 11,0 м. Мощность ГД: 75000 л.с. 2 грузовых трюма общим объемом 1092 куб.м. 2 грузовых крана по 3,2 т. На судне установлена реакторная установка ОК-900А.

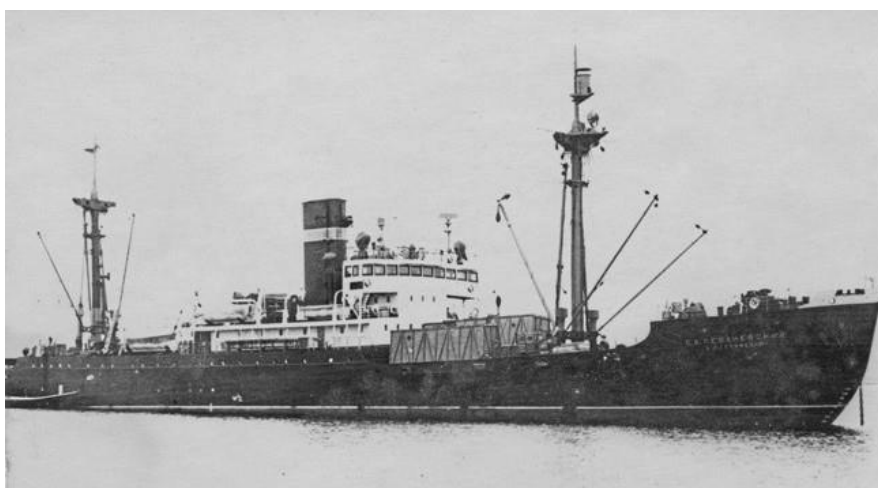
Основное назначение ледокола – проводка судов в ледовых условиях Арктики с выполнением всех видов ледокольных работ. По своему типу ледокол «Россия» – трехвальный атомный турбоэлектроход с избыточным надводным бортом, четырьмя палубами, баком и развитой пятирусной надстройкой. Информация от самолётов ледовой разведки принимается и обрабатывается специальной аппаратурой, позволяющей получить совмещение состояния ледового покрова с навигационной картой. Комплекс средств навигации размещён в рулевой и штурманской рубках и в расположенных рядом с ними постах, аппаратных и агрегатных. Для связи с судами, базами, самолётами на ледоколе «Россия» оборудованы 2 радиопередающих центра, радиорубка, аппаратная радиосвязи с необходимыми вспомогательными помещениями.

В 1987 году писали: «22 декабря на Диксон пришёл атомный ледокол «Россия». Сегодня на нём традиционный судовой праздник. Прошло ровно два года с подъёма на атомоходе Государственного флага СССР. Капитан «России» Анатолий Григорьевич Горшковский сообщил нашему корреспонденту, что за два года судно прошло 91 тысячу 700 миль, из них во льдах 70 тысяч 200. За это время проведено 344 судна. В эти дни на судне будет много гостей. В том числе несколько экскурсий запланировано для школьников Диксона» (Кравец В. «Енисейское заречье», М., 2012, С. 241-242).

Ледокол «Россия» работал на трассах Северного морского пути, обеспечивая перевозки народнохозяйственных грузов.

Текущее состояние – не эксплуатируется.

### «С. А. Леваневский», ледокольный пароход



В 1935–1937 годах по переработанному проекту «Челюскина» на Адмиралтейском заводе построили ледокольные пароходы «Дежнёв» и «С. А. Леваневский». Строители Н. М. Клементьев, Н.И. Топтыгин. Длина 104, ширина 15, скорость 10,5, вместимость 7330, осадка 6,3.

В апреле 1941 года в газете писали: «Приёмная комиссия Главсевморпути закончила приёмку ледокольного парохода «С. А. Леваневский» Приказом по Главсевморпути пароход «С. А. Леваневский» считается принятым на баланс Мурманского арктического пароходства и вступившим в эксплуатацию. Капитаном судна назначен В. И. Воронин» («Советский Таймыр», 1941, 6 апреля, С. 4).

Во время войны был переоборудован в военный транспорт ВТ-582 и использовался для перевозок между Ленинградом и Кронштадтом. 21 сентября 1941 года «Леваневский» от попадания бомб затонул в Военной гавани Кронштадта. В ноябре его подняли, переделали в танкер. После войны вернулся в ледокольный флот, работал в Арктике.

#### Библиография:

1. **Захаренко, Г.** Война среди арктических льдов [Текст]: [военные действия в Арктике в годы Великой Отечественной войны] / Галина Захаренко // Красноярский рабочий. – 2011. – 14 сентября (№ 161). – С. 6-7: фото.
2. **Федоров, Б.** Сегодня в Арктике [Текст]: [ледовая обстановка, проводка судов] / Б. Федоров // Советский Таймыр. – 1966. – 18 сентября (№ 113). – С. 4.

## «Садко», ледокольный пароход



«Садко» – бывший канадский ледокольный пароход «Линтрозе», построен в 1913 году в Англии. Основные характеристики: водоизмещение 3800 тонн, длина 77,7 м., ширина 11,4 м, грузоподъёмность 1100 тонн; мощность машины 3500 л.с.; максимальная скорость 15 узлов. «Садко» – ледокольный пароход, внёсший значительный вклад в освоение Арктики и Северного морского пути. Назван в 1916 году в честь былинного героя Садко. Летом 1916 года (капитан – Иван Павлович Бурков) на подходе к Кандалакше он получил пробоину на подводных камнях и более 17 лет пролежал на дне Белого моря. После его подъёма 14 октября 1933 года и ремонта в Архангельске на заводе «Красная кузница», он ещё 7 лет служил советским учёным и полярникам.

В 1935 году на «Садко» предпринята Первая Высокоширотная экспедиция Главсевморпути под руководством Георгия Алексеевича Ушакова. Установлен мировой рекорд свободного плавания за Полярным кругом (82°4'с. ш.). Открыт остров Ушакова.

Летом 1937 год экспедиция на «Садко» (капитан Николай Иванович Хромцов) под руководством профессора Владимира Юльевича Визе, отплыла из Мурманска к островам Де-Лонга. Однако задачи были изменены и ледокол направлен для помощи судам в Карском море и море Лаптевых. Попытка преодолеть льды оказалась неудачой и «Садко» также оказался блокирован льдами в районе Новосибирских островов. «Садко» освобожден от ледового плена только в сентябре 1938 года с помощью ледокола «Ермак».

Следуя с грузами снабжения из Диксона в бухту Тихая (Земля Франца-Иосифа), 11 сентября 1941 года «Садко» наскочил на необозначенное, на карте подводное препятствие. Капитан – А. Г. Корельский. Экипаж был снят подошедшим по сигналу «SOS» ледоколом «Ленин». 13 сентября 1941 года пароход затонул в Карском море, в районе островов Известий ЦИК.

В честь ледокола «Садко» назван один из островов Архипелага Норденшельда и пограничный ледокольный сторожевой корабль, построенный в 1968 году.

### Библиография:

1. **Первая советская высокоширотная** экспедиция на «Садко» [Текст] // Очерки по истории географических открытий: в 5 томах / И. П. Магидович, В. И. Магидович; редкол.: В. С. Преображенский (пред.) [и др.]. – М., 1986. – Т. 5: Новейшие географические открытия и исследования (1917–1985). – С. 51.



## «Севморпуть», атомный лихтеровоз



«Севморпуть» – ледокольно-транспортное судно (лихтеровоз) с атомной силовой установкой. Построено в городе Керчь, на судостроительном заводе «Залив». Заложен 2 ноября 1984 года, спущен на воду 20 февраля 1986 года, введён в строй 31 января 1988 года. Первый отечественный атомный лихтеровоз «Севморпуть», должен был обеспечить лихтерную систему доставки грузов по сибирским рекам вглубь материка. Характеристики: водоизмещение – 61,88 тыс. тонн, длина – 260,1 м, ширина – 32,2 м, высота борта – 18,3 м, мощность – 39436 л.с., скорость хода – 20,8 макс. Уз. На судне установлена реакторная установка КЛТ-40.

Судно предназначено для транспортировки грузов в лихтерах и контейнерах в отдалённые северные районы. Способно самостоятельно следовать во льдах, толщиной до 2 м.

Первые годы эксплуатации контейнеровоз работал на международных линиях Одесса–Вьетнам–Владивосток и Владивосток – КНДР. Затем судно несколько лет обеспечивало грузоперевозки на линии Мурманск– Дудинка– Мурманск.

В апреле 1992 года в Дудинский морской порт впервые пришёл атомный лихтеровоз «Севморпуть» - гигантское судно, не вписавшееся ни в один из морских причалов порта, требующее особой организации погрузочно-разгрузочных работ. Дудинцы ходили смотреть на этот гигант, осматривали его внутри – экипаж организовал экскурсии и с удовольствием показывал детище отечественного кораблестроения.

### Библиография:

1. **Блинов, В.** Второе рождение Севморпути [Текст] / Владимир Блинов // Мир Севера. – 2000. – № 3. – С. 4-6.
2. **Гафурова, Е.** Тёплая беседа с «морскими волками» [Текст]: [атомный лихтеровоз «Севморпуть»] / Елена Гафурова // Советский Таймыр. – 1992. – 19 декабря. – С. 2.
3. **Ефимов, Н.** Лихтеровоз [Текст]: [о морских перевозках «Севморпути»] / Николай Ефимов // Таймыр. – 1996. – 25 октября. – С. 3-4.
4. **Кожевников, Д.** «Севморпуть» – из прошлого в будущее [Текст] / Денис Кожевников; фото автора // Дудинка. – 2002. - № 8-9. – С. 13-14.
5. **Смирнов, В. П.** Это не жуть, а «Севморпуть»! [Текст]: [на вопросы журналистов ответили капитан атомного лихтеровоза В. П. Смирнов, главный инженер-механик В.В. Ткаченко и заместитель начальника Мурманского морского пароходства Э. К. Войнов] // Советский Таймыр. – 1992. – 6 мая. – С. 3; Таймыр. – 2007. – 16 февраля. – С. 8.

## «Сергей Сердаков», буксир-кантовщик



В 1983 году Дудинский порт получил буксир-кантовщик «Сергей Сердаков». Построен 1 июля 1983 года в Югославии, на судовой верфи имени «Броз Тито» в городе Белграде. Мощность судна – 2520 лошадиных сил. В летнюю навигацию буксир выполняет швартовые работы: ставит морские суда к причалам и отводит их на рейд. Экипаж буксира возглавлял капитан Вольдемар Фридрихович Кинцель.

Буксир-кантовщик носит имя Сергея Исааковича Сердакова – плавильщика Никелевого завода, работал на Норильском комбинате с 1938 года. Указом Президиума Верховного Совета СССР в 1961 году ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Рейдово–портовый буксир-кантовщик. Тип судна: рейдово-портовый, стальной, однопалубный, с двухъярусной рубкой, ледокольным носом и крейсерской кормой, дизельный, одновинтовой с винтами регулируемого шага (ВРШ) в поворотной насадке и с подруливающим устройством в носу буксир-кантовщик. Формула класса: О-ПР2,0(ЛЕД80). Назначение: буксирно-кантовочные работы в портах и транспортно-маневровые работы на внешнем рейде, а также буксировка в пределах рейда, участие в тушении пожаров на других судах и портовых сооружениях.

До 2008 года порт приписки – Дудинка, оператор – ГК «Норильский Никель». Работает в Архангельском морском торговом порту.

### Библиография:

1. **Безуглый, А.** Флагман портового флота [Текст]: [о работе коллектива буксира «Сергей Сердаков»] / А. Безуглый; фот. В. Черных // Советский Таймыр. – 1985. – 6 июля (№ 130-131). – С. 5.
2. **Было бы всегда** таким начало! [Текст]: [о капитане буксира «Сергей Сердаков» Вольдемаре Фридриховиче Кинцель] / фот. А. Курганского, В. Виталина // Советский Таймыр. – 1991. – 24 июля (№ 140). – С. 1. – (Навигация-91).
3. **Лихов, А.** Верой и правдой [Текст]: [экипаж буксира «Сергей Сердаков»] / Алексей Лихов // Советский Таймыр. – 1992. – 10 октября. – С. 4. – (Нужен Северу).
4. **О присвоении буксирно-кантовщику**, проекта 134С строительный № 1091 имени «Сергей Сердаков» [Текст]: [приказ № 623 от 31 мая 1983 г.] // Порт Дудинка [Изоматериал]: [фотоальбом] / авт. текста Н. Костецкий; лит. Обраб. В. Вощенкова. – [Б. м.], б. г. – С. 8.

## «Сибирь», атомный ледокол



28 декабря 1977 года в состав советского флота вошёл ледокол «Сибирь» – ещё один из серии мощнейших в мире атомоходов типа «Арктика». Судно заложено: 26 июня 1974 года, спущено на воду: 23 февраля 1976 года. Место постройки: Балтийский завод, город Ленинград. На судне установлена реакторная установка ОК-900А.

Самой ответственной для «Сибири» стала навигация 1987 года, когда корабль, отозванный с очередной проводки судов на линии Мурманск–Дудинка, был срочно перенаправлен к Северному полюсу для спасения полярников со станции СП-27. 25 мая 1987 года достиг Северного полюса, обеспечив возвращение научной полярной экспедиции СП-27 и начало работы научной полярной экспедиции СП-29.

Выведен из эксплуатации в 1993 году, энергетическая установка заглушена.

## «Созидательный», морской буксир



Морской буксир «Созидательный», мощностью 884 кВт, построен в 1959 году. Место постройки: завод «Дальсудоремстрой» (Китай, город Дальний); «Şantierul Naval Galaţi» (Румыния, город Галац). Тип судна: однопалубное судно, с удлинённым баком, ледокольным носом и МО в средней части. Класс Регистра: «\*М-ПР1,5». Характеристики: Дедвейт: 211, 8 т. Длина: 45,79 м. Ширина: 9,82 м. Высота борта: 5 м. Осадка в грузу: 3,89 м. Водоизмещение в полном грузу: 772 т. Валовая вместимость: 502, 34 т.

Скорость хода: 11 уз. Тип ГД: дизель 6ДР30/50 (Ленинградский завод «Русский дизель»).  
Мощность ГД: 2х442 кВт (при 300 об/мин).

Судно работает в Хатангском морском торговом порту.

## «40 лет Таймыру», морской буксир

Морской линейный буксир «40 лет Таймыру», мощностью 551 кВт, работал в 1970-х годах. Место постройки: Верфь имени Эдгара Андре (Германия, город Магдебург). Дата постройки – июнь 1970 года. Дублер капитана буксира в 1974 году – Валерий Павлович Мартынов.

Назначение судна: выполнение морских буксировок и транспортно-маневровых работ на внешнем рейде, а также участие в тушении пожаров на других судах и сооружениях.

Тип судна: морской, стальной, однопалубный, с двухярусной рубкой, ледокольным носом и крейсерской кормой, дизельный, одновинтовой с винтами регулируемого шага (ВРШ) в неповоротной насадке линейный буксир.

Класс Регистра: «КМ\*УЛ (буксир)». Характеристики: Длина: 34,88 м. Ширина: 8,5 м. Высота борта на миделе: 3,7 м. Водоизмещение в грузу: 356 т. Осадка средняя в грузу: 3,41 м. Водоизмещение порожним: 292 т. Осадка средняя порожнем: 2,75 м. Валовая регистровая вместимость: 232 рег.т. Скорость свободного хода: 11 уз. Экипаж: 9 чел.

В 1974 году электромеханик теплохода «40 лет Таймыру» А. Машинин рассказывал об успешном старте летних портовых работ: «Мне хорошо запомнился первый в эту навигацию рейс нашего теплохода «40 лет Таймыру». Вместе с теплоходом «Металлург» мы вышли сквозь льды в Игарку для того, чтобы отбуксировать девять плавучих кранов, необходимых на причалах высокой воды. Навстречу спешили караваны судов с самыми различными грузами. Они приветствовали нас протяжными гудками... 15 июня, отбуксировав плавкраны, мы возвращались в Дудинку. На рейде стояло уже много судов. В порту был слышен гул навигации» («Советский Таймыр», 1974, 25 июня, С. 2).



### Библиография:

1. **Дадашев, Ч.** Лучшие люди порта [Текст]: [Дудинский порт] / Ч. Дадашев // Советский Таймыр. – 1972. – 24 октября (№ 128). – С. 1.
2. **[На снимках: вверху** – водолаз Николай Уколов готовится к погружению, чтобы освободить ото льда винт теплохода «40 лет Таймыру»; внизу – вокруг буксирных теплоходов взрывы разбивают ледяной панцирь] [Изоматериал] / фот. К. Коробова // Советский Таймыр. – 1973. – 2 июня (№ 67). – С. 1.
3. **На снимках:** «40 лет Таймыру» и «Металлург» в ожидании ледохода [Изоматериал] / фот., текст К. Коробова // Советский Таймыр. – 1973. – 17 мая (№ 60). – С. 1.
4. **Солдаков, В.** Только ли погода виновата? [Текст]: [заготовка сена в совхозе «Полярный»] / В. Солдаков // Советский Таймыр. – 1982. – 10 сентября (№ 179). – С. 3.

## «Спартак», пароход

*Забывших песен доброе начало  
Нет-нет и вспомнишь  
среди земных забот,  
Когда встречаешь у родных причалов  
Былую юность - наш Дудинский порт.  
И пусть ушли те песни без возврата,  
Но и сейчас живут в людских сердцах  
Сырой июль, далёкий тридцать пятый  
И тот десантный теплоход «Спартак».*

*Виктор Воиценов*



Грузопассажирский пароход «Спартак» (первоначальное название «Сокол»), построен в Нижнем Новгороде Акционерным обществом «Сормово» в 1902 году. По другим сведениям, пароход «Сокол» строился в городе Красноярске. Корпус его клепался в районе железнодорожного моста, а достраивался пароход в деревне Коркино. Паровые машины были куплены на Нижегородской ярмарке и доставлены в Красноярск на лошадях.

Характеристики: мощность 550 лошадиных сил; пассажировместимость – до 600 человек; котлов – 2; грузоподъёмность – 320 тонн. Владелец – потомственный почётный гражданин города Красноярска Николай Николаевич Гадалов. В 1902 году осуществлял рейсы по маршруту Минусинск–Енисейск.

Переименован в «Спартак» примерно в 1921–1922 годах. 12 июня 1935 года колёсный пароход «Спартак» отчалил от пристани Красноярска курсом на Дудинку. 1 июля доставил первую партию заключённых, предназначенную для Норильского исправительно-трудового лагеря. На этом судне прибыли 200 человек – строителей Дудинского порта и Норильского комбината во главе с будущим начальником Норильскстроя Владимиром Зосимовичем Матвеевым.

С 1941 года владелец – Енисейское речное пароходство МРФ РСФСР.

Работал на линии Красноярск–Дудинка и проработал на Енисее до 1964 года.

## «Станислав Гуменюк», пассажирский катер



Катер построен на судоремонтном заводе «Красный моряк» в Ростове-на-Дону в 1986 году.

Имя на борту пассажирского судна «Станислав Гуменюк», напоминает о заслуженном работнике порта и комбината, участнике Великой Отечественной войны Станиславе Антоновиче Гуменюке. Он работал на Норильском комбинате с 1960 года, вначале начальником транспортно-экспедиционной конторы, потом был избран председателем профкома порта, затем его назначили начальником Архангельской конторы Норильскснаба. Награждён правительственными наградами за боевые и трудовые заслуги, за участие в продлённых зимних навигациях, а затем и круглогодичных. Память о нём сохранится в истории Таймыра, в названии пассажирского судна «Станислав Гуменюк», которое работает на Диксоне.

На протяжении многих лет, как и в навигацию 2017 года, «Станислав Гуменюк» (капитан Сергей Иванович Акулов) выполнял социальный заказ по перевозке пассажиров и грузов на Диксоне, делал всё возможное, чтобы жители Диксона были уверены в обеспечении транспортной доступности.

### Библиография:

1. **Алиев, Н. М.** Миссия выполнима [Текст]: [об итогах и особенностях навигации] / записал Анатолий Гуськов // Таймыр. – 2017. – 27 октября (№ 124). – С. 6. – (Интервью).
2. **Полищук, В. И.** Да, были люди в наше время [Текст]: [о Станиславе Антоновиче Гуменюке] // Легендарный поход «Гижиги» / сост.: В. Е. Кравец, Г. Д. Бурков, В. И. Полищук. – [Б. м.]: Полярная звезда, 2002. – С. 83.

## «Таёжный», буксирный пароход

9 октября 1973 года в газете «Советский Таймыр» писали: «Четверть века [с 1948 года] работает во флоте Дудинского порта буксирный пароход «Таёжный». И хотя годы «состарили» его, оставив на металлическом корпусе немало вмятин и шрамов, деформировали, наверное, каждый шпангоут, работяга-судно всё ещё верно несёт свою нелёгкую службу. Однако сроки этой службы уже исчерпаны, и в будущем году буксиру, по-видимому, придётся покинуть свой пост, уступив место новому судну. За 25 лет не оставался неизменным и экипаж «Таёжного». Многие начинали работу на его борту молодыми, набирались опыта и по тем или иным обстоятельствам уходили, а в команде

появлялись новые члены. И только старший механик Дмитрий Семёнович Краткин как пришёл на «Таёжный» 20 лет назад, так и не расстаётся с ним до сих пор». Владимир Иосифович Прусевич проработал помощником капитана на ледокольном буксире «Таёжный» с 1958 по 1971 год.

#### Библиография:

1. **Четверть века в строю** [Текст]: [25 лет работает во флоте Дудинского порта буксирный пароход «Таёжный»] // Советский Таймыр. – 1973. – 9 октября (№ 121). – С. 4. – В содерж.: На снимках: старший механик буксира «Таёжный» Д. С. Краткин (слева) и матрос С. Чашков.

### «Таймыр», атомный ледокол



«Таймыр» – атомный ледокол, предназначенный для проводки судов в устья сибирских рек. Отличается уменьшенной осадкой, позволяющей осуществлять проводку судов через мелководные районы арктических морей и льды сибирских рек.

Атомный ледокол «Таймыр» построен в Финляндии на судовой верфи Wärtsilä («Вяртсиля Морская Техника») в Хельсинки. Заложен в 1985 году, спущен на воду в 1988 году. Введён в эксплуатацию 30 июня 1989 года. Атомный реактор КЛТ-40М (мощность реактора 35 МВт) установлен в Ленинграде на Балтийском заводе, куда корпус ледокола был отбуксирован в 1988 году. Характеристики: длина 151,8 м, ширина 29,2 м, осадка 8,1 м, мощность 50 тыс. л.с. Лёдопроходимость 1,77 м при скорости 2 узла. Скорость на чистой воде 18,5 узла. Ледокол рассчитан на работу в зимних условиях, может действовать при температурах до –50 С.

Строительство «Таймыра» было важной вехой в истории сотрудничества Финляндии и СССР. Там же был построен и второй ледокол в этой серии – «Вайгач».

#### Библиография:

1. **Атомный ледокол для Енисея** [Текст]: [строительство ледокола «Таймыр»] // Полярные горизонты: Енисейский Север. Красноярская Арктика / сост. В. А. Ярославцев. – Красноярск, 1987. – Вып. 2. – С. 259. – (Северный курьер).
2. **Кожевников, Д.** Лёд, атом и «Таймыр» [Текст]: [об атомном ледоколе «Таймыр»] / Денис Кожевников; фото автора // Заполярный вестник. – 2011. – 24 мая (№ 91). – С. 1, 4; 25 мая (№ 92). – С. 4.
3. **Левенко, А.** Район плавания не ограничен [Текст]: [атомный ледокол «Таймыр» побывал в Дудинке] / Анатолий Левенко; фото А. Просекова // Заполярная правда. – 1990. – 10 января. – С. 3. – (Возвращаясь к напечатанному).
4. **Солдаков, В. А.** Ледокол выходит на работу [Текст]: [атомоход «Таймыр» приводит судна под обработку] / Владимир Солдаков // Заполярный вестник. – 2005. – 26 ноября. – С. 2.
5. **«Таймыр» разводит суда** [Текст]: [атомный ледокол в Дудинском порту] // Таймыр. – 2002. – 18 января (№ 7). – С. 2.

6. **Хорьков, А. А.** «Мы рады, что можем помочь» [Текст]: атомный ледокол «Таймыр» перевозит пассажиров: [беседа с капитаном атомохода «Таймыр» Александром Александровичем Хорьковым] / бесед. Владимир Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2002. – 1 февраля (№ 13). – С. 6.
7. **Эксперимент продолжится** [Текст]: [о работе в Енисейском заливе атомного ледокола «Таймыр»] // Советский Таймыр. – 1991. – 5 февраля. – С. 2.

## «Таймыр», ледокольный пароход



В 1908 году на средства российского правительства на верфи Невского судостроительного завода было начато строительство двух мощных по тому времени ледоколов – «Таймыра» и «Вайгача». Вечерний выпуск «Биржевых ведомостей» за 18 (05)

апреля 1908 года сообщал: «сегодня, в 1 час дня на Невском судостроительном заводе состоялась закладка двух ледоколов по типу ледокола «Ермак», предназначенных для полярной экспедиции, организуемой морским министерством».

Спуск на воду ледокольного парохода «Таймыр» состоялся в Петербурге в 1908 году. Водоизмещение 1200 т., длина наибольшая 60,00 м, ширина 11,90 м, мощность 1100 л.с., скорость 12 узлов, экипаж 46 человек. В проектировании специальных ледокольных судов «Таймыр» и «Вайгач» принял участие Александр Васильевич Колчак, тогда капитан второго ранга.

В 1910–1915 годах ледоколы «Таймыр» и «Вайгач» – участники Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. Весной 1910 года суда прибыли во Владивосток, затем отправились в картографическую экспедицию к Берингову проливу и мысу Дежнёва, вернувшись к осени обратно во Владивосток. В 1913 году экспедиция на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» под руководством Бориса Андреевича Вилькицкого, выйдя из Владивостока, в очередное плавание по трассе Северного морского пути, открыла архипелаг Земля императора Николая II (ныне Северная Земля). В 1914–1915 годах оба судна впервые прошли Северным морским путём из Владивостока в Архангельск. В феврале 1938 года ледокольный пароход «Таймыр» участвовал в экспедиции по спасению папанинцев с дрейфующей станции «Северный полюс-1».

Ледокольный пароход «Таймыр» выведен из эксплуатации в начале 1950-х годов.

### Библиография:

1. **Жохов, А.** Открытие длиной в двадцать лет [Текст]: [история географического открытия архипелага Северная Земля] / Алексей Жохов // Северные просторы. – 2002. - № 1-2. – С. 94-96.: цв.ил., карты. – (Страницы истории).

## «Таймыр», теплоход

Теплоход «Таймыр» построен в 1965 году на Выборгском судостроительном заводе (город Выборг). 23 сентября 1965 года он был принят в состав флота Северного ордена Ленина морского пароходства. Это – сухогрузное морское судно типа лесовоз,





грузоподъёмностью 5,7 тысяч тонн, предназначенное для перевозки лесных, генеральных и сыпучих грузов.

Проект: 596, тип «Вытегралес». Тип судна: теплоход, лесовоз, ледового класса. Конструктивный тип: полнонаборное, трехостровное, с МО и жилой надстройкой, смещенными в корму, с ледакольным носом и крейсерской кормой. Назначение: перевозка круглого леса, лесоматериалов и зерна. Район плавания: неограниченный. Дальность плавания: 7376 миль. Экипаж: 34 чел. (запасных мест – 7). Характеристики: Валовая вместимость: 4896 рег.т. Чистая вместимость: 2215 рег.т. Дедвейт: 6550 т (лес), 5970 т (зерно). Длина: 121,90 м. Ширина: 16,70 м. Высота борта: 8,30 м. Осадка: 4,28/7,12 м. Марка ГД: дизель «9ДКРН 50/110» (Брянский машиностроительный завод, город Брянск, СССР). Мощность ГД: 1 х 5200 л.с. Скорость: 14,5/15,2 уз.

4 грузовых трюма общей вместимостью 7300 куб.м (киповая), 7870 куб.м (насыпью). 4 грузовых крана «КЭ-31» (СССР) грузоподъёмностью по 5,0 т. 1 тяжеловесная грузовая стрела грузоподъёмностью 15,0 т.

В 1971 году в статье «Носящий имя полярного полуострова» первый помощник капитана Григорий Артемьевич Супалов рассказывал о судне и работе экипажа: «Шестую навигацию приходит в Дудинку теплоход «Таймыр». Теплоход имеет усиленный ледовый класс, может ходить в суровых условиях Арктики и в самые отдалённые точки земного шара. За сравнительно короткий срок работы теплоход побывал в Северной Америке и Азии, Европе и Африке, в портах Кубы, Канады, Марокко, Туниса, ОАР, Западной Европы. За это время за кормой теплохода осталось более 200 тысяч миль волнистых морских дорог... Экипаж награждён вымпелом пароходства и бассейнового комитета профсоюза. Из Калининграда на Таймыр доставлен контейнерный груз, металлоконструкции, стройматериалы».

Название «Таймыр» до 1992 года (позже «Unihore», Marwan»). Судно было списано в октябре 2002 года.

#### Библиография:

1. **Носящий имя полярного** полуострова [Текст]: [о теплоходе «Таймыр»] // Советский Таймыр. – 1971. – 26 августа (№ 103). – С. 4: фот.

### «Таймыр», теплоход



Теплоход «Таймыр» заложен 28 марта 1968 года, построен 27 мая 1969 года. Проект: 134, тип «Труженик». Место постройки: Судоверфь им. И. Броз Тито (Югославия, город Белград). Характеристики: Дедвейт (т): 83; Водоизмещение (т): 483; Длина габаритная (м): 35,43; Длина расчётная (м): 30,00; Ширина габаритная (м): 9,21; Ширина расчётная (м): 9,00; Высота борта (м): 4,50; Осадка (м): 3,21; Скорость: 13,50; Год постройки главного двигателя: 1970; Страна

постройки главного двигателя: Югославия; Количество и мощность главного двигателя: 2 \* 852; Марка главного двигателя: 726MT BF-40; Количество и тип движителя: 1 – Винт регулируемого шага; Количество лопастей: 3; Количество и мощность генераторов (кВт каждого): 2 \* 100 | 1 \* 25.

## «Таймыр», теплоход



10 декабря 2003 года по заказу администрации Таймырского автономного округа в городе Красноярске, на Красноярской судостроительной верфи в рекордные сроки был построен теплоход «Таймыр» (серии-класса «М» высшего разряда Речного регистра). Инженер-конструктор – Любовь Андреевна Николичева. Он торжественно был спущен на воду для ходовых испытаний в июле, в августе отправлен в Дудинку, далее Северным морским путём в Хатангу. Судно перевозит пассажиров и грузы по устью реки Хатанги к островам моря Лаптевых. «Таймыр» вмещает 34 пассажира и 15,8 тонны груза, может двигаться по битому льду, выдерживать трёхметровую волну и

даже шторм, одинаково хорошо ходить как в речных, так и морских водах. Надстройка его сделана из алюминия для облегчения веса судна и защиты верхней палубы от встречной волны. На борт может взять трёхдневный запас топлива и пресной воды. Капитаны теплохода «Таймыр» - Владимир Николаевич Денисов, Андрей Куликов.

Универсальное грузопассажирское судно – теплоход «Таймыр» работает в Хатангском морском торговом порту. Характеристики: Класс РРР: «+МЗ,0(лёд)А». Количество и мощность ГД, кВт: 2 x 220. Пассажировместимость, чел.: 30. Грузоподъёмность, т: 15. LxVxH, м: 29 x 6,37 x 2,5/3,2. Надводный габарит, м: 12,5. Водоизмещение порожнее, т: 110,5. Осадка средняя, м: 1,27. Осадка минимальная, м: 1,06. Осадка максимальная, м: 1,5. Длина борта: 29 м. Ширина борта: 6,37 м. Валовая вместимость: 200, 1 т. Скорость, км/ч: 25.

### Библиография:

1. **Аплеснева, И.** Далеко в стране сопочной [Текст]: [о поездке по реке Хатанге] / И. Аплеснева; фото автора // Заполярная правда. – 2011. – 14 октября (№ 153). – С. 6; 21 октября (№ 157). – С. 8; 28 октября (№ 161). – С. 6; 11 ноября (№ 168). – С. 8.
2. **Ковальчук, Н.** Впереди – не один рейс [Текст]: навигация проходит в штатном режиме: [пассажирские водные перевозки в сельском поселении Хатанга] / Нина Ковальчук // Таймыр. – 2012. – 2 августа (№ 83). – С. 2.
3. **Ковальчук, Н.** «Таймыр» привел ирландскую красотку [Текст]: [в Хатангу пришел теплоход «Таймыр», построенный на Красноярской судовой верфи для Хатангского района] / Н. Ковальчук; фото Д. Захарова // Заполярный вестник. – 2004. – 22 сентября. – С. 3.
4. **«Таймыр» спустили на воду** [Текст]: [о строительстве теплохода «Таймыр»] // Дудинка. – 2003. - № 6-7. – С. 7. – (Новости. События. Факты).
5. **Щедловский, О.** В Красноярске его называют красавцем [Текст]: «Таймыр» стал единственным судном, построенным за Уралом в 2003 году / Олег Щедловский // Таймыр. – 2003. – 2 июля (№ 76). – С. 3: фот.

## «Талнах», дизель-электроход



Грузовой дизель-электроход «Талнах» заложен 19 июня 2008 года, построен 11 декабря 2008 года. Место постройки: Wadan Shipyards MTW / Nordic Yards (Германия, город Висмар). В январе 2009 года прибыл в Дудинский морской порт. Проект: Aker ACS 650, тип «Норильский никель». Тип судна: контейнерное судно наивысшего ледокольного класса, с пониженным надводным бортом, четырьмя трюмами, оборудованными люковыми закрытиями, машинным отделением и надстройкой, расположенными в корме, с рубкой, обеспечивающей полный круговой обзор и оборудованное винторулевым комплексом Azipod, позволяющим реализовать концепцию судна двойного действия (Double Acting Ship): в открытой воде судно перемещается носовой частью вперед, а по тонкому и рифленому льду – к ормой вперед. Конструкция и ледовые усиления корпуса позволяют преодолевать гладкий лёд толщиной до 1,7 метра и рифленый (барьерный) лёд толщиной до 15 метров со значительно меньшей установленной мощностью (13 МВт) и более низкими энергозатратами, чем обычное дизельное судно с аналогичным весом и конструкцией корпуса.

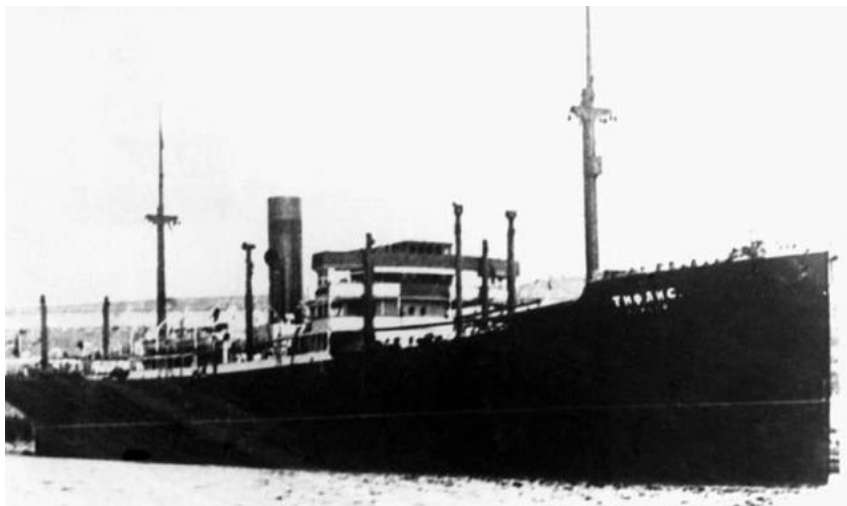
Назначение: перевозка контейнеров, массовых грузов в трюмах по северным и арктическим водным путям без ледокольной проводки.

Владелец и оператор: ГМК «Норильский Никель».

### Библиография:

1. **Аплеснева, И.** Почин задал «Талнах» [Текст]: зимняя навигация идет по плану / Ирина Аплеснева // Таймыр. – 2010. – 9 апреля (№ 39). – С. 2. – (Новости и комментарии).
2. **Солдаков, А.** «Талнах» экзамен сдал [Текст]: новое судно освятили: [в порт города Дудинки прибыло четвертое судно собственного флота ОАО ГМК «Норильский никель»] / Андрей Солдаков; фот. Автора // Таймыр. – 2009. – 28 января. – С. 2.
3. **Царев, В.** В новый год с новым танкером [Текст]: [грузовые перевозки продукции Заполярного филиала ГМК «Норильский никель»] / Виктор Царев // Заполярный вестник. – 2009. – 29 декабря (№ 247). – С. 1. – (Итоги).

## «Тбилиси»



Грузовой пароход «Тбилиси» (первое название – «Ramses»), построен в 1898 году в Германии, на верфи «Flensburger». В СССР с 1933 года, с начала 1940-го – в Дальневосточном морском пароходстве.

Почти всю войну пароход «Тбилиси» провёл на севере, участвовал в полярных конвоях PQ-9, PQ-18, QR-8, QR-15, JW-53. Особенно тяжёлым был

конвой PQ-18 осенью 1942 года. В том рейсе моряки сумели отразить десять атак немецких самолётов (один торпедоносец был сбит) и уклониться от восьми торпед; в результате в порт назначения Архангельск были своевременно доставлены тысячи тонн ленд-лизских грузов, включая танки.

В августе 1943 года пароход «Тбилиси» под командованием капитана Владимира Константиновича Субботина вышел из Архангельска на Диксон–Дудинку. На обратном пути 6 сентября при выходе из устья Енисея, к западу от острова Крестовый, в точке с координатами 72 град. 25 мин. С. ш., 80 град. 36 мин. В. д., судно наскочило на мину, поставленную накануне ночью на фарватере немецкой подводной лодкой «U-636». Взрыв произошёл в районе второго и третьего трюмов, упала фок-мачта, в районе мостика разорвало борт и днище. Моряки попытались завести аварийные пластыри, однако они оказались слишком малы, чтобы закрыть огромные пробоины.

Капитан принял решение направить судно к берегу, чтобы выброситься на отмель. Через некоторое время к гибнущему пароходу подошли и встали лагом два судна. С правого борта – судно Северного пароходства, куда и пересела команда, а с левого борта – военный тральщик. Как только экипаж покинул тонущее судно, сделали переключку по судовой роли. Недосчитались двух человек: пассажира (фамилия неизвестна) и дневальной Екатерины Сергеевны Бушуевой.

Тем временем пароход «Тбилиси» переломился пополам. Не прошло и часа, как судно погрузилось полностью, остались видны только мачты. Вся команда с «Тбилиси» была доставлена обратно в Дудинку, откуда (по Енисею) через Красноярск возвратилась в Архангельск.

## «Фёдор Бондарь», теплоход

«Фёдор Бондарь» – так называется буксирный теплоход, который открыл навигацию на реке Большая Хета в 1979 году. Новое судно было названо в честь первого начальника управления строительства газопровода Мессояха–Норильск Фёдора Тимофеевича Бондаря. Теплоход «Фёдор Бондарь» доставил газодобытчикам буровые станки, тракторы, автокраны и другую технику. Всё лето теплоход совершал рейсы по Енисею и таймырским рекам к опорным базам газовиков Заполярья.

## Библиография:

1. **А в северной Венеции...** [Текст]: точка на карте Таймыра: [посёлок Тухард] / подгот. Нина Болина; фото Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2010. – 4 февраля (№ 12). – С. 5.
2. **Архив** [Текст]: май-июнь; июль-август: [события, произошедшие на Таймыре] // Факел Таймыра. – 2003. - № 6-8 (июнь-август). – С. 50-51: фот. – (Архив).

## «Хансута Яптунэ», теплоход



Теплоход «Хансута Яптунэ» спущен на воду 17 мая 2004 года, построен 12 июля 2004 года. Место постройки: Красноярская судостроительная верфь (город Красноярск). Тип: «Таймыр», проект 2707. Уникальное грузопассажирское судно, построенное по специальному проекту, предназначено для работы в районах Крайнего Севера.

Теплоход носит имя Хансуты Харновича Яптунэ (1934–1998), Героя Социалистического Труда, кавалера ордена Ленина, знатного оленевода, Почётного гражданина Таймыра.

Назначение: для перевозки грузов и пассажиров в бассейнах рек Крайнего Севера, в морских заливах при волне до трех метров, а также в условиях битого льда. Класс РРР: «+МЗ,0(лед)А». Количество и мощность ГД, кВт: 2х220. Пассажировместимость, чел.: 30. Грузоподъёмность, т: 15. LxВxН, м: 29 x 6,37 x 2,5/3,2. Надводный габарит, м: 12,5. Водоизмещение порожнее, т: 110,5. Осадка средняя, м: 1,27. Осадка минимальная, м: 1,06. Осадка максимальная, м: 1,5. Скорость, км/ч: 25.

На протяжении многих лет, как и в навигацию 2017 года, «Хансута Яптунэ» (капитан Михаил Юрьевич Вершинин) выполнял социальный заказ по перевозке пассажиров и грузов в низовьях Енисея, делал всё возможное, чтобы жители отдалённых посёлков Таймыра были уверены в обеспечении транспортной доступности.

Порт приписки – Хатанга.

## Библиография:

1. **Алиев, Н. М.** Миссия выполнима [Текст]: [об итогах и особенностях навигации] / записал Анатолий Гуськов // Таймыр. – 2017. – 27 октября (№ 124). – С. 6. – (Интервью).
2. **С якоря сниматься** [Текст]: [новое судно им. Х. Яптунэ] // Заполярная правда. – 2004. – 28 апреля. – С. 2: фот.
3. **Солдаков, В.** Товарищу Яптунэ – теплоходу и человеку [Текст]: во флоте Таймыра – пополнение:

[экскурсия журналистов на новый теплоход] / Владимир Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2004. – 29 июля. – С. 1, 4.

4. **Судно с таймырским** именем [Текст]: [спуск на воду универсального грузопассажирского судна «Хансуга Яптунэ»] / подгот. Алина Травнева // Заполярный вестник. – 2004. – 20 мая. – С. 2. – (Вести из Красноярья).
5. **«Хансуга Яптунэ»** – в первом плавании [Текст]: Таймырский флот пополняется: [в Дудинку отправляется теплоход «Хансуга Яптунэ»] / подгот. Владимир Андреев; фото Андрея Кузнецова // Таймыр. – 2004. – 23 июля. – С. 2.

### «Харитон Лаптев», теплоход



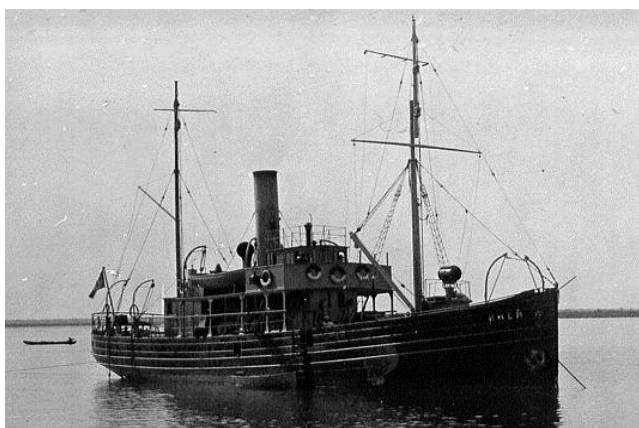
Грузовой теплоход «Харитон Лаптев» построен в 1974 году. Место постройки: «Жигаловская судостроительная верфь ЛОРП МРФ РСФСР» (город Жигалово). Тип и назначение: теплоход, сухогрузное судно.

Класс судна: 02,0. Основные характеристики: валовая вместимость: 1293 тонн; дедвейт: 1450 тонн; длина борта: 88,76 метра; ширина борта: 12,66 метра; осадка в грузу; 2,26 метра; количество трюмов: 1.

Сухогрузное судно «Харитон Лаптев» работает в Хатангском морском торговом порту.

Судно названо в честь Харитона Прокопьевича Лаптева (1700–1764), исследователя Арктики.

### «Циркуль», гидрографическое судно



Гидрографическое судно «Циркуль» служило полярной гидрографии с 1896 по 1962 год. До 1932 года судно носило название «Иней». Построено в Норвегии в 1908 году, тогда же пришло в Архангельск, а в 1918 году направлено на Енисей. «Циркуль» работал в Диксонской гидрографической базе, 40 лет судно участвовало в гидрографических работах в юго-восточной части Карского моря. В 1933 году «Циркуль» (капитан Фрол Парфёнович

Демидов) был флагманским судном экспедиции Западно-Сибирского гидрографического управления под руководством В. И. Воробьёва, работавшей в шхерах Минина и вдоль западного берега Таймыра.

В 1934 году имя «Иней» было присвоено проливу в шхерах Минина, «Циркуль» – острову у полуострова Минина. В честь капитана судна назван мыс Демидова.

#### Библиография:

1. **В море**, на льду и на карте [Текст] [суда, работавшие в Диксонской гидрографической базе] // Диксон – снежной Арктики: [сб. статей / авт. кол.: Н. М. Адамович [и др.]; науч. ред. В. Г. Реданский]. – Красноярск, 2005. – С. 72-88.

### «Челюскин», пароход



Пароход «Челюскин» назван в честь Семёна Ивановича Челюскина, исследователя Таймыра. Построен в 1933 году в Копенгагене (Дания) по заказу Наркомвода, спущен на воду 11 марта 1933 года первоначально, до 19 июня 1933 года, назывался «Лена». Пароход был одновинтовой, водоизмещение 7500 тонн, длина – 310 футов, ширина – 54 фута, толщина обшивки по ватерлинии –

20 миллиметров, имел пять водонепроницаемых переборок.

Судно было передано в систему Главсевморпути. В 1933 году вышел в рейс из Мурманска во Владивосток по Северному морскому пути. Пароход «Челюскин» должен был повторить рейс судна «А. Сибиряков» и пройти весь Северный морской путь за одну навигацию, но поход не удался. Начальник арктической экспедиции О. Ю. Шмидт, капитан В. И. Воронин; число участников рейса – 113 чел. В Беринговом проливе «Челюскин» был затёрт льдами, а затем вынесен в Чукотское море и 13 февраля 1934 года затонул, раздавленный льдами. Участники высадились на лёд, откуда были вывезены (последняя партия 13 апреля) на материк полярными лётчиками – А. В. Ляпидевским, С. А. Леваневским, В. С. Молоковым, Н. П. Каманиным, М. Т. Слепнёвым, М. В. Водопьяновым и И. В. Дорониным – первыми, удостоенными звания Героя Советского Союза.

#### Библиография:

1. **Лихов, А.** Ледовая эпопея челюскинцев [Текст]: [о легендарной челюскинской экспедиции 1933–1934 гг.] / Алексей Лихов // Таймыр. – 1999. – 22 апреля (№ 44-46). – С. 2.
2. **Федосеев, Ф.** Это наша с тобой биография [Текст]: [вклад комсомольцев в освоение Крайнего Севера] / Фёдор Федосеев // Советский Таймыр. – 1981. – 7 мая (№ 89). – С. 2-3.

## «Юрий Аршеневский», теплоход



28 августа 1986 года со стапелей фирмы «Валмет» (Финляндия, город Турку) сошёл супер-теплоход серии СА-15 «Юрий Аршеневский». Теплоход назван именем главного инженера Юрия Александровича Аршеневского, в память о большом вкладе в развитие и совершенствование судоходства на трассах Северного морского пути.

Судно заложено 14 августа 1985 года. Тип судна: ледокольно-транспортное, двухпалубное, одновинтовое с избыточным надводным бортом, удлинённым баком и ютом, с промежуточным расположением машинного отделения и надстройки, с пятью грузовыми трюмами и крановым грузовым устройством. Для повышения безопасности судно имеет двухотсечную непотопляемость, а на накатной палубе твиндечные переборки имеют лацпорты размером 5.0Ч4.3 м со сдвижным к борту закрытием. В кормовой части судна расположена угловая двухсекционная рампа длиной 18 и шириной 5 м, через которую осуществляется погрузка-выгрузка на главную палубу накатным способом с берега или у ледового припая. Корпус, палубное оборудование, системы вентиляции и кондиционирования воздуха рассчитаны для работы при температуре наружного воздуха до  $-50^{\circ}\text{C}$ .

Назначение: перевозка генеральных, длинномерных, пакетированных и тяжеловесных (до 80 т) грузов, небольших партий рефрижераторных контейнеров (длиной 20 футов) и жидких нефтяных грузов, металлоконструкций, колёсной техники, контейнеров ИСО типа 1С и 1А, в том числе высотой 8,5 футов, горючесмазочных материалов, взрывчатых и легковоспламеняющихся веществ, а также химикалий в таре в трюме № 1, руды, файнштейн в спецконтейнерах, угля, зерна насыпью.

Характеристики: Класс: КМ(\*)УЛА[2]А2; Длина, м: 176.7; Ширина, м: 24.6; Высота борта, м: 15.2; Осадка, м: 11.4; Валовая вместимость, т: 18600; Дедвейт, т: 22850; Водоизмещение, т: 33850; Количество и мощность двигателей, кВт: 2х7700; Марка двигателей: Wdrtsild-Sulzer 14ZV 40/48; Скорость, уз: 18.1; Количество и грузоподъёмность кранов, т: 3Ч40.0; 2Ч20.0.

### Библиография:

1. У восьмого причала Дудинского морского порта отшвартовался теплоход «Юрий Аршеневский» [Текст] // Таймыр. – 1993. – 23 октября. – С. 3.
2. В обратный рейс [Текст]: [на третьем ППК закончилась обработка теплохода «Юрий Аршеневский»] // Советский Таймыр. – 1993. – 18 марта. – С. 1.
3. Левенко, А. О капитане теплохода «Юрий Аршеневский» Юрии Николаевиче Кузнецове [Текст] / Анатолий Левенко // Советский Таймыр. – 1990. – 5 апреля. – С.1.



## «Якуцк» («Якутск»), дубель-шлюпка



Трёхмачтовая дубель-шлюпка «Якуцк» («Якутск») была построена на Жатайском затоне под Якутском в 1734–1735 годах специально для участия в работах Великой Северной экспедиции. Длина – 21,4 м; ширина – 5,5 м; глубина трюма – 2 м. Строительство велось под руководством корабельного мастера Фёдора Федотовича Козлова.

Дубель-шлюпке «Якуцк» и её экипажу, которым в разное время командовали Василий Прончищев, Семён Челюскин и Харитон Лаптев, довелось внести важную роль в исследование полуострова Таймыр в ходе Великой Северной экспедиции. (1733–1744). В 1735–1736 годах дубель-шлюпка «Якуцк» с Ленско-Хатангским отрядом экспедиции, под командой Василия Прончищева (штурман Семён Челюскин) спустилась к устью Лены, протоками прошла в Ледовитый океан и повернула вдоль берега на запад к Таймыру. Достигнув 77° с. ш., она попала в тяжёлые льды. Прончищев пытался пробиться к устью Енисея, но ничего не получалось. Корабль повернул обратно. Тяжелобольного Прончищева (скончался 29 августа 1736 г.), заменил штурман С. И. Челюскин, который привёл «Якуцк» к устью Оленека. После смерти Прончищева нелёгкое дело обогнуть полуостров Таймыр с востока на запад, было возложено на Харитона Лаптева. В 1739 году «Якуцк» с членами экспедиции спустился по Лене в Северный Ледовитый океан и взял курс на запад. Вскоре судно было окружено плавучими льдами. Умело лавируя между льдин, «Якуцк» преодолел эту преграду, вошёл в устье реки Оленек и встал на якоря в безымянной бухте, которую Лаптев назвал бухтой Нордвик (Северный залив). Отсюда после небольшого плавания во льдах «Якуцк» добрался до Хатангской губы. У входа в губу Харитон Лаптев открыл неизвестный ранее остров и назвал его островом Преображения. Продвигаясь на север вдоль побережья Таймыра, он достиг мыса Фаддея и установил на нём маяк. Дальнейшее плавание пришлось прекратить из-за сплошных льдов, и Лаптев возвратился на зимовку в Хатангскую бухту. В навигацию 1740 года «Якуцк» был затёрт льдами и затонул.

### Библиография:

1. **Гибель дубель-шлюпки «Якутск»** [Текст] // Кузнецов Н. А. Затонувшие в Арктике: аварии и катастрофы в Полярных морях / Никита Кузнецов. – Москва, 2015. – С. 4-11.
2. **Татарский, Ф.** Гардемарины покоряют Таймыр, или Десятилетняя эпоха Великой Северной экспедиции [Текст] / Федор Татарский // Факел Таймыра. – 2001. - № 12. – С. 27-28: фото.цв.
3. **Троицкий, В. А.** Можно ли найти «Якуцк»? [Текст] / В. А. Троицкий // Вокруг света. – 1989. - № 7. – С. 18-19: ил.

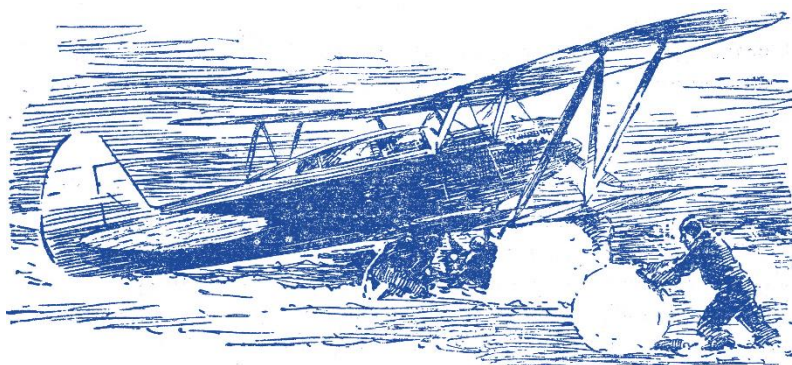


Я славлю лётчиков полярных,  
Я знал их всех наперечёт,  
Они не в списках  
Легендарных  
Героев северных широт...  
И сколько их в том длинном списке,  
Погибших в тундре  
И живых,  
Их, не дрожавших перед риском,  
Полярной стаи рядовых!  
Ребята самой лучшей пробы,  
Большой душевной чистоты  
Влезали в кожаные робы,  
В собачьи тёплые унты,  
Летели в дикую болтанку  
К цинготным далям...  
Расспроси  
Игарку  
Диксон  
И Тикси...  
Но в память об орлином братстве,  
Наградю за дерзкий риск,  
Летит сейчас  
«Ил-18»  
Прямым путём Москва-Норильск...



Казимир Лисовский

# Авиационная история освоения Арктики



Авиация на Таймыре имеет долгую и славную историю. Многие из того, что было сделано, делается сейчас, было бы невозможно без авиации. В первую очередь, это грузовые и пассажирские перевозки, обеспечение работы геологов и сельского хозяйства, многочисленные санрейсы, аварийно-спасательные работы,

обеспечение высокоширотных экспедиций. Самолёт нужен был всем: геологам, рыбакам, научным сотрудникам, строителям, исполняя роль то «скорой помощи», то ледового разведчика, то лесного сторожа, то просто воздушного извозчика.

Безопасность мореплавания во льдах, перевозка пассажиров и грузов в интересах освоения Арктики требовала учреждения специального вида авиационного транспорта, способного выполнять полёты с учетом специфических – географических, физических и метеорологических условий Арктики: сложности самолётовождения в условиях полярной ночи, частого изменения погоды, низких температур, неустойчивости работы магнитных компасов и средств связи, отсутствия естественных и искусственных ориентиров. Впоследствии этот вид авиатранспорта стали называть Полярной авиацией, руководство которой осуществляло серьёзное и влиятельное ведомство – Управление полярной авиации Главсевморпути. На полярную авиацию возлагались задачи по разведке и проводке кораблей, а также по авиационному обслуживанию научно-исследовательских экспедиций и военных операций.

До появления Полярной авиации исследование и освоение Арктики проводилось с использованием наземного и морского транспорта, но собаки упряжки и приспособленные для плавания во льдах морские суда мало способствовали безопасности и успешности путешествий в Арктику. Только с появлением атомных морских ледоколов и их авиационного обеспечения – экспедиции в Арктику стали доступными не только для авантюристов и исследователей, но и для простых туристов.

«Одной из самых славных страниц нашей авиационной истории, одной из самых сложных, героических, но и романтических, увлекательных страниц стала история освоения Крайнего Севера, Арктики... без помощи полярной авиации, без героического труда полярных лётчиков и тех, кто обеспечивал полёты в экстремальных условиях Заполярья, освоение бескрайних его просторов шло бы гораздо медленнее. Полярные лётчики – люди особого сорта, особого отношения к делу, бесконечно ему преданные, высокопрофессиональные. Других Север не принимал» (Ю. В. Неёлов).

Заглядывая в то далёкое время, видишь, насколько слабой была тогда в техническом отношении полярная авиация и насколько мужественными, и смелыми были те, кто прокладывал первые авиационные трассы в Арктике. Зачинателями ледовой разведки, первооткрывателями северных трасс были известные полярные лётчики: Б. Чухновский, В. Молоков, А. Алексеев, А. Ляпидевский, И. Мазурук, М. Водопьянов, М. Линдель, С. Веребрюсов, С. Леваневский, П. Головин, А. Прийдак, М. Титлов, Б. Агров, А. Краснопекков, М. Бабушкин, Ф. Фарих, Я. Липп, М. Козлов, В. Махоткин, И. Черевичный, М. Каминский, П. Головин, В. Пацынко, В. Галышев, Э. Пусэп, А. Штепенко и многие другие. Высокое лётное мастерство, опыт и самоотверженность полярных авиаторов неоднократно подтверждались в экстремальных условиях.

О героической работе полярных лётчиков свидетельствуют названия на карте Таймыра: бухта Авиации, Острова Пилота Алексеева и Пилота Махоткина в арх.

Норденшельда, полуостров Лётчиков в Таймырском заливе, мыс Баранова на острове Большевик в арх. Северная Земля, лагуна Линделя, острова: Баранова, Гольцмана, Зарзара в шхерах Минина, мыс Самолётный на острове Колосовых, мыс Чкалов на острове Крестовский в Енисейском заливе, мыс Пацынко на берегу Харитона Лаптева, бухта Черевичного на востоке Таймыра. В честь лётчиков-космонавтов и их полётов названы: мысы Спутник и Гагарина в арх. Комсомольской правды, пролив Космонавт–2 в Енисейском заливе, мысы Комарова, Егорова, Феоктистова в районе Диксона.

Со становлением и развитием отечественной полярной авиации связано планомерное изучение и освоение Арктики и Северного морского пути. Первый полёт в Арктике в районе Новой Земли на самолёте «Морис Фарман» совершили в 1914 году пилот Ян Иосифович Нагурский и бортмеханик Евгений В. Кузнецов, участвовавшие в поисках пропавшей экспедиции Георгия Яковлевича Седова.

В 1924 году впервые в Арктике применён самолёт для гидрографических работ и разведки льдов в целях навигации. Командир самолёта – Борис Григорьевич Чухновский и океанолог Николай Иванович Евгенов совершили несколько полётов из района Маточкина Шара над Карским морем. Они искали, где лучше всего провести во льдах транспортные суда.

В марте 1926 года лётчик Виктор Львович Галышев на самолёте Юнкерс-Ф13 «Моссвет» совершил полёт из Красноярска в Туруханск, положивший начало воздушному сообщению на Енисейском Севере. Чтобы представить себе трудности, связанные с организацией в то время воздушного сообщения между Красноярском и Дудинкой, достаточно сказать, что трасса полёта протяжённостью 1500 км была совершенно не исследована. Она пролегла над местностью, исключающей возможность вынужденных посадок. С обеих сторон Енисея на тысячи километров простиралась глухая тайга. Не только радио, но даже удовлетворительной телефонной связи между населёнными пунктами, расположенными по трассе полёта, не было. Совершенно не были изучены метеорологические условия Туруханского края.

Яркими страницами в истории освоения Арктики стали полёты в районе Шпицбергена летом 1928 года Бориса Григорьевича Чухновского и Михаила Сергеевича Бабушкина для поиска экипажа потерпевшего катастрофу дирижабля «Италия».

С 1929 года ледовая авиаразведка работала уже постоянно. Освоение воздушных трасс, регулярное авиационное обслуживание ежегодных Карских экспедиций началось полётами Чухновского, Алексеева, Иванова.

В августе-сентябре 1929 года самолёт «Дорнье-Валь» («Комсеверопуть–1») под управлением Б. Г. Чухновского участвовал в Карской экспедиции. «Чухновский после завершения ледовой разведки для судов Карской экспедиции впервые пролетел на гидросамолёте вдоль Енисея от посёлка Диксон до Красноярска» (Денисов В. «Хронология Таймыра», Норильск, 2009, С. 169). Это был первый полёт по трассе будущей Енисейской авиалинии. В ходе взаимодействия самолёта с судами каравана впервые отработывалась практика ледовой авиаразведки, так необходимой в заполярной навигации.

Весной 1930 года Наркомат внешней торговли, в систему которого входил «Комсеверопуть», добился закупки ещё двух гидросамолётов у немецкой фирмы «Дорнье». Ледовая авиаразведка становится обычной для Арктики. В августе-сентябре 1930 года проведена авиаразведка Карского моря тремя самолётами «Комсеверопуть». О значительных итогах воздушной навигации в Арктике пишет Б. Г. Чухновский в письме к А. М. Горькому: «...всего в Карском море в этом году было 3 самолёта. Два вновь построенных на опыте полётов с новейшими усовершенствованиями являются лучшими самолётами для работы в Арктике не только у нас, но и за границей... Эти самолёты, воздушные корабли, работают самостоятельно, как скажем, гидрографические суда, находясь в «отдельном плавании». На наших самолётах мы сами выбираем место стоянки у берега, бросаем свои якоря, имеем складные лодки, постели, ружья, приборы – всё, чтобы работать далеко от бензиновых баз, у необитаемых островов в течение

двух-трёх недель. Радио на самолётах (работы лет. Набл. Алексеева) сильнее всех радиостанций Карского моря и в воздухе, и на плаву. Мы постоянно поддерживаем связь с ними. В главном результаты работы самолётов: 1) Вся разведка льдов в Карском, необходимая для проводки 46 торговых судов, была сделана самолётами. В результате большая экономия угля (раньше разведку очень медленно... производили ледоколы); 2) Регулярно освещалась почти вся (4/5) площадь Карского моря, так что впервые имеется общее представление о льдах моря, их количестве, характере, времени начала таяния и замерзания. Все это помогает удешевить путь. Уже в 1931 году часть пароходов пойдет в два рейса и можно будет отказаться от одного ледокола; 3) Найдено с самолёта место главного лова белухи в шхерах Минина... За последние три столетия шхеры Минина почти не посещались (Минин открыл их с берега и положил с большой ошибкой на карты, которые сейчас исправляются). Богатства края и производительные его силы, развязать которые призван Комсеверпуть, дали очень много (графит, редкие ископаемые, лес, пушнина, морской зверь). Но это только начало...» (Денисов В. «Хронология Таймыра», Норильск, 2009, С. 174-175).

24-30 июля 1931 года состоялся полёт дирижабля «Граф Цеппелин» (1928 года постройки) по маршруту Фридрихсгафен (Германия) – Ленинград-Земля Франца-Иосифа (бухта Тихая) – Северная Земля – Таймырский полуостров – остров Диксон – Новая Земля – Архангельск – Ленинград – Германия. На нём было решено провести совместную германо-советскую экспедицию, чтобы изучить возможность применения воздушных кораблей в полярных условиях Арктики. Научный руководитель экспедиции Рудольф Лазаревич Самойлович, так оценивал её результаты: «За 106 часов арктического полёта дирижабль проделал такую работу, которую при нормальных экспедициях на ледоколах можно выполнить лишь в 2-3 года упорной настойчивой работы» («Неизвестный Норильск», 2006, лето, С. 13).

В 1931 году лётчик Ян Степанович Липп (почётный полярник, награждён орденом Ленина) проложил воздушный путь из Красноярск в Игарку. 15 марта 1931 года в Красноярск из Дудинки прибыл первый самолёт, который проверил возможность регулярного воздушного сообщения на линии Красноярск-Дудинка.

В суровое зимнее время (январе-феврале) 1932 года полярный лётчик Фабио Брунович Фарих совершил опытный почтовый рейс по маршруту Красноярск-Дудинка вдоль течения Енисея. «Задачей полёта была проверка лёгкой машины (гидросамолёт «Сталь-2») для использования её в почтовых целях в условиях Крайнего Севера. Правда, вследствие загрузки бензина на борт пришлось принять только 13,5 кг почты. Добирался целый месяц. Вылетев 27 января, он совершал в пути промежуточные посадки... Покрыв расстояние в 2196 км, самолёт приземлился 25 февраля в Дудинке. В обратный путь лётчик отправился 28 февраля, забирая в промежуточных пунктах всю почту, и 11 марта прибыл в Красноярск» (Денисов В. «Хронология Таймыра», Норильск, 2009, С. 178-179). Таким образом, в результате этого смелого полёта вступила в строй и стала действовать регулярно грузопассажирская авиалиния Красноярск-Игарка-Дудинка.

С июня по октябрь месяц 1932 года совершались полёты гидросамолёта «СССР-Н-2» под командованием Анатолия Дмитриевича Алексеева на Северную Землю, на ледовую разведку в Карском море, а также для перевозки грузов и пассажиров в Норильск и прокладку авиалинии на Хатангу. Экипаж этого гидросамолёта помог открыть Южно-Таймырский водный путь, пролетев четыре тысячи километров, установил прямую связь с Волочанкой и Хатангой.

Осенью 1932 года лётчик Маврикий Трофимович Слепнёв совершил полёт по маршруту Иркутск-Якутск-Булун-Хатанга. В «Постановлении президиума ОИКа по докладу тов. Слепнёва об изыскании воздушной линии Якутск-Булун-Хатанга-Дудинка и о транспортных проблемах», опубликованном в начале 1933 года говорилось: «Внедрение авиации и открытие воздушных путей сообщения... освободит оленный транспорт от различного рода перевозок (почта, пушнина, переброска сотрудников различных организаций), обеспечит регулярную связь округа с национальными

районами, краевыми и центральными организациями, значительно обеспечит строительство и геолого-разведывательные работы Норильского медно-никелевого комбината...Направление трассы, выбранной тов. Слепнёвым, в обход Таймырского полуострова с южной стороны, признать правильным и отвечающим интересам национального округа. За проделанную работу начальнику экспедиции тов. Слепнёву, сотрудникам экспедиции: механику Агапову и лётчику Мардеат вынести благодарность, признав работу отличной и имеющей большое значение в развитии Таймырского округа» («Советский Таймыр», 1933, 5 января, С. 1).

Аэродром «Мыс Челюскин» является самым северным аэродромом материка Евразия. Отправной точкой развития авиации в Арктике можно считать 1932 год, когда первый гидросамолёт достиг северной оконечности Таймыра и совершил посадку на мысе. В 1930-е годы исследования Арктики, осуществляемые с помощью полярной авиации, имели не только научное и экономическое значение, но и укрепляли позиции нашей страны на политической арене, демонстрируя державную мощь России. Даже в тяжёлые годы Великой Отечественной войны не прекращалось развитие Арктики и Северного морского пути. В то время освоению Севера придавалось особенное стратегическое значение. Аэродром сыграл важную роль в реализации программ ледовой разведки. Здесь были сформированы запасы топлива для заправки самолётов, в том числе отправляющихся на Северный полюс.

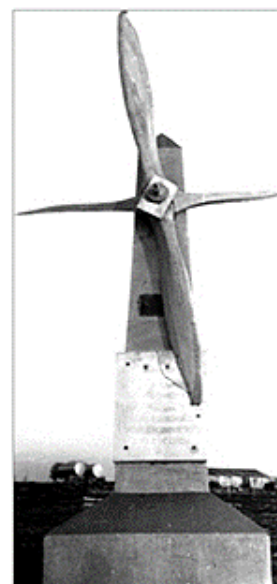
В июле-сентябре 1933 года лётчик Мауно Янович Линдель совершил полёт из Красноярска в Хатангу через Иркутск, Якутск, бухту Тикси. В составе Первой Ленской экспедиции, вынужденной встать на зимовку (1933–1934 гг.) у островов Комсомольской Правды полярный лётчик Мауно Линдель и начальник экспедиции Борис Лавров обследовали с воздуха почти всё восточное побережье Таймыра. Полёты выполнялись на маленьком фанерном У-2, с мотором 100 лошадиных сил, в открытой кабине.

В ноябре 1933 года в район Норильска для обслуживания изыскательских партий прилетели 12 гидросамолётов. Посадку производили на реке Рыбной, у посёлка Часовня. Пассажиров и грузы везли в Норильск на лошадях. Позже гидропорт был передислоцирован на Валёк.

В том же [1933] году самолёты полярных лётчиков А. Д. Алексеева и К. Г. Неронена обслуживали экспедицию Западно-Сибирского гидрографического управления под руководством В. И. Воробьёва, работавшую в шхерах Минина и вдоль западного берега Таймыра. В 1933–1934 годах работала Западно-Таймырская экспедиция под руководством начальника сектора авиаизысканий Управления воздушной службы ГУСМП И. А. Ландина, в которой участвовали будущий академик географ Г. А. Авсюк, геолог Н. П. Херасков и биолог М. П. Розанов. Основной их задачей были промысловые, гидрографические и гидрологические работы.

Один из сотрудников полярной станции мыса Челюскин – Евгений Константинович Фёдоров (геофизик, руководитель научной группы в 1934–1935 гг.) вспоминал: «Полярная авиация делала тогда свои первые шаги. В 1932–1937 годах подходила к концу старая классическая техника полярных исследований – собачьи упряжки, нарты, грубые простые приборы и только начиналось применение авиации, вездеходов, точных оптических и электронных приборов. У нас было два самолёта: «Р-5» и «ПО-2». Лётчики помогали нам в выборе маршрутов и в обследовании льдов. Один из полётов [в 1934 году] закончился трагически: погибли лётчик Воробьёв и бортинженер Шипов» («Советский Таймыр», 1973, 7 июня, С. 3; Таймыр, 2009, 6 ноября, С. 6; 21 октября, С. 7). В память о погибших полярных лётчиках на полярной станции мыса Челюскин был установлен памятник.

Василий Михайлович Махоткин шёл по стопам Анатолия Дмитриевича Алексеева открывшего на гидросамолёте воздушный



мост в Авамо-Хатангскую тундру. В июне 1934 года его назначили командиром самолёта «Дорнье-Валь». «Интересен его полёт на Хатангу, - писала 18 октября 1934 года газета «Водный транспорт». – Эти места совершенно не исследованы. Карты не соответствуют действительности. Нужно было найти реку Авам – на карте её не было. Пришлось садиться. Самолёт окружили местные жители – долгане. Они никогда не видели самолётов» (Попов С. В. «Берега мужества», Красноярск, 1982, С. 130). В. М. Махоткин много и продуктивно летал на ледовой разведке, в обычных транспортных рейсах над Таймыром. Так в 1940 году он 27 раз поднимал в воздух свой четырёхмоторный Н-236 из Усть-Таймыра.



С помощью авиации велось освоение Северного морского пути. В целях централизации работ, связанных с освоением Северного морского пути, при Главном управлении Северного морского пути (Главсевморпуть) в феврале 1933 года образовано Управление воздушной службы (во главе с Марком Ивановичем Шевелёвым), преобразованное в 1934 году в Управление Полярной авиацией Главсевморпути. На полярную авиацию возлагались задачи по ледовой разведке и проводке кораблей, а также по авиационному обслуживанию научно-исследовательских экспедиций, изучавших

природные ресурсы северных морей и Северного Ледовитого океана.

В это время сообщалось: «в этом году [1934] в Арктику отправляется большое количество самолётов. Они полетят над Енисеем, пересекут Туруханский край и, достигнув острова Диксон, вылетят на проводку судов Ленской и Карской экспедиций. Управление воздушной службы главного управления Северного морского пути организует в этом году авиабазы в Красноярске, Енисейске, Туруханске, Игарке и Дудинке».

В 1934 году Главное управление Севморпути создало центральную авиационную базу для самолётов, работающих в Арктике, в Красноярске на о. Телячьем (ныне о. Молокова). Здесь создается мощная Енисейская авиалиния, Красноярск превращается в основную базу полярной авиации. Авиагидробаза управления полярной авиацией ГУСМП сыграла значительную роль в хозяйственном, культурном, авиационном освоении Севера. Были построены ремонтные мастерские (позже ставшие авиаремонтным заводом) с ангаром для переоборудования самолётов обычных типов для работы в полярных условиях. Ни один новый самолёт, направляющийся в Арктику, не проходил мимо Красноярского авиаремонтного завода. Здесь его утепляли, делали закрытые кабины для экипажа, монтировали устройства для производства аэрофотосъёмки, устанавливали новые приборы для ориентации в полёте надо льдами, создавали удобства для работы экипажа в Арктике. Красноярская база обеспечивала проводку судов, следовавших по СМП, обслуживала экспедиции, геологические партии, строительство Дудинки и Норильского комбината. От эпизодических рейсов ледовой разведки экипажи самолётов перешли к непосредственной проводке караванов судов. Полёты на ледовую разведку, как правило, выполнялись на гидросамолётах, базирующихся на борту судов и ледоколов. Высокую эффективность применения авиации в полярных условиях продемонстрировала воздушная спасательная экспедиция по эвакуации пассажиров и экипажа парохода «Челюскин» в 1934 году. Пилоты самолёта Р-5 Василий Молоков, Николай Каманин и Михаил Водопьянов вывезли большую часть «челюскинцев» – 83 человека.

Благодаря смелым рейсам Водопьянова, Махоткина, Алексеева, Галышева и ряда других авиаторов зимой 1935 года впервые была установлена связь с

побережьем Таймыра. 31 июля 1935 года разведка открытого моря между Диксоном и мысом Челюскин совершена самолётом лётчика В. М. Махоткина. В этом же году самолёт «Ш-2» борт «СССР-Н-64» обеспечил выполнение ледовой разведки для экспедиции ледокола «Ермак». Экипаж в составе лётчика М. И. Козлова и бортмеханика Г. В. Косухина совершил восемь полётов в районе мыса Челюскина и побережья Таймыра. В феврале 1935 года молодой лётчик Иван Иванович Черевичный исследовал трассу Москва–Дудинка–Хатанга–Нордвик. 7 декабря 1935 года лётчик Попов впервые на Таймыре совершил ночной полёт Дудинка–Игарка. В этом же году Герой Советского Союза, полярный лётчик Василий Сергеевич Молоков совершил первый зимний рейс по неизведанной трассе Москва-Диксон, посадив самолёт на лыжах, доставил почту и первых пассажиров. А четыре года спустя на Диксоне был создан свой аэропорт.

18 августа 1935 года газета «Красноярский рабочий» опубликовала от имени народов, населяющих Таймырский национальный округ приветствие к советской авиации, к её отважным пилотам-полярникам, в котором говорилось: «Самолёты – не редкие гости на Севере. Глубоко ошибаются те, кто думает, что самолёты для Севера являются только транспортным средством. Наряду с перевозкой пассажиров и грузов авиация оказывает большое революционизирующее влияние на наши народы. Она помогает нам, местным работникам, в борьбе за поднятие культурного уровня населения. Газеты, журналы доставляются в самые отдалённые уголки тундры. А если бы не было самолётов, то почта в тундру приходила бы раз в год, и то зимою. Если раньше до Красноярска мы ехали из Авама 45 дней, а из Дудинки – 30, то теперь на самолёте перелетаем в 10-12 часов.

Вспоминается 1927 год. Около 30 тысяч оленей было охвачено сибирской язвой. Оленям грозила неминуемая смерть. Мы телеграфировали в Наркомзем, и через три дня три самолёта привезли нам лекарства, ветеринарных врачей и обслужили всю тундру. Тогда население самых отдалённых районов впервые увидело самолёт. При помощи отряда ветеринаров удалось прекратить заболевание и спасти оленей. Вся работа экспедиции была проделана в 4-5 дней. С 1932 года установлена постоянная авиалиния.

Мы приветствуем наших отважных пилотов и парашютистов. Мы даём обязательство в районах и окружном центре сделать хорошие посадочные площадки и удобные квартиры для отдыха лётчикам. Мы ставим своей ближайшей задачей – организовать в округе аэроклуб, парашютную вышку и подготовим свои национальные кадры героев воздуха».

Для организации регулярных полётов по линиям Тюмень-Салехард, Красноярск–Дудинка–Диксон, Якутск–Тикси в 1930-е годы были созданы Енисейская и Ленская авиагруппы. Остров Диксон, мыс Стерлегова, Таймыр, остров Русский, Нордвик, бухту Прончищева, мыс Челюскин обслуживала Енисейская авиагруппа (начальники – Я. С. Липп, А. П. Минин), в которую входили лётчики: Анатолий Дмитриевич Алексеев, Николай Фёдорович Бузаев, Ф. Т. Ерёменко, Василий Никифорович Задков, Матвей Ильич Козлов, Григорий Евдокимович (Ефимович) Купчин, Василий Сергеевич Молоков, Евграф Николаевич Николаев, Георгий Константинович Орлов, Л. В. Петров, Николай Лукьянович (Лукич) Сырокваша и другие. 46 пилотов этого подразделения по трассам протяжённостью почти 8000 километров обеспечивали метеоразведку и проводку ледовых караванов, обслуживали порты Дудинка, Хатанга, Диксон, Игарка, многочисленные рудники, зверосовхозы и, конечно, главный объект — Норильский горно-металлургический комбинат. Енисейская авиалиния не имела (кроме Красноярска) сухопутных аэродромов, поэтому для полётов на Север использовались небольшие гидросамолёты, у которых летом шасси заменялись поплавками, зимой – лыжами.

Становление авиации Таймыра тесно связано со строительством и развитием Норильского комбината. Очень важно было обеспечивать надёжной авиационной связью новостройки в Игарке, Норильске, Дудинке, причём круглый год. До 1935 года



транспортный путь в Норильск выглядел так: Красноярск–Игарка–Дудинка. Самолёты летали только до Часовни. Далее в Норильск – преимущественно на лошадях, на дорогу уходили многие дни, а то и недели. Новая прямая авиалиния Дудинка-Норильск была открыта 6 августа 1935 года: лётчик Евграф Николаевич Николаев совершил посадку на озере Долгом (Стрихнинном) на самолёте «Ш-2». В этот день самолёт совершил два рейса, перебросив ряд важных грузов и специалистов. Начальник «Норильскстроя» Владимир Зосимович Матвеев, отмечая что «открытие новой линии имеет исключительную важность для строящегося в Заполярье полиметаллического комбината», объявил лётчику Николаеву благодарность и наградил его именными часами. 15 октября 1935 года началось зимнее (в опытном порядке) обслуживание по маршруту Дудинка – Норильск с целью установления круглогодичных полётов. Спустя неделю начались регулярные полёты – по два рейса в день.

Среди постоянных «воздушных извозчиков» – Георгий Константинович Орлов, которого летом 1935 года командировали (с самолётом МБР-2) для обслуживания Норильскстроя. В 1936 году несколько гидросамолётов Полярной авиации были выделены для перевозки грузов из Дудинки в Норильск (на озеро Пясино). 28 февраля 1937 года впервые выполнен рейс Красноярск–Норильск. Самолёт приводнился в районе Валька, на месте будущего гидроаэропорта.

Любое озеро или достаточно широкая река были для «Ш-2» готовой посадочной площадкой. Самолёты 1930-х годов мало годились для полётов в суровых условиях Заполярья: «фонарный, либо перкалевый фюзеляж, открытая, а позднее негерметичная кабина, деревянный пропеллер и мотор (обычно единственный) с мощностью чуть большей, чем у современной «Волги». Понятия «радиомаяк», «радиопеленгатор», «гидрополуконпас» отсутствовали в лексиконе полярных лётчиков до середины 1930-х годов» («Таймырские чтения – 2006», Норильск, 2006, С. 77). Но именно эти первые полёты в тяжёлых условиях Заполярья по неосвоенным трассам обеспечили оперативную связь, доставку сверхсрочных грузов и перевозку пассажиров.

После полёта с лётчиком В. М. Махоткиным в Норильск начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт вспоминал: «Полёт мой на Норильск был не вполне удачным. Как раз на Стрихнинном (оз. Долгое) не удалось сесть. Алексеев там сидел и не взлетел, потому что был ветер и не давал взлететь. Махоткин прилетает и видит, что обстановка неблагоприятная. Тем не менее, Махоткин рискнул и хорошо сделал. В это время налетает ветер, и самолёт моментально скатывается, и я вылетаю из самолёта, меня уже схватили и удержали за хлястик. После этого я сел рядом с Махоткиным, мы привязались... в дальнейшем, после этого он сажал меня только рядом с собой, и оба мы привязывались. Прекрасный лётчик Махоткин...» (Денисов В. «Хронология Таймыра», Норильск, 2009, С. 198).

«Гидросамолёт Ш-2 (авиаконструктор Вадим Борисович Шавров) прошёл достаточно большой путь в пространствах Арктики, и в 1930-е годы довольно широко применялся в арктических экспедициях судов для ледокольной разведки. Эти амфибии патрулировали леса, несли службу по охране государственных границ, широко использовались в качестве самолётов для спасения терпящих бедствие людей, для ледовой и рыбной разведки. Серийно строился и санитарный вариант самолёта – Ш-2С» («Таймыр», 2009, 6 ноября, С. 6).

Экипажи полярной авиации, базировавшиеся вдоль побережья полярных морей по линии Архангельск–Амдерма–Диксон–Хатанга–Тикси–Чокурдах–Черский-Мыс Шмидта, осваивали новые районы Арктики. С 1936 году вся трасса Северного морского пути была обеспечена эпизодической ледовой разведкой. С конца 1930-х годов начато использование для ледовой разведки самолётов наземного базирования. Большое значение для авиационного освоения северных районов имели длительные беспосадочные полёты в высоких широтах Арктики. В 1936 году В. Чкалов, Г. Байдуков и А. Беляков на одномоторном самолёте «АНТ-25» преодолели маршрут Москва-Земля Франца-Иосифа-Северная Земля-бухта Тикси-Петропавловск-Камчатский-о. Удд

(Охотское море). В 1936 году аэрографическая экспедиция Ведерникова завершает прокладку постоянных авиатрасс из Игарки к городам и посёлкам Таймыра.

Покорение Арктики в 1930-е годы было уже невозможно без авиации, началась организация научных экспедиций и полярных станций в высоких широтах (отсюда и название – высокоширотная экспедиция (ВШЭ). Высокоширотные воздушные экспедиции (ВВЭ) (1937 г., 1941–1993 гг.) – советские транспортные экспедиции на Север, обеспечивавшие арктические экспедиции учёных и исследователей авиацией – самолётами и вертолётами. В 1937 году, в 1948–1950 годах и с 1954 по 1993 годы экспедиции назывались «Север» с указанием их порядкового номера. Исследования Севера предусматривали облёты всего полярного бассейна на площади тридцать миллионов квадратных километров, высадку исследовательских групп на лёд, работу дрейфующих автоматических станций. Эти мероприятия давали комплекс сведений, необходимых для разработки и проверки математических моделей природных процессов в Ледовитом океане и атмосфере Арктики, позволили надёжно прогнозировать ледовый режим полярных морей, погоду на огромной части северного полушария планеты. Для выполнения столь широкого по масштабу объёма работ необходимо было создание долговременных баз в глубинах Арктического бассейна.

В 1936 году по докладу начальника Главсевморпути академика Отто Юльевича Шмидта правительством было принято решение о проведении воздушной экспедиции на Северный полюс и создании на дрейфующих льдах научно-исследовательской полярной станции. 5 мая 1937 года с острова Рудольфа стартовал маленький самолёт-разведчик «Р-6», командир – Павел Георгиевич Головин. Он прокладывал путь для четырёх тяжёлых самолётов АНТ-6 в экспедиции Ивана Дмитриевича Папанина «Северный полюс – 1». 21 мая 1937 года Михаил Васильевич Водопьянов на самолёте АНТ-6 совершил посадку в районе Северного полюса. Состоялась высадка первой в мире дрейфующей станции «Северный полюс» («СП-1»). Состоявшаяся арктическая воздушная экспедиция 1937 года по организации работы дрейфующей станции «СП-1» во главе с И. Д. Папаниным явилась началом планомерного исследования Центральной Арктики с помощью авиации. В полётах на полюс принимали участие лётчики В. Молоков, А. Алексеев, И. Мазурук. Имена этих лётчиков, О. Ю. Шмидта, возглавившего первую воздушную экспедицию на Северный полюс, доставившую туда участников дрейфующей станции, её снаряжение, имена И. Д. Папанина, П. П. Ширшова, Е. К. Фёдорова, Э. Т. Кренкеля, известные под названием папанинской четвёрки, по имени начальника дрейфующей станции, вошли в историю полярных исследований. С 1950-х годов эти станции стали организовывать постоянно. Авиация не только обеспечивала их жизнедеятельность, но и вела ледовую и погодную разведку. Со временем Северный полюс стал обычным географическим пунктом, через который проходят международные авиалинии.

После реорганизации Управления Полярной авиацией при Главном управлении Северного морского пути (УПА ГУ СМП) в 1938 году и передачи воздушных линий в гражданский воздушный флот (ГВФ), оставшиеся самолёты и экипажи независимо от места базирования были сведены под единое командование в МАГОН (Московская авиагруппа особого назначения). В отряд ледовой разведки (13 лётчиков, 9 штурманов, 1 инженер, 22 бортмеханика и 13 бортрадистов: всего 58 человек) вошёл и оставшийся в УПА персонал Енисейской авиагруппы полярной авиации. На ледовой разведке в Карском море, у о. Диксон, п-ова Таймыр и Североземельского пролива работали экипажи А. Д. Алексеева, А. Н. Грацианского, М. И. Козлова, Н. Л. Сырокваши, а в восточной части Арктики экипажи С. А. Асямова, Е. Ф. Николаева и И. И. Черевичного. Особенно большая нагрузка выпала на летающую лодку «Каталина» МП-7 (Н-275) И. И. Черевичного. В экипаж лодки входили второй пилот А. Н. Хлебутин, штурман В. И. Аккуратов, бортрадист А. А. Макаров, бортмеханики В. С. Чечин, В. Д. Терентьев, В. К. Каратанов. До навигации 1939 года на трассе Северного морского пути самолёты, как правило, несли службу тактической авиаразведки.

Ледовая разведка 1939 года отличалась от прошлых лет организованностью, планоностью и массовостью лётных работ. Если раньше разведывательные работы носили экспедиционный характер, то теперь был применён метод патрулирования. За определёнными участками моря были закреплены самолёты, которые вели непрерывное наблюдение за состоянием льдов. Новый метод дал положительные результаты. В этом году на разведке в море Лаптевых работал экипаж самолета Н-275 И. Черевичного, а в Карском море – Н-243, пилотируемый М. Козловым. Несмотря на исключительно тяжёлые условия разведки в этом году, экипажи самолетов полностью справились с заданием и своими регулярными наблюдениями обеспечили плавание судов в полярных бассейнах.

«Служба погоды острова Диксон под руководством синоптиков Фролова и Чуканина образцово обслуживала самолёты ледовой разведки метеорологическими и синоптическими материалами. Их прогнозы довольно точно освещали метеорологическую обстановку даже в районах, сильно удалённых от каких-либо пунктов наблюдения. Радиоцентр Диксона также уделял самолётам большое внимание. На борту самолётов были передатчики, приемники и хорошо подобранный состав радистов. Они обеспечивали связь самолётов с землей из любого пункта. На всех самолётах были установлены мощные резервные, аварийные передатчики, которые всегда могли оказать помощь экипажу в случае вынужденной посадки. Ледовые донесения часто передавались кораблям непосредственно с борта самолёта. Связь самолёта с береговыми радиостанциями во время полёта поддерживалась регулярно» («Советская Арктика», 1939, № 12, С. 57-59).

В 1938 году на обширной галечной косе (на берегу моря Лаптевых) был оборудован сухопутный аэродром Косистый. Посёлок Косистый существовал только для обеспечения аэропорта, который являлся резервным для аэропорта Хатанга. Косистый – бывшая военная база, основанная в 1939 году. Здесь располагались войска ПВО, имелись радиорелейные подразделения и авиация. Аэропорт бетонной полосы не имел, вместо неё использовалась длинная коса, намытая за сотни лет мелкой галькой. Её укатывали летом, а зимой она смерзлась сама. В одном здании находились промежуточный аэропорт, сельский Совет, почта; имелись гостиница, школа; в посёлок по расписанию летали рейсовые АН-2. Аэропорт Косистый действовал до 1993 года. Вскоре после распада СССР войска вывели, технику бросили, и посёлок за два года практически перестал существовать.

Одна из жительниц Нордвика – Дина Дудина, рассказывая об истории посёлка и Нордвической нефтеразведочной экспедиции (1933–1953), вспоминала: «Аэропорт Косистый расположился почти напротив посёлка Кожевникова в 25 км на противоположном берегу залива и северо-восточнее в 18 км от посёлка Мыс Илья. Во время войны продуктами нас снабжала Америка по ленд-лизу. Завоз шёл морским транспортом через Нордвик и аэропорт Косистый. Добираться самолётом до Кожевниково было очень сложно. На Север из Москвы летали самолётами специально организованной полярной авиацией из аэропорта Быково. Самолёты были маленькими и очень холодными. Здание аэровокзала Нордвика размещалось в маленьком доме. За несколько лет до закрытия экспедиции пилотом местного самолёта ПО-2 была женщина-легенда Ольга Студенецкая. Чтобы взять в рейс больше груза или людей, она летала чаще всего без механика. Из-за плохой подготовки взлётно-посадочной полосы зимой на заливе самолёт частенько переворачивался. Неоднократно мы были этому свидетелями и, конечно, помогали ей выбираться из-под машины и ставить самолёт в нормальное положение. К счастью всё заканчивалось благополучно. Кроме пилота в самолёте было ещё место для пассажира и чуть-чуть оставалось для багажа» («Неизвестный Норильск», 2006, (зима), С. 13).

В 1938 году был создан Игарский авиаотряд полярной авиации Главсевморпути. За период 1939–1940 годов Игарский авиаотряд перевёз на Севере Красноярского края 8 279 пассажиров, 52,7 тонн почты и 567,6 тонн грузов. Такой большой объём грузопассажирских перевозок был связан с обеспечением строительства Норильского

ГМК. Полёты самолётов Игарского авиаотряда обеспечивались с основных аэропортов: Игарка, Дудинка; авиабаз: Черная, Кресты Таймырские, Диксон, Волочанка, Хатанга, Нордвик и посадочных площадок: Усть-Порт, Сопкарга, Усть-Янск, Хальмерседе, Потапово. Штат авиабаз был минимальным – начальник авиабазы, он же авиатехник и аэродромный рабочий. Отрядом осваивались новые трассы, места посадки самолётов. В 1938 году особо отличился экипаж самолёта Г-1 Н-131 в составе командира отряда В. П. Смирнова, второго пилота Чекмарёва, бортмеханика Машихина.

В ноябре 1938 года создан авиаотряд Норильского комбината НКВД. К 1939 году в авиаподразделении Норильского комбината работало 13 человек. С 23 марта 1939 по июль 1941 года пилотом, командиром авиаотряда Норилькомбината был Василий Петрович Смирнов (участник Великой Отечественной войны). Командиром авиаотряда Норилькомбината НКВД в 1940–1950-е годы был В. В. Балашов. В 1940-е годы Василий Михайлович Махоткин, будучи заключённым (освобождён весной 1951 г.), летал пилотом на самолётах отдельного авиаотряда Норилькомбината НКВД. Самолёты авиации Норилькомбината при полётах Дудинка – Красноярск – Дудинка базировались в аэропортах Енисейской авиагруппы.

Позже в составе авиаотряда Норилькомбината МВД были: (после войны) штурман корабля, штурман отряда Валентин Алексеевич Тобольский; (1946–1954) авиатехник Михаил Болеславович Дорошко; (1946–1955) авиатехник, бортмеханик Виктор Романович Иванов; (с 1947 г.) второй пилот Ли-2 Николай Дмитриевич Черных; (с 1948 г.) пилот Владимир Павлович Антипов; (1949–1954) командир звена, командир корабля Вячеслав Андреевич Жбанников; (1950–1955) старший штурман Михаил Константинович Тарских; (1952–1955) пилот Александр Гаврилович Третьяков. Все они – участники Великой Отечественной войны.

Командование управления Полярной авиации считало, что в Арктике можно летать летом только на гидросамолётах, а зимой только на лыжах. В 1939 году начальником УПА И. П. Мазуруком была поддержана инициатива лётного состава, желающего доказать, что в Арктике могут летать не только гидросамолёты, но и колёсные машины. Летом «экипаж пилота Л. Г. [Леонарда Густавовича] Крузе на самолёте с колёсным шасси вылетел из Москвы до бухты Тикси, совершая посадку через каждые 400-500 километров на естественные аэродромы – галечные косы, тундровые плато и речные наносные образования. Посадки были совершены в Хабаровске, Норильске, Амдерме, Усть-Каре, Каменном, Косистом и бухте Тикси. Этот перелёт не только разрешил давний спор – летать или не летать на сухопутных самолётах вдоль побережья Арктики, но и многие экономические проблемы» (Денисов В. «Хронология Таймыра», Норильск, 2009, С. 207-208). Этот исследовательский полёт позволил сделать однозначный вывод о возможности использования на севере колёсных самолётов. В том же году (1939) состоялась первая стратегическая авиаразведка льдов самолёта «СССР-Н-171» под управлением М. В. Водопьянова с участием профессора Н. Н. Зубова.

В 1940 году за выдающиеся заслуги в деле освоения Северного Морского пути и районов Крайнего Севера, а также за образцовую и самоотверженную работу в период арктических навигаций 1938-39 годов начальник аэропорта бухты Кожевникова Александр Кириллович Короленко был награждён медалью «За трудовую доблесть», а метеоролог авиабазы Усть-Таймыр Михаил Михайлович Каменецкий — медалью «За трудовое отличие».

В 1940 году в газетной заметке сообщалось: «В залив Кожевникова прибыл первый в этом году самолёт, пилотируемый известным полярным лётчиком-орденоносцем тов. Махоткиным [Василием Михайловичем]. В числе пассажиров прилетел лектор ЦК ВКП (б) тов. Ловиков, который прочитает для зимовщиков ряд лекций. Самолёт доставил полярникам письма, в том числе письма родных, записанные на грампластинках. Самолёт сделает несколько рейсов на линии залив Кожевникова – Игарка» («Красноярский рабочий», 1940, 22 марта (№ 67), С. 4).

20 мая 1940 года водный порт «Валёк» переименован в аэрогидропорт Норильск и выделен в самостоятельную единицу. Одним из начальников аэропорта «Валёк» в 1969–1973 годах был Иван Гаврилович Фролов (ветеран Великой Отечественной войны).

В годы Великой Отечественной войны личный состав полярной авиации принимал активное участие в боевых операциях и выполнении специальных задач, имевших важное оборонное значение, в том числе в обеспечении ледовой разведки Северного морского пути, в доставке грузов в Арктику. В связи с тем, что большая часть личного состава Енисейской авиагруппы ГВФ убыла на фронт, было принято воздушные перевозки по гидроавиалиниям на территории Красноярского края снова передать Полярной авиации ГУСМП, которая занималась ледовой разведкой в Карском море, у острова Диксон, полуострова Таймыр и Североземельского пролива. Игарский авиаотряд был в 1941 году преобразован в Игарскую авиагруппу УПА ГУСМП (командир – Пётр Васильевич Левандовский). Игарская авиагруппа обслуживала две авиалинии: Игарка–Диксон и Игарка–мыс Косистый, общей протяжённостью 2 860 км. За 1941 год Игарской авиагруппой было перевезено 4 522 пассажира, 35 тонн почты и 346 тонн грузов.

Наличие в крае двух подразделений Главного управления Северного морского пути (Енисейской авиагруппы, действовавшей на участке Красноярск – Игарка, Игарской авиагруппы, действовавшей на участке Игарка к северу по Таймырскому и Эвенкийскому национальным округам), ни в коей мере не обеспечивало возросшие потребности края по перевозкам грузов, почты и пассажиров. Каждое из этих подразделений являлось самостоятельным, было подчинено непосредственно Управлению полярной авиации и в большей степени предназначено для обслуживания северных точек Северного морского пути, в силу чего регулярное сообщение на установленных трассах отсутствовало. Как Енисейская, так и Игарская авиагруппы располагали очень малым количеством и давно устаревших самолётов, и моторов типов Г-1, МП-1, Г-2, которые к тому же не были укомплектованы необходимыми аэронавигационными приборами и запчастями.

Навигацию 1941 года Игарская авиагруппа начала досрочно и за первый квартал добилась хороших показателей, за что коллектив был отмечен приказом по Управлению полярной авиации. Затем началась Отечественная война, и большая часть людей из лётно-подъёмного состава ушли на фронт. Остался для продолжения работы по обслуживанию нужд Таймырского Севера небольшой коллектив лётно-подъёмного, наземного и обслуживающего состава. Пришлось перестраивать всю работу по-новому, на военный лад, благодаря этому оставшийся коллектив успешно закончил план перевозок 1941 года. Большую работу коллектив провёл по экономии горючего. Коллектив принял участие в патриотическом движении по созданию и укреплению фонда обороны, сбору тёплых вещей бойцам фронта и организации посылок. Большую работу коллектив провёл по организации и проведению всевобуча. Успешно проводились занятия на курсах авиамотористов и бортрадистов, на которых обучалось 60 человек допризывников.

С 1942 года Енисейская и Игарская авиагруппы кроме перевозок для ГУСМП (Главного управления Северного Морского пути) основным заданием имели обеспечение перевозками Норильскстроя и Норильского горно-металлургического комбината. На авиагруппу была возложена задача вывоза металла из Норильска на металлургические заводы. Для выполнения этой задачи к Игарской авиагруппе были прикомандированы самолёты с экипажами МАГОН (Московской авиагруппы особого назначения) УПА ГУ СМП (Управления полярной авиации Главного управления Северного Морского пути) и Енисейской авиагруппы ГВФ (Гражданского воздушного флота).

29 апреля 1942 года Норильский горно-металлургический комбинат выдал первую тонну высококачественного никеля. 30 апреля 1942 года начальник Норильского комбината А. А. Панюков телеграфировал секретарю Красноярского

краевого комитета ВКП(б) И. Г. Голубеву об отправке самолётом первой тонны электролитного никеля. В связи с этим нельзя не упомянуть фамилию лётчика, которому было доверено ответственное задание. Это – Степан [Александрович] Веребрюсов из авиаотряда Норильского комбината, куда он пришёл в 1941 году» («Неизвестный Норильск», 2015, № 23, С. 12). Полярные лётчики доставляли из Красноярска в Норильск грузы, а оттуда вывозили металл. Особенно хорошо работал стахановский экипаж в составе пилота, командира корабля Георгия Васильевича Осадина (награждён орденом Отечественной войны II степени), бортмеханика Чулакова, бортрадиста Мячеслава Яновича Росса. Они в течение 1943 года удерживали первенство в соревновании. Этот экипаж дал сверхплановый доход от перевозок на 292 541 руб., за август-сентябрь месяцы 1943 года сэкономил 246 кг авиагорючего.

Помня призыв «Всё для фронта! Всё для Победы!», сутками не выпуская штурвал из рук, вели самолёты лётчики авиаотряда «Норильскстрой», который входил тогда в Главное управление лагерей НКВД СССР. А доставлялась продукция на материк, главным образом, по воздуху. Пилоты часто сажали свои самолёты прямо у стен корпусов оборонных заводов. И тогда продукция Норильска прямо с борта самолёта шла в заводские цеха.

В навигацию 1942 года посреди Енисея зазимовал большой караван судов с грузом для Норильскстроя. По заданию ГКО начальник Управления полярной авиации Фёдор Михайлович Кузичкин 21 января 1943 года издал приказ, в котором возложил доставку грузов с пароходов в Дудинку на Игарскую авиагруппу, а из Красноярска в Дудинку – на Енисейскую авиагруппу (с 1942 г. командир Апполон Александрович Нехлопоченко).

В 1942 году были введены срочные рейсы для самолётов, обеспечивающих доставку грузов из Красноярска и из мест зимовок речных караванов (Сухая Тунгуска, район Игарки) в Дудинку. Общий объём зимних авиаперевозок 1942–1943 годов составил 393, 5 тонны...

Главное управление Северного морского пути сообщало: «Недостаточное обслуживание Таймырского национального округа в летнюю навигацию 1943 года объясняется отсутствием авиагорючего. Авиабензин в порты Диксон, Дудинку, Игарку, Хатангу доставлен, но в связи с поздним его прибытием не доставлен в порты Кресты Таймырские и Волочанка, куда оно должно было быть доставлено из Дудинки и Хатанги по рекам. Прибытие горючего даст возможность организовать авиаобслуживание Таймырского округа»; «Для обеспечения плана добычи рыбы Хатангским рыбзаводом необходимо Игарской авиагруппе перебросить самолётом из Дудинки в Хатангу сетематериалов в количестве 15 тонн. Для пуска консервного завода в Усть-Порту необходимо из Игарки в Дудинку перебросить 4 тонны материалов».

Помимо обслуживания транспортных самолётов часть аэропортов Игарской авиагруппы (Хатанга, Косистый, Тикси) выполняла функции пунктов базирования самолётов ледовой разведки, а воздушные трассы Игарка – Диксон и Игарка – Кожевникова – Тикси связывали между собой полярные станции и отдалённые районы Крайнего Севера.

10 августа 1942 года в докладной записке № 30 «О создании сети аэродромов Красноярск-Дудинка» Главного управления Северного Морского пути в адрес Красноярского крайкома партии и исполкома крайсовета, подполковник Илья Павлович Мазурук отмечал: «необходимо быстро создать сеть сухопутных аэродромов от Красноярска до Диксона, по Енисею, для обеспечения круглогодичной связи, использования сухопутных самолётов, а также для возможных военных надобностей. Аэродромы как минимум нужны до: один – до Енисейска, в Енисейске, в Ярцево, в Подкаменной Тунгуске, в Верхне-Имбатском, в Туруханске, в Игарке и один – между Диксоном и Дудинкой. По линии Полярной авиации соответствующая работа уже начата. ГУСМП отпустило для этой цели необходимые средства. В ближайшие два дня вылетает на специальном самолёте экспедиция, состоящая из квалифицированных специалистов, которые на месте произведут выбор сухопутных площадок, создадут

необходимую документацию и немедленно приступят к подготовке аэродромов с таким расчётом, чтобы уже к ледоставу текущего года обеспечить бесперебойную связь с Севером на сухопутных машинах». Далее Мазурук просил «обязать райсоветы активно включиться в эту работу и оказать реальную помощь рабочей силой и транспортом». «В 1943 году сухопутные аэродромы были созданы силами работников Енисейской авиагруппы ГУСМП и почти без затраты средств...» («Красноярский край в годы Великой Отечественной войны 1941–1945», Красноярск, 2010, С. 75-76; С. 87).

В августе 1941 года в газете сообщалось, что коллектив Дудинского порта под руководством Ивана Ивановича Штыркова «единодушно постановил на собственные средства построить самолёт «Заполяжник». Для этой цели рабочие и служащие внесли уже около 10 тысяч рублей. Поступление средств продолжается».

В декабре 1942 года коллектив сотрудников Усть-Порта (расположен в устье Енисея) выступил с предложением собрать средства на строительство боевой авиаэскадрильи «Советский полярник». Скоро в Арктике уже не было коллектива, который бы не отозвался на это предложение. К середине мая 1943 года на строительство авиаэскадрильи было собрано свыше 6 миллионов рублей. 26 мая на одном из полевых аэродромов состоялась торжественная передача новых самолётов «Як-9» с надписью на фюзеляжах «Советский полярник» энскому истребительному авиационному полку под командованием Героя Советского Союза подполковника Шинкаренко. Вручая боевые машины от имени полярников, Иван Дмитриевич Папанин (Герой Советского Союза, контр-адмирал) обошёл строй и каждому экипажу пожелал успеха.

27 августа 1942 года самолёт «Консолидейшен», не зная о нападении фашистов на Диксон, вылетел из Усть-Таймыра на остров. На борту находились шесть членов экипажа: командир корабля Черенков, штурман Абросимов, радист Ковалев, старший механик Писарев, младший механик Шекуров, наблюдатель Овчинников. В полётном задании было записано: «...следовать на Диксон и попутно вести наблюдение за морем...». Самолёт пропал, предпринятые поиски результатов не дали, причины гибели самолёта не ясны до сих пор (Бурков Г. Д. «Война в Арктике», Санкт-Петербург, 2011, С. 91).

В 1943 году немецкие подводные лодки начали активные действия на наших арктических коммуникациях. 23 июля 1943 года немецкая подводная лодка обстреляла и потопила гидрографическое судно «Академик Шокальский», направлявшееся с Диксона к Новой Земле. Часть людей смогла спастись на шлюпке и вплавь. На розыски команды погибшего судна были посланы самолёты ледовой разведки. Самолёты Ивана Ивановича Черевичного и Александра Тимофеевича Стрельцова вывезли пострадавших на материк. Многих людей в те годы спасли лётчики полярной авиации. На старых, практически списанных машинах они показывали образцы самоотверженности.

Было решено отправить на остров Диксон два самолёта. Самолёты Бе-4 Н330 пилотировал лётчик Владимир Васильевич Мальков, Н331 – лётчик Михаил Васильевич Тейман перелетели из Красноярска на Диксон и 2 августа 1943 года начали противолодочное патрулирование. В качестве оружия использовались противолодочные бомбы ПЛАБ-100. Единственное боевое столкновение имело место 28 августа, когда Бе-4 бомбили район (в 20 милях от мыса Стерлегова), в котором немецкой субмариной был потоплен пароход «Диксон». Результатов атаки лётчики не наблюдали. В конце сентября резко похолодало, и начался ледостав. Поэтому 21 сентября 1943 года экипажи перегнали гидросамолёты по Енисею обратно в Красноярск.

8 августа 1944 года из Архангельского порта на Диксон направился грузопассажирский пароход «Марина Раскова». 12 августа пароход был торпедирован немецкой подводной лодкой. К месту его гибели были посланы суда и самолёты. Экипаж самолёта под командованием Матвея Ильича Козлова, проявив беспримерное

мужество, нашёл и спас 38 человек, за это экипаж был представлен к правительственным наградам.

В условиях военной обстановки работа Енисейской авиагруппы (командир авиагруппы Апполон Александрович Нехлопоченко) приобрела особое значение, так как «в условиях Крайнего Севера авиация в зимний период является единственным видом транспорта, подвозящим почту, грузы для предприятий Крайнего Севера, продукты для Крайнего Севера, рыболовные снасти на Север, руководящих работников края, мобилизованных и демобилизованных красноармейцев и командиров. В 1943 году постановлением СНК СССР и Красноярского краевого комитета ВКП(б) на авиагруппу возлагалась ответственность обеспечить перевозку на Север грузов для Норильского комбината, ЕнУРПа и рыбтреста. Причём, требовалось доставить на Север груз ЕнУРПа для аварийных судов в ноябре-декабре месяцах, то есть в то время, когда на реке Енисей посадка самолётов невозможна. Нужны были сухопутные аэродромы. Этот вопрос не раз возникал в прошлом, но дело считалось невыполненным, так как, по мнению специалистов, для постройки требовались большие затраты средств. В 1943 году сухопутные аэродромы были созданы силами работников авиагруппы и почти без затраты средств, что дало возможность перевезти в срок грузы, необходимые для спасения судов. Кроме этого, авиагруппа обеспечила досрочный завоз продуктов питания в северные аэропорты. Причём, не только для аэропортов Енисейской авиагруппы, но и для Игарского, Дудинского портов, относящихся к Игарской авиагруппе. Заявка Норильскстроя НКВД на переброску пассажиров и грузов из Красноярска в Дудинку выполнена в следующем размере: Красноярск – Дудинка – перевезено 29 пассажиров и 38,4 тонн груза. Кроме того, из Дудинки в Красноярск на самолётах Енисейской авиагруппы перевезено 33,0 тонн металла №7 и №8, имеющего большое оборонное значение» (Из объяснительной записки к годовому отчёту по Енисейской авиагруппе УПА ГУ СМП за 1943 год, город Красноярск).

Если раньше продукцию Норильского комбината – никель, вывозили самолёты гражданской авиации, то в 1944 году – переброшенные с фронта боевые машины под командованием капитана Евгения Ефимовича Лахова (участник Великой Отечественной войны, награждён орденом Красного Знамени). Они перевозили из Норильска на Большую землю тяжёлые плиты никеля и меди. В броню танков, самолётов, в артиллерийские орудия и приборы вложен был труд норильских металлургов, горняков, железнодорожников. Прославили себя авиаторы Норильского комбината: Степан Александрович Веребрюсов (награждён орденами Красной Звезды и «Знак Почёта»), Евгений Ефимович Лахов, П. Иванов, Вениамин Васильевич Попов, Ф. В. Чуенков и другие. «В 1945 году на самолётах Си-47, Ли-2 планировалось перевезти в Воркуту уже 1000 тонн никеля. В связи с этим был предусмотрен ряд мер – от обеспечения самолётов авиакеросином до создания условий для отдыха и питания... «Главсевморпуть» обязан был обеспечить трассу Воркута – Дудинка метеообслуживанием и радиосвязью» («Неизвестный Норильск», 2015, № 23, С. 13).

Специальная авиационная группа (под командованием М. Н. Чибисова) в 1944–1945 годах перегоняла из США в СССР гидросамолёты «Каталина» по программе ленд-лиза. «Каталина» обладала большой дальностью полёта и неплохими скоростными характеристиками, с успехом использовалась, как морской разведчик, бомбардировщик, а также в десантных и спасательных операциях. Этот самолёт был оснащён самыми передовыми по тем временам системами навигации, радиолокации, бомбовыми прицелами и другими устройствами, ещё не освоенными в производстве советской промышленностью.

С 10 июля 1944 года командиром Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП был назначен Пётр Васильевич Левандовский. Численность лётного состава на 1 июня 1944 г. – 29 человек, в том числе: пилотов – 13, бортмехаников – 9, бортрадистов – 7. Всего личного состава в авиагруппе – 382 человека. В 1944 году навигация была очень тяжёлой в ледовом отношении. Лётчики Черевичный, Стрельцов и Задков по многу часов летали над ледяными массивами в поисках удобных путей для проводки судов в



Тикси, Нордвик и Хатангу. Самолётный парк в декабре 1944 года: 25 самолётов. В 1945 году основными задачами были: перевозка военных импортных грузов по маршруту Дудинка – Красноярск, о. Диксон – Нансен – Таймыр, спецрейсы по перевозке заключённых для Норильстроя. В эксплуатации находилось 12 типов самолётов: С-47, МП-7, МП-1, Г-1, Г-2, СП, С-2, Ли-2, Ще-2, Р-5, трофейные немецкие Ю-52 и Си-204 «Зибель». В 1945 году в авиагруппе лётно-подъёмный состав насчитывал 32 человека.

2 августа 1944 года Исполком Красноярского краевого Совета депутатов трудящихся и бюро Красноярского крайкома ВКП(б) принял постановление, в котором говорилось: «Обязать Енисейскую авиагруппу (тов. Левандовского) и Игарскую (тов. Смирнова) с 15 августа установить по расписанию регулярное воздушное сообщение. В целях обеспечения нормальной воздушной связи по реке Енисей с Норильским комбинатом обязать начальника Норильского комбината тов. Панюкова представить свои предложения на рассмотрение бюро крайкома ВКП (б) к 15 августа о строительстве сухопутных посадочных полос в Верхнеимбатске, в Дудинке, в Туруханске и в Подкаменной Тунгуске. Просить ГУ СМП при СНК СССР (тов. Папанина) построить в 1945 году в Таймырском округе сухопутные аэродромы в Хатанге, Волочанке и Карауле».

В ноябре 1944 года лётчик Михаил Алексеевич Титлов совершил первую посадку «сухопутного» самолёта на грунт острова Диксон.

В 1945 году возобновилась регулярная работа полярной авиации по трассе Северного морского пути. М. А. Титлов на транспортном двухмоторном самолёте «Н-331» пролетел с целью ледовой разведки по маршруту мыс Челюскин – Северный полюс – Чокурдах (на р. Индигирка). Было положено начало систематическому изучению высоких широт с воздуха.

В 1945 году на страницах окружной газеты сообщались хатангские новости: «...на арктических воздушных магистралях сейчас большое оживление. Самолёт полярного лётчика М. [Матвея Ильича] Козлова, совершающий перелёт из Москвы на мыс Косистый, 20 октября приземлился в Дудинке, оставив здесь пассажиров и почту. Ночью прилетел М. [Михаил Алексеевич] Титлов, отправляющийся на ледовую разведку Карского и моря Лаптевых. Утром встретили самолёт М. [Михаила Николаевича] Томилина, возвращающийся в Москву с группой руководящих работников Главсевморпути. На следующий день самолёт [Матвея Ильича] Козлова прилетел в Хатангу» («Советский Таймыр», 1945, 30 октября (№ 126), С. 2).

1 января 1946 года было образовано Красноярское управление Гражданской Авиации. Управление образовалось на базе Енисейской авиагруппы управления Севморпути, двумя годами позже в него вошёл Норильский объединённый авиаотряд.

Воздушные суда садились на воду или на лёд: на озеро Долгое, на реку Рыбную, на реку Норилку у гидропорта, а в 1945 году начались работы по строительству первого постоянного наземного аэродрома в районе железнодорожной станции «Надежда». 24 июля 1946 года состоялась приёмка во временную эксплуатацию взлётно-посадочной полосы аэродрома «Надежда». В это время, хотя аэродром ещё продолжал строиться, на взлётно-посадочную полосу приземлился первый самолёт. В 1949 году на базе Красноярского перегоночного полка в аэропорту «Красноярск» был сформирован 36-й транспортный отряд Гражданского воздушного флота, который стал основой Норильского авиапредприятия. С первого июня 1950 года аэропорт «Надежда» 3-го класса вошёл в состав Красноярского территориального управления Гражданского воздушного флота. Этот день считается днём основания Норильского авиапредприятия. В 1950 году начали выполняться регулярные рейсы в Москву и Красноярск. Авиапарк состоял из одиннадцати самолётов Ли-2, позже оборудование аэропорта позволяло принимать самолёты ПО-2, Ил-2, Ил-14. Первым начальником аэропорта (1946-1965) был подполковник Борис Антонович Микуцкий (ветеран Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза). В сентябре 1952 года 36-й Таймырский авиаотряд и аэропорт «Надежда» были преобразованы в 128-й объединённый авиаотряд с лётной частью. С

1953 года начальником норильского авиаотряда и первым начальником Норильского агентства аэрофлота до 1968 года был Вениамин Васильевич Попов. С 1953 года начались регулярные полёты пассажирских самолётов в Норильск (до этого все рейсы были служебными), пассажиропоток составлял 18 тысяч человек в год. К 1961 году самолёты из Норильска летали в тринадцать направлениях. Аэропорт принимал грузовые и пассажирские самолёты до середины 1960-х годов. В 1965 году аэропорт «Надежда» был закрыт в связи с вводом в эксплуатацию аэропорта «Алыкель». В конце семидесятых годов на месте взлётно-посадочной полосы был построен Надеждинский металлургический завод, который и унаследовал это красивое имя «Надежда».

В 1958–1965 годах основным портом для пассажирских самолётов также был временный аэродром «Нежданый» (бывшая станция норильской железной дороги «Снежная»). «А временным аэродром назывался потому, что он должен был работать только зимой и предназначался для приёма больших турбовинтовых самолётов – Ан-10, Ан-12, ИЛ-18. И в 1958 году «Нежданый» начал принимать такие самолёты на раскатанную снежную полосу. Длина полосы составляла 4,5 километра, она состояла из снега и льда. Аэродром (его называли просто «Нежданка») был оборудован приводной радиостанцией и посадочным радиолокатором. Находился он неподалёку от «Надежды». Аэродром «Нежданый» был зимний с постоянным батальоном аэродромного обслуживания. Он принимал самолёты от Ли-2 до Ан-12 и Ил-18. Не говоря уже об эскадрилье Ми-4...Где была взлётно-посадочная полоса: в том месте болотистая равнина как будто специально подготовлена для зимней заморозки. Лишь в 1962 году на «Нежданке» появилось первое здание аэропорта («Неизвестный Норильск», 2013, № 19 (ноябрь), С. 10-11). Объясняя причины создания временного аэропорта «Нежданый» в непосредственной близости от аэропорта «Надежда», краевед Станислав Стрючков рассказывал: «История авиации у нас в Норильске началась в начале тридцатых годов, самолёты были лёгкие и такой конструкции, что садились практически на любую ровную поверхность либо на воду. Когда появились самолёты более современные, более тяжёлые – уже транспортные, военно-транспортные, двух-, четырёхмоторные, для них нужно было строить взлётно-посадочные полосы. Вот тогда появился и аэропорт «Надежда», который находится там, где сейчас Надеждинский завод. Но зимой его взлётно-посадочная полоса практически всегда заносилась снегом: как только начиналась пурга, так – нелётная погода. Поэтому выбрали место для сезонного зимнего аэропорта – чтобы самолёты могли садиться в любую погоду. Пока там пурга, здесь [в аэропорту «Нежданый»] самой природой всё устроено под взлётно-посадочную полосу» («Неизвестный Норильск», 2013, № 19 (ноябрь), С. 10).

В 1948 году с организацией высокоширотных воздушных экспедиций «Север» возобновилось комплексное изучение Центральной Арктики, воздушные экспедиции на специально оборудованных «летающих лабораториях» с посадкой на дрейфующий лёд стали основным средством исследования труднодоступных районов Северного Ледовитого океана. Каждая высокоширотка начиналась с многодневной ледовой разведки. В 1947–1950 годах Управление полярной авиации Гласевморпути возглавлял генерал-майор морской авиации Максим Николаевич Чибисов (выдающийся авиатор, участник Великой Отечественной войны), и в этом качестве стал одним из руководителей трёх высокоширотных арктических экспедиций, в ходе которых были совершены выдающиеся географические открытия в Центральной Арктике. Многие в Арктике тогда делались впервые. В 1948 году состоялась высокоширотная экспедиция «Север-2», которая начала серию наблюдений в точке, где проходит земная ось. Впервые там была измерена глубина океана – 4039 метров. Командирами воздушных судов работали Иван Иванович Черевичный, Илья Спиридонович Котов (медаль «За трудовое отличие»), Виталий Иванович Масленников (Герой Советского Союза, ветеран Великой Отечественной войны). В 1954 году на станцию в первый раз завезли разборные домики, на льдине начали работать трактора и автомашины.

1 апреля 1955 года авиаотряд комбината передан главному управлению гражданско-воздушного флота.

В 1956 году писали: «в целях улучшения обслуживания трудящихся Таймыра авиатранспортом полярная авиация Главсевморпути организовала регулярные авиарейсы на линии Москва – Дудинка, через Архангельск и Амдерму...Самолёты полярной авиации также совершают систематические рейсы: Дудинка – о. Диксон, Дудинка-Хатанга, Дудинка-Волочанка» («Советский Таймыр», 1956, 18 июля, С. 3).

В 1958 году в 52 километрах от Норильска проводятся проектно-изыскательские работы по строительству будущего аэропорта «Алыкель», 5 октября 1959 года принимается решение о его строительстве.

В 1960 году в Норильском агентстве «Аэрофлота» открылась камера хранения багажа. 12 апреля 1960 года самолёт Ил-18 открыл беспосадочное воздушное сообщение на линии Москва–Норильск («Советский Таймыр», 1960, 16 апреля, С. 2).

В 1954 году в Арктике впервые были использованы вертолёты (Ми-4); с 1956 года систематически проводится ледовая авиаразведка с помощью базирующихся на ледоколах вертолётов (Ка-15, Ми-4, Ми-2) и самолётов берегового базирования (Ли-2, Ил-14, оснащённых бортовыми локаторами, а с 1968 года – Ан-24 с системой «Торос»). В 1959 году с помощью полярной авиации впервые в мировой практике в Арктическом бассейне были установлены



дрейфующие автоматические радиометеорологические станции, которые в последующие годы систематически обновлялись. В конце 1950-х – начале 1960-х годов на дрейфующие арктические льды стали совершать посадки 4-моторные самолёты Ан-12; в 1977 году на станцию «СП-22» совершил посадку самолёт Ил-18.

Прогресс авиации и радиосвязи позволил создать широкую сеть полярных станций, вести регулярные работы на дрейфующих научно-исследовательских станциях «Северный полюс», проводить комплексные высокоширотные экспедиции. С 1968 года авиаторы Таймыра принимали участие в работе высокоширотных полярных экспедиций, во всесоюзных исследованиях «Север», в научно-поисковой работе на побережье Таймыра. Весомый вклад авиаторы внесли в строительство газопровода Мессояха – Дудинка – Норильск. На строительстве газопровода использовались вертолёты Ми-8, Ми-6, Ми-4, Ми-2 и самолёты Ан-12. Применение авиации не только сократило ввод в действие газопровода, но и дало возможность сохранить моховой покров тундры, олени пастбища.

Для обеспечения пассажирских и грузовых авиаперевозок на территории Таймыра действовали аэровокзалы и вертолётные площадки в посёлках. В начале 1968 года в газетной заметке: «Новый аэровокзал» сообщали: «На днях госкомиссия по приёму выстроенных зданий и сооружений при Усть-Енисейском райисполкоме приняла новый аэровокзал. Его полезная площадь составляет 270,4 кв. метров. На втором этаже разместятся диспетчерская и радиослужба. Созданы удобства для пассажиров: большой зал, комната матери и ребёнка, комната для игры в бильярд. Это хороший подарок трудящимся района от строителей ремстройучастка пос. Караул, который возглавляет Михаил Васильевич Марков» («Советский Таймыр», 1968, 16 января, С. 1). В 1970 году начальник Караульского аэропорта А. Макаров в статье «Обязательства выполнены досрочно» рассказывал: «Работники аэропорта трудились с чувством полного понимания, что от их работы зависит обеспеченность колхозников, рыбаков, всего населения района продовольственными и промышленными товарами, доставка свежей почты. В декабре [1969] только одного груза было перевезено свыше 40 тонн. В течение одного дня на время зимних каникул было доставлено в посёлки, где проживают родители, более 100 учащихся Караульской средней школы. С большой

ответственностью относятся к своим обязанностям начальники площадок района. Особенно следует отметить добросовестную работу начальников площадок посёлка Носок – Дмитрия Ивановича Лапсуй и посёлка Байкаловск – Александра И. Сидоркова. Большой вклад внесли работники всех служб аэропорта, но особенно проявили себя работники отдела перевозок, который возглавляет Я. Ф. Терентьев, отлично трудятся работники службы связи и электростанции, возглавляемой Юрием Павловичем Шапошниковым. Отлично зарекомендовали себя экипажи самолётов «АН-2», где командирами являются гг. Лекарев и Данковцев. Это с их помощью мы смогли обслужить самые отдалённые и труднодоступные пункты Мунгуй, Дерябино и другие» («Советский Таймыр», 1970, 8 января, С. 2).

В 1971–1991 годах авиаобслуживание в Центральной Арктике поручили Красноярскому управлению гражданской авиации. Штаб высокоширотных экспедиций «Север» располагался в Красноярске, длительное время его возглавлял Юрий Лопатин.

В 1971 году на площадке бывшего аэропорта «Надежда» началось строительство нового металлургического гиганта, который получил в наследство имя «Надежда» – Надеждинский металлургический завод. Позже, в 1982 году, по инициативе металлургов на площадке завода был установлен памятник авиаторам Заполярья – самолёт Ил-14.



В начале 1970-х годов все самолёты модели Ли-2 были списаны. В 1976 году командир норильской части подполковник Юрий Степанович Малясов добился разрешения сохранить один из них. В 1977 году состоялось торжественное открытие памятника-самолёта Ли-2 на воинском перроне на территории аэропорта «Алыкель» (летом

2002 года был демонтирован). За многолетнюю и надёжную эксплуатацию, связанную с освоением Арктики и в связи со списанием с гражданской авиации самолётов Ли-2, на острове Диксон также в 1980 году был установлен на постамент самолёт Ли-2, бортовой № 04219. Эти самолёты как свидетели и участники героической эпохи авиационного освоения Арктики стали своеобразными памятниками воздушным первопроходцам Енисейского Севера.

4 июля 1972 года в газетной заметке: «С лыж – на поплавки» сообщали: «После зимней эксплуатации все самолёты Игарского аэропорта подготавливаются к работе в летних условиях. Несколько машин переставлены с лыж на колеса и уже летают по местным авиалиниям. Некоторые самолёты «АН-2» ставятся с лыж на поплавки. Они будут обслуживать рыбаков, геологов, гидрографов Игарки, Дудинки, Хатанги».

В 1973 году у жителей полуострова появилась возможность в два раза быстрее преодолевать двухтысячекилометровое расстояние между Красноярском и Таймыром. Первый рейс между Красноярском и Дудинкой совершил самолёт АН-24.

В начале 1974 года в газете писали: «Экипаж полярной авиации, который возглавляет известный не только на Диксоне пилот А. Колесников, штурман Е. Попов и инженер-исследователь В. Пискунов производили полёты для измерения толщины льда с борта самолёта новым методом – с помощью локатора. Первые данные эксперимента говорят об эффективности этого метода» («Советский Таймыр», 1974, 17 января, С. 1).

В мае 1974 года, перед началом нового отпускного сезона, в агентстве Аэрофлота была введена новая услуга – предварительная продажа авиабилетов по системе «Сирена».

В 1975 году норильские лётчики освоили трассу Воркута-Норильск, после чего стало возможным доставлять самолётом такие скоропортящиеся продукты, как свежие яйца, а также и цветы.

В 1975 году из Норильского объединённого авиаотряда в качестве самостоятельной структуры Красноярского управления гражданской авиации было выделено Игарское авиапредприятие. В обеспечении успешного похода к Северному полюсу атомного ледокола «Арктика» в августе 1977 года существенную роль сыграла авиаразведка. За проводку к Северному полюсу атомохода «Арктика» 23 игарских авиаторов были удостоены правительственных наград.



В конце 1970-х годов авиация на Таймыре получила новый импульс в своём развитии. Это связано с началом эксплуатации самолётов Ту-154, Ил-18, Ил-76. «В апреле 1977 года на Крайний Север во второй раз прилетел Ту-154. Борт шёл из Красноярска в Норильск, а затем в Москву. Местное агентство «Аэрофлота» продало норильчанам первые 152 билета на реактивный лайнер, выполняющий рейс до столицы. Месяцем позже, но также впервые, в нашем аэропорту приземлилось ещё одно чудо – грузовой Ил-76. Он доставил 30 тонн для управления торговли» (Толстов В. «Летопись Норильска», Норильск, 2003). В конце апреля 1977 года в посёлке Усть-Авам впервые приземлился на новую взлётно-посадочную полосу турбовинтовой лайнер Ан-26. 24 апреля 1979 года в Дудинском аэропорту впервые приземлился самолёт Ил-18, доставивший из Красноярска товары для торгующих организаций. В разные годы авиапарк пополнялся: самолётами большой и средней грузоподъёмности Ан-12 и Ан-26 (1977), газотурбинными вертолётами Ми-6 (1980), самолётами Ан-74 (1982), самолётами Ил-86 (1986), самолётами «Боинг-747» (1994), аэробусами «AIRBUS –A320» (2009).

На смену находившимся в эксплуатации самолётам с поршневыми двигателями в опытную эксплуатацию в 1980-х годах поступили самолёты с газотурбинными двигателями Ан-28, Ан-74 и вертолёты Ка-32С в варианте ледового разведчика.

В Норильске находилось управление 22-й дивизии ПВО (противовоздушной обороны), на Алыкеле дислоцировался истребительный авиационный полк. «Экипажи тяжёлых истребителей-перехватчиков Ту-128 отрабатывали базирование и работу с передовых аэродромов, расположенных вдоль северных границ СССР, таких как на Алыкеле (Норильск), в Хатанге, Тикси, Якутске, Нарьян-Маре. Например, в августе 1977 года лётный состав 64-го авиаполка отрабатывал с аэродрома «Алыкель» задачу по прикрытию сил Северного флота и акватории Карского моря. Отрабатывалось и базирование на ледовые аэродромы» («Неизвестный Норильск», 2009, № 1, С. 37).

Высокоширотная экспедиция (ВШЭ) «Север-83» стала юбилейной – десятой – для авиаторов Норильского авиаотряда. Эта экспедиция стала и самой продолжительной: 60 дней пилоты изучали ледовую обстановку в Арктике, в 600 км к северу от Северной Земли, где находился базовый аэродром ВШЭ. Экспедицию возглавлял коренной норильчанин Андрей Рыбаков. А всего в ней принимали участие три самолёта Ан-12 и восемь вертолётов Ми-8.

В 1984 году был успешно использован авиационно-парашютный метод доставки людей и груза на дрейфующую станцию: с 800 метров на лёд прыгнули 14 человек, грузовыми парашютами сбросили сборные домики, 130 бочек с горючим и бульдозер. В это же время в газетной заметке: «С высоты птичьего полёта» рассказывали: «Семь лет назад [1977] в Дудинке организовано оперативное Дудинское отделение авиаохраны лесов. И вот лётчик-наблюдатель Виктор Акимович Гридасов совершает каждое лето регулярные полёты по двум постоянным маршрутам, облетая свой участок в три с половиной миллиона гектаров» («Советский Таймыр», 1984, 5 июля, С. 3).

20 декабря 1990 года в Норильске совершил первую посадку самолёт «Боинг» частной авиакомпании «Трансаэро». Эта авиакомпания открыла собственное представительство в Норильске.

В 1992 году в состав Норильского авиапредприятия вошло Хатангское авиапредприятие, а в 1994 году и Диксонское авиапредприятие.

В январе 1997 года в Норильске открылся филиал Красноярского агентства воздушных сообщений.

«Само понятие «полярная авиация» в нашей стране фактически исчезло с момента распада СССР, а Полярное управление Министерства гражданской авиации СССР было ликвидировано гораздо раньше – ещё в 1970 году. К 1993 году от единой транспортной авиасистемы «Аэрофлота» на Севере остались остатки бывших объединённых северных отрядов, 70 процентов из которых было ликвидировано. Парк ряда из них состоял всего из нескольких самолётов и вертолётов с практически выработанным ресурсом» («Российская Федерация сегодня», 2017, № 12, С. 38).

В феврале 2000 года появились первые публикации о выпуске новой карты «Рельеф Северного Ледовитого океана», в создании которой принимали участие многие жители Красноярска, Норильска, Хатанги и Диксона. «Каждый год 40–70 специалистов вертолётами Ми-8 МТВ, Ми-6, самолётами Ан-2 выбрасывались на дрейфующий лёд в разных точках Северного Ледовитого океана и в короткие светлые часы полярной ночи устанавливали палаточные «города» для себя и геолого-топографического отряда предприятия «Севзапгеология» из города Ломоносова» («Красноярский рабочий», 2017, 18 октября (№ 81, С. 34).

В марте 2002 года ГУП «Норильское авиапредприятие» было реорганизовано, в результате чего возникли ЗАО «Алыкель», авиакомпания «Заполярье», ГУП «Норильское авиапредприятие» и ОАО «Авиакомпания «Таймыр», которая включала в себя Вальковский, Диксонский, Дудинский и Шушенский аэропорты.

Огромный скачок совершила за истекшие годы авиационная техника. Сегодня авиация стала реактивной, высотной, скоростной, менее зависящей от погоды, высокоавтоматизированной, а значит, и более надёжной. Это единственный вид транспорта, который можно использовать на северных территориях круглый год. Возрастающие объёмы авиационных работ в Арктике требуют создания специальных самолётов и вертолётов, обладающих высокими лётно-техническими характеристиками, надёжностью и экономичностью, оснащёнными современными пилотажно-навигационным и радиосвязным оборудованием, хорошо приспособленными к эксплуатации в полярных условиях. Нужно реанимировать отрасль как можно скорее, не только обновив парк самолётов и вертолётов, но и поставляя новейшие транспортные средства: экранопланы, безаэродромные самолёты, аэросани, беспилотники. В Заполярье могут найти своё применение самолёт на воздушной подушке «Сокол»; экраноплан «Волга-2»; скоростные амфибии «Хивус», «Кайман», «Пума»; самолёт-амфибия Л-172; амфибийные платформы «Бизон», СВП-50 и «Торос-1». Среди направлений дальнейшего развития полярной авиации стоит модернизация существующих самолётов Ан-2, Ан-74, Як-40 и других. В статье «Встанет ли полярная авиация «на крыло», говоря о современном состоянии, проблемах и перспективах авиасообщения на Севере, писали: «...не хватает самолётов, аэропортов, мало маршрутов между соседними северными регионами и главное – стоимость билетов зачастую просто космическая. Тем не менее, чиновники с оптимизмом прогнозируют, что в ближайшие десятилетия российская полярная авиация переживёт второй виток развития» («Российская Федерация сегодня», 2017, № 12, С. 38).

## Библиография:

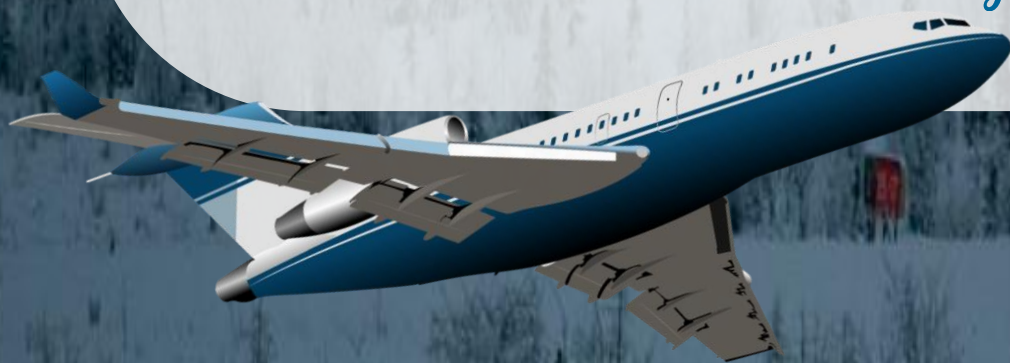
1. **Денисов, В.** Небесный вездеход [Текст]: [история первых полётов в Арктике, на Таймыре; о самолёте Ан-74] / Вадим Денисов; фото Владимира Макушкина // Заполярная правда. – 2017. – 29 сентября (№ 158). – С. 7.

2. **Камалутдинова, Е.** Как Норильск летать учился [Текст] / Екатерина Камалутдинова // *Неизвестный Норильск*. – 2015. - № 23 (ноябрь). – С. 10-13.
3. **Кетанов, М.** Забытые крылья [Текст]: [история северной авиации Красноярского края (Таймыр, Норильск)] / Марк Кетанов // *Неизвестный Норильск*. – 2006. - № 3 (лето). – С. 10-13.
4. **Куртяк, Т.** История развития авиации. Норильское авиационное предприятие в 30-40-е годы. Герои прошлых лет [Текст] / Т. Куртяк, науч. рук. О. Хакимулина // *Таймырские чтения* – 2006: [сб. докладов]. – Норильск, 2006. – С. 76-80.
5. **Летопись Севера** [Текст]: сб. по вопросам истории экон. Развития и ист. Географии Севера. – М.: Мысль.  
Т. 9 / Московский филиал Географического общества СССР; ред. С. В. Славин. – 1979. – 278, [2] с. – Библиогр. в конце ст. – Из содерж.: Подвиг папанинцев / В. А. Житенев. О научных идеях, определивших высадку на Северный полюс первой дрейфующей станции / О. Ю. Шмидт. Первая дрейфующая: [полярная станция] / И. Д. Папанин, Е. К. Фёдоров. Прославившие Родину: [к 40-летию высадки на Северный полюс первой дрейфующей станции] / А. В. Сидоренко. Подготовка и осуществление первой воздушной экспедиции на Северный полюс / М. И. Шевелев.
6. **На воздушных магистралях Арктики** [Текст] // *Советский Таймыр*. – 1945. – 30 октября (№ 126). – С. 2. – (По стране Советской).
7. **Не только исследовать** – обжить: [полярные лётчики и воздушные исследования Таймыра] [Текст] // Попов, С. В. *Берега мужества* / С. В. Попов. – Красноярск, 1982. – С. 126-132.
8. **Первый перелёт Красноярск-Дудинка** [Текст] // *Советский Таймыр*. – 1967. – 2 июня (№ 66). – С. 2. – (Из прошлого Таймыра).
9. **Перфильева, И.** Между небом и землей надеждою мы жили [Текст]: [история развития воздушного транспорта на Таймыре] / Ирина Перфильева // *Заполярный вестник*. – 2010. – 15 февраля (№ 25). – С. 4: фот.
10. **Полярные горизонты** [Текст]: Енисейский Север. Красноярская Арктика. Вып. 2 / сост. В. А. Ярославцев. – Красноярск, 1987. – 384 с.: ил., фото. – Из содерж.: Колумбы полюса: Адмирал Арктики; Начальник полярной авиации; Полярный лётчик: [о воздушных экспедициях на Северный полюс; о И. Д. Папанине; о М. И. Шевелеве; о В. С. Молокове] / В. Ярославцев. ИЛ-18 летит на полюс: [доставка грузов и полярников для высокоширотных экспедиций, станции «Северный полюс»]; Полярный вариант: [об одном из экипажей вертолёта Ми-8 Диксонского авиапредприятия] / А. Николаев. Полярный вертолёт: [вертолёты для погрузочно-разгрузочных работ в экстремальных условиях]; Самолёт для Арктики: [продолжаются испытания нового полярного самолёта Ан-74]; Полёт сквозь годы: [о самолётах-первопроходцах полярной авиации на Таймыре] / А. Левенко, В. Ярославцев.
11. **Северная трасса:** [о пилотах самолёта ИЛ-14 рейса Туруханск-Норильск] Чёрная пурга: [строительство Норильской ТЭЦ; доставка запчастей для генератора турбины лётчиком С. А. Веребрюсовым] [Текст] // Рябчиков Е. И. *Пламя над Арктикой* / Е. И. Рябчиков. – М.: Сов. Россия, 1959. – С. 13-22; 124-133.
12. **Солдаков, В.** То взлёт, то посадка... [Текст]: Два дня и два часа из жизни лётного экипажа: [рассказ о лётном экипаже «Ан-26-100» авиакомпании «Заполярье»] // Солдаков В. *Таймырские встречи* (о людях самого северного полуострова): [сб.]. – Красноярск, 2009. – С. 87-91.



*Экипажи уходят, захлопнув планшеты,  
грозной песней моторов безмолвье взорвав,  
а внизу чутко спит ледяная планета,  
больше самых больших европейских держав.  
Это ваша земля, вы её магелланы,  
в этой жизни вам выпала редкая честь:  
открывать неоткрытые дальние страны,  
ведь для тех, кто их ищет, всегда они есть.  
Вот опять набирает мотор обороты,  
полоса под колёса послушно бежит,  
манит даль интересной и трудной работой -  
дела хватит для всех, чтобы Север обжить.*

*Людмила Жерлицина*





## Аэропорт «Норильск» («Алыкель»)

*... Вот замирает самолёт  
На полосе аэродрома.  
Вступаем на слоистый лёд.  
И снежный ветер в лица бьёт.  
И выдыхаем тихо: «Дома».*

*Людмила Знаева*



Аэропорт Норильск (Алыкель) географически расположен на севере Красноярского края, на полуострове Таймыр. На сегодняшний день это внутренний авиаузел, имеющий статус федерального значения.

Через аэропорт Норильск (Алыкель), находящийся в 80 км от города Дудинки, в 46 км от города Норильска обеспечивается связь с Красноярском, Игаркой, Туруханском и с большинством населённых пунктов Таймырского муниципального района (Диксон, Хатанга и другими). Благодаря сотрудничеству с российскими авиаперевозчиками, из аэропорта осуществляются регулярные рейсы в Москву, Новосибирск, Санкт-Петербург, Екатеринбург и в другие города Российской Федерации.

Аэропорт Норильск (Алыкель) имеет в своём составе всего лишь одну взлётно-посадочную полосу с бетонным покрытием протяжённостью в 3430 метров и шириной в 45 метров, что в свою очередь позволяет принимать практически все типы самолётов и вертолётов, в частности самолёты 1–4 классов. Большая протяжённость взлётно-посадочной полосы (ВПП) связана с тем, что аэропорт Норильск является авиаузлом совместного базирования – здесь осуществляют взлёт, посадку и обслуживание самолёты гражданской и военной авиации. Принимаемые типы воздушных судов: самолёты Яковлева 40, 42; Антонова 24, 12, 26, 74, 72; Ильюшина 62, 76; «Боинг» 737-300, 757-200; «Аэробус» А300, А319, А320; Туполева 134, 204, 154, 214; вертолёты всех типов.

Услугами аэропорта пользуется большое количество пассажиров, за день через терминал Норильска проходит до шестисот человек. Ежегодный пассажиропоток превышает 500 000 человек, а грузопоток – более 15 000 тонн.

В результате проведённых реконструкционных работ аэропорт относится к активно развивающимся авиапредприятиям. Благодаря применению новейшего оборудования обеспечивается высокий уровень безопасности при осуществлении движения воздушных судов. Из-за географического расположения аэропорт часто бывает, закрыт из-за неблагоприятных метеоусловий: сильного бокового ветра, снежных заносов, обледенения взлётно-посадочной полосы, ограниченной видимости, а летом из-за тумана. По этой причине нередко отменяются или задерживаются рейсы.

### **Немного истории:**

В 1964 году аэродром «Алыкель» временно (сентябрь-ноябрь) был принят в эксплуатацию для перевозки скопившихся в Москве и Красноярске авиапассажиров. На аэродроме отсутствовали минимально необходимые здания и сооружения для нормальной работы сотрудников аэропорта и обслуживания пассажиров. Исполком Норильского горсовета «решил обязать начальника аэропорта «Алыкель» обеспечить работу аэродрома по регламенту 12 часов в сутки для приёма и выпуска самолётов Ил-18 и Ан-10 и...обратился в Норильский комбинат с просьбой установить на железнодорожной станции «Алыкель» два вагона, переоборудовав их под временный вокзал. В этом же году в «Алыкеле» приземлился первый пассажирский самолёт Ил-18» («Неизвестный Норильск», 2013, № 19 (ноябрь), С. 11).

В июне 1965 года введён в строй новый аэропорт «Алыкель», подготовлены необходимые здания и сооружения для круглосуточной его эксплуатации. Командиру отряда В. А. Кречетову предписывалось организовать постоянное движение вертолётчиков для перевозки пассажиров из Норильска в аэропорт. До этого времени «воздушными воротами» Норильска были аэропорты «Нежданный» и «Надежда», но именно «Алыкель», стал первым базовым аэропортом гражданской авиации в Заполярье.

В 1967 году авиабилет на Ил-18 по маршруту Норильск-Москва стоил 36 рублей.

В 1968 году в газете писали: «Отличными специалистами зарекомендовали себя вертолётчики Норильского аэропорта В. И. Новиков, В. П. Кротов, Л. Федоровский и многие, многие другие» («Советский Таймыр», 1968, 17 августа, С. 1).

В апреле 1972 года в аэропорту впервые приземлились самолёты Ту-134 и Ту-154. На северных трассах появились новые комфортабельные лайнеры, и время полёта до Москвы сократилось до трёх часов. В течение нескольких лет весь пассажирский поток из Норильска был «пересажен» с устаревших Ту-104, Ан-10 и Ил-18 на новые лайнеры.

За 1973 год Норильский авиаотряд осуществил перевозку 235 тыс. пассажиров (рекордное количество – 37 тысяч – перевезено в июле).

В апреле 1977 года на Крайний Север во второй раз прилетел Ту-154. Борт шёл из Красноярска в Норильск, а затем в Москву. Местное агентство «Аэрофлота» продало норильчанам 152 билета на реактивный лайнер, выполняющий рейс до столицы. Месяцем позже, впервые в аэропорту приземлился грузовой самолёт Ил-76. Он доставил 30 тонн груза для управления торговли.

В конце 1979 года строители сдали в эксплуатацию новое здание аэровокзала. В обиходной речи норильчан появляется топоним «Алыкель»: так неофициально назывался теперь новый аэропорт.

В 1981 году в аэропорту «Алыкель» налажены регулярные рейсы в Москву и Красноярск, выполняемые лайнером Ту-154. Открылись кассы предварительной продажи на предприятиях.

В июне 1982 года новая удлинённая взлётно-посадочная полоса в аэропорту «Алыкель» приняла первые самолёты. В начале 1980-х годов аэропорту уделялось большое внимание, только за два первых года на его реконструкции было освоено почти 12 миллионов рублей. В октябре 1983 года в аэровокзале аэропорта появилось электронное табло с информацией о рейсах, а в ноябре в расписании авиарейсов появился новый рейс Норильск – Минеральные Воды. 25 ноября 1983 года в аэропорту Алыкель совершил посадку лайнер Ил-62. На борту первого технического рейса прибыли 150 пассажиров из Красноярска.

В феврале 1984 года Норильским горисполкомом совместно с руководством комбината принято решение о проведении в 1984–1986 годах масштабной реконструкции здания аэровокзала и взлётно-посадочной полосы аэропорта Алыкель. После неё аэропорт сможет принимать любые самолёты, вплоть до аэробусов. В середине июля этого же года в газетной заметке: «О чём пишет «Заполярная правда» сообщали: «В аэропорту города Норильска продолжается реконструкция взлётно-рулётной дорожки. Работа эта должна закончиться в середине июля».

В начале 2002 года на базе имущества обанкротившегося Норильского авиапредприятия создаётся ЗАО «Алыкель», дочернее предприятие «Горно-металлургической компании «Норильский никель». Первоочередные проблемы, которые пришлось решать поэтапно – критическое состояние взлётно-посадочной полосы и аэропортового комплекса в целом.

20 сентября 2002 года состоялось торжественное открытие взлётно-посадочной полосы аэропорта «Алыкель» после реконструкции, которая продолжалась 82 дня, и обошлась в восемь миллионов долларов – в истории северной авиации это была самая масштабная за последние годы реконструкция. Специалисты фирмы «Ирмаст-Холдинг» заменили жёсткое покрытие на 3430-метровой полосе особым фибробетоном и цементосодержащими смесями, разработанными специально для эксплуатации в условиях северных морозов. После ремонта аэропорт после трёхлетнего перерыва снова смог принимать широкофюзеляжные авиалайнеры. Первым самолётом, «открывшим» полосу после ремонта, стал Ту-204 авиакомпании «Красэйр».

В 2004 году обновлён парк спецавтотранспорта, закуплена снегоуборочная техника, обеспечивающая высокий уровень очистки взлётно-посадочной полосы и обеспечения безопасности и регулярности полётов в зимний период при сложных метеоусловиях.

В 2005 году началась реконструкция здания аэровокзала и модернизация всех объектов инфраструктуры аэропортового комплекса (строительство нового зала прилёта, контрольно-диспетчерского пункта, гаража на 75 единиц крупногабаритной аэродромной техники, ремонт грузового терминала и другое).

В 2006 году сдана в эксплуатацию гостиница на 68 мест. К этому времени приобретено 44 единиц аэродромного спецавтотранспорта (пассажирские трапы, перронные автобусы, автопогрузчики, спецтехника для обслуживания самолётов).

В 2007 году установлена система управления и мониторинга огня взлётно-посадочной полосы. Принципиально изменилась технология, качество и скорость обслуживания пассажиров. Введены в эксплуатацию две багажные транспортёрные ленты, в зале регистрации смонтированы шесть новых стоек, вместо четырёх старых, пропускная способность выросла с 450 человек в час до 600. Была создана единая система контроля доступа и охраны периметра аэропорта «Норильск». В это время Аэропорт «Норильск» за большой вклад в развитие материально-технической базы предприятия был награждён почётной грамотой Ассоциации «Аэропорт ГА» в номинации «Лучший аэропорт года стран СНГ».

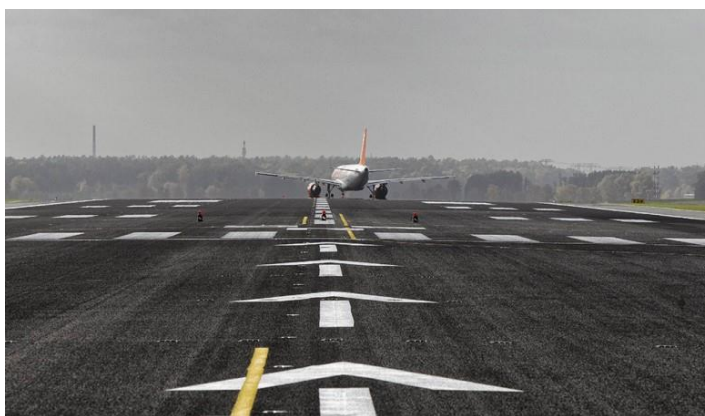
В 2008 году был сдан в эксплуатацию новый пассажирский терминал с двумя телескопическими трапами. Теперь пассажиры попадают на борт воздушного судна и из него в аэровокзал, не выходя на перрон, в условиях полного комфорта. К списку сервисных услуг добавлены: комната матери и ребёнка, почта, камера хранения, два кафе, новый бизнес-зал, два пассажирских лифта, новый зал предполётного досмотра и новый «накопитель».

Сегодня в аэропорт осуществляют полёты самые современные авиалайнеры, перевозящие сотни тысяч пассажиров и десятки тысяч тонн груза в год. С начала февраля 2009 года аэропорт начал принимать самолёты иностранного производства. Первый AIRBUS A320 авиакомпании «S7» произвёл посадку в Алыкеле рейсом из Новосибирска. Принимать аэробусы A320 позволила реконструкция взлётно-посадочной полосы аэропорта Норильска. Не последнюю роль в расширении технических возможностей сыграли кардинальное перевооружение аэропорта, внедрение современных форм продажи авиабилетов, установка крытых трапов-галерей для пассажиров, создание нового багажного терминала, приобретение дополнительного оборудования.

С 2014 по 2018 год осуществляется реконструкция гражданского сектора аэропорта Норильска, который включён в перечень аэродромов совместного базирования Российской Федерации (Министерства обороны России), государственным заказчиком – Росавиацией, заказчиком – застройщиком – Администрацией

гражданских аэропортов и генеральным подрядчиком – ООО «Трансстроймеханизация» в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 29 июня 2013 года в рамках реализации федеральной целевой программы развития транспортной системы России на 2010–2020 годы. Реконструкция связана с износом взлётно–посадочной полосы. Как правило, столь масштабные и комплексные проекты требуют полного закрытия аэродромов как минимум на один сезон. Однако в интересах норильчан совместными усилиями Росавиации, губернатора и правительства Красноярского края, администрации Норильска, авиакомпаний и компании «Норникель» функциональность аэропорта, пусть и в ограниченных объёмах, была сохранена. «На принципах государственно-частного партнёрства в реконструкцию взлётно-посадочной полосы аэропорта в Норильске «Норникель» вложил 3 млрд. рублей. Предполагается, что в дальнейшем норильский аэропорт станет одним из ключевых звеньев в рамках проекта развития Арктической зоны Российской Федерации» («Заполярный вестник», 2016, 1 декабря, С. 2). Генеральным директором ООО «Аэропорт Норильск» является Андрей Никифоров.

В сентябре 2016 года завершился первый этап реконструкции взлётно-посадочной полосы аэропорта в Норильске. За лето было построено 720 м аэродромного покрытия и 160-метровый межсезонный пандус из асфальтобетона между новым и старым покрытием. Несмотря на то, что при реализации аналогичных проектов в других городах аэропорты закрываются, в Норильске всё это время аэропорт работал в штатном режиме с сохранением объёма пассажиропотока. Основные работы по реконструкции взлётно-посадочной полосы были намечены на лето 2017 и 2018 годов – без закрытия аэропорта с обеспечением бесперебойного круглогодичного авиасообщения в течение всего периода реконструкции. Для перевозки пассажиров из Норильска в Москву (с июня по сентябрь) полёты осуществлялись через Сургут и Новый Уренгой, а также выполнялись прямые рейсы из Норильска в Красноярск. В период третьего этапа реконструкции взлётно-посадочной полосы (1 июня–15 сентября 2018 г.) аэропорт будет принимать самолёты типа Boeing 737-800.



## Библиография:

1. **Алексеева, И.** Нарушителя опознает компьютер [Текст]: [в аэропорту Норильска запущена в работу современная компьютеризированная система сканирования документов] / Инна Алексеева // Заполярный вестник. – 2006. – 22 февраля. – С. 1.
2. **Донской, Д.** «Алыкель» станет лучшим в стране [Текст]: Девиз аэропорта: безопасность полётов, бесперебойность работы, комфорт для пассажиров / Дмитрий Донской; фото Евгения Зырянова // Норильский никель.- 2003.- № 1.- С. 32-33.
3. **Калинина, М.** На вылет и на влёт [Текст]: [в зале прилёта аэропорта установлена новая система паспортного досмотра] / Марина Калинина // Заполярная правда. – 2009. – 1 апреля. – С. 3.
4. **Кожевников, Д. Ю.** AIRBUS – зелёный ас: Норильский аэропорт пополнился «новичками» [Текст]: [с начала февраля аэропорт начал принимать самолёты иностранного производства] / Денис Кожевников // Таймыр. – 2009. – 26 февраля. – С. 2.: фото.
5. **Кожевников, Д.** Алыкель – почти как Байконур [Текст]: Новый аэропорт принял первых пассажиров / Денис Кожевников // Таймыр. – 2008. – 28 февраля. – С. 1-2.
6. **Костикова, Ю.** В Алыкеле командует испанский шеф [Текст]: [в аэропорту Норильск начался монтаж телескопических трапов] / Юлия Костикова // Заполярная правда. – 2007. – 5 сентября. – С. 2.
7. **Кочанов, О. А.** Мы создаём нормальный, прагматичный, функциональный аэропорт [Текст]: [о строительстве нового аэропортового комплекса «Алыкель»] / Олег Кочанов // Заполярная правда. – 2006. – 14 апреля. – С. 10.

*...Редко здесь бывает жарко,  
В Заполярье путь не близкий,  
Ждёт нас шумная Игарка,  
Рады лётчикам в Норильске.*

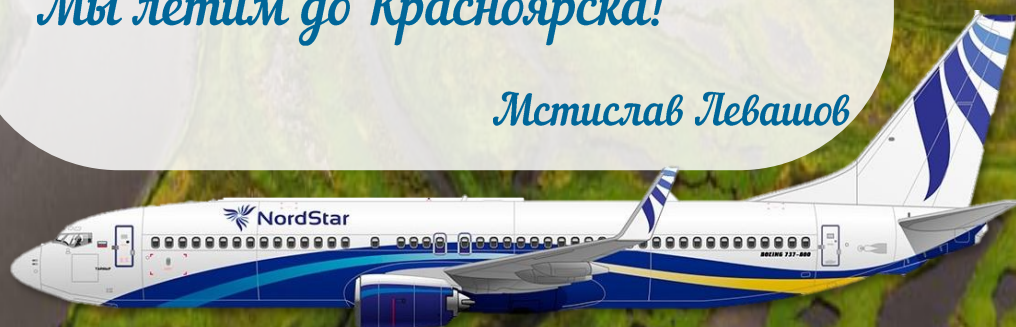
*Вижу здесь во всей красе я  
То, что местным не в новинку:  
Строгий профиль Енисея  
Долгожданную Дудинку.*

*Здесь с душою не пустою  
Все большому делу рады,  
Люди с вечной мерзлотою  
Научились ловко ладить.*

*Пусть нелёгкие задачи,  
Не найдёшь ты духом бедных  
В тундре, вскинув руки-мачты,  
Силу мчат нам в жилах медных.*

*Всё далекое нам близко,  
Туч меняется окраска.  
Взяв людей, опять с Норильска,  
Мы летим до Красноярска!*

*Мстислав Левашов*



## Аэропорт «Дудинка»



В отсутствие развитых наземных транспортных коммуникаций на территории муниципального образования «Город Дудинка», воздушный транспорт осуществляет важнейшую функцию, обеспечивая, независимо от времени года, транспортное сообщение с посёлками Хантайское Озеро, Потапово, Усть-Авам, Волочанка.

Аэропорт «Дудинка» (IV класса) расположен в двух километрах южнее города Дудинки. Взлётно-посадочная полоса гравийная, протяжённостью 1200 м., затапливается в период паводков, принимает самолёты типа Як-40, вертолёты всех типов. ОАО Авиакомпания «Таймыр» осуществляет полёты на воздушных судах типа Ми-8Т и Ми-8 МТВ по местным воздушным линиям (МВЛ) круглый год. Для обеспечения выполнения грузопассажирских рейсов воздушным транспортом в сельских населённых пунктах муниципального образования оборудованы посадочные площадки для вертолётов.

Ранее институт Сибазропроект выполнил проект Дудинского аэропорта, по которому взлётно-посадочная полоса подсыпается до не затапливаемой отметки и способна принимать самолёты типа Як-40 и Ан-12, кроме того проектом предусматривалось на перспективу удлинение взлётно-посадочной полосы до 2,2 км, что позволит принимать самолёты типа Ту-154. Это решение возникло ввиду того, что место размещения аэродрома находится в лучших по сравнению с аэропортом «Алыкель», погодных условиях и Дудинский аэропорт будет служить как запасной. Для доставки пассажиров из города в аэропорт предлагается использовать вертолётный транспорт с созданием в районе нефтебазы вертолётной площадки с отапливаемым павильоном.

### Немного истории:

1930-е годы были «золотой» порой для полярной авиации. В августе 1934 года организована авиабаза в Дудинке, начальником которой назначена окончившая Московский авиатехникум Галина А. Кобякова.

Нелегко шло освоение авиатрассы Красноярск–Дудинка. Особенно трудными были первые рейсы, положившие начало постоянным и регулярным авиаперевозкам по этому тяжёлому и неизведанному в то время пути. Первый воздушный перелёт в зимнее время по маршруту Красноярск–Дудинка был совершён пилотом Павлом Корбутом 9 декабря 1934 года. В газете в то время сообщали: «Сегодня, 21 декабря, утром в Дудинку прилетел на трёхместном пассажирском самолёте лётчик Павел Корбут. Этот полёт является первым, совершенным между Красноярском и Дудинкой, полётом в зимних условиях». Сам пилот рассказывал, на страницах газеты подробности этого перелёта и в каких погодных условиях он был совершён: «21 [декабря] вылетел в Дудинку. До Потапово лететь было хорошо, погода была тихая. В Потапово началась пурга, которая меня мотала до самой Дудинки. Только случайностью можно объяснить, что я не пролетел до Усть-Порта. Я случайно увидел амбары в Малой Дудинке. Это мне помогло найти и самую Дудинку. Садиться пришлось на факел, так как не было совершенно ничего видно...» («Советский Таймыр», 1934, 27 декабря).



Кобякова Г. А.

Старший авиатехник Дудинской авиабазы В. Белоногов, работавший там с 1935 года, вспоминал: «В этот период как раз началось строительство Норильска, и в Дудинку

начали регулярно летать самолёты, доставляя нужных людей, продукты и т. д. В летнее время 1936 года началась самая напряжённая работа у нашего коллектива. Нужно было доставить в Норильск грузы и людей. Самолёты у нас были типа МБР-2 [морской ближний разведчик] и другие. Вот и летали наши пилоты в Норильск, делая по 7-8 рейсов в день. Взлетали из устья реки Дудинки, а садились на Норилку. Работать приходилось круглые сутки. Благо светлого времени в это время года было достаточно. Перевозили самолётами даже сено для лошадей» («Советский Таймыр», 1973, 8 февраля, С. 3).

За сезон 1935 года «Дудинская гидроаэбаза перевезла в Норильск 224 пассажира, 102,5 кг почты, 45012 кг грузов, а в Дудинку – 138 человек и 8679 кг грузов. Трассу обслуживали четыре гидросамолёта, они совершили 49 рейсов»; В 1937 году на трассе Дудинка – Норильск курсировали три самолёта. Командир Дудинского авиаотряда Д. Тихонов отчитывался: «в этом году за время работы Дудинского авиаотряда из Дудинки в Норильск перевезено на самолётах 155 пассажиров, 3500 кг багажа, 530 кг почты, 41642 кг груза» (Важнов М. «Судьба: В. З. Матвеев (1897–1947)», М., 2014, С. 319; 325).

В 1938 году на одном из заседаний бюро Таймырского ОК ВКП(б) подводились итоги летней авианавигации Дудинского авиаотряда Игарской авиагруппы УПА ГУ СМП. Докладчиком по этому вопросу выступал тов. Левин, который отметил положительную работу Дудинского авиаотряда в летнюю навигацию сезона 1938 года. План, данный авиаотряду по перевозке грузов, пассажиров, был выполнен полностью. Если в 1937 году было сделано в Хатангу 2 рейса, то в навигацию 1938 года – 23 рейса. Отрядом осваивались новые трассы, места посадки самолётов. Задания полётов по требованию округа выполнялись полностью. Было решено: за выдающиеся успехи в лётной службе, освоение новых воздушных трасс, за перевыполнение плана и безаварийную работу служебному составу экипажа самолета Н-131 под командованием командира тов. Смирнова вынести благодарность; просить командование Енисейской авиалинии и политотдел поставить вопрос в ГУ СМП о награждении значком «Почётный полярник» за выдающиеся успехи в работе работников экипажа самолёта Н-131: командира отряда первого пилота В. Смирнова, второго пилота т. Чекмарева, бортмеханика т. Машихина.

В 1938 году Дудинская «аэбаза» (предтеча сегодняшнего аэропорта со всем его сложным хозяйством) располагалась на берегу Енисея с акваторией, крайне неудобной для взлётов и посадки гидросамолётов. Сильные и частые шторма, отмели, отдалённость склада с горючим заставили Государственное Управление Севморпути (ГУСМП) ещё в 1934 году поставить вопрос о переносе аэбазы на другое место, однако разобщённость, ведомственность интересов тормозили решение проблемы. Управление гидропортом претендовало на участок в устье Дудинки, но на этой территории располагалась перевалочная база Норильского комбината. Более четырёх лет несколько ведомств усиленно занимались перепиской, в итоге на свет появились два варианта дислокации «гидропорта третьего класса»: участок реки Дудинки выше акватории перевалочной базы и на левом берегу Енисея, в трёх километрах от Дудинки вниз по течению. До 1980-х годов самолёты Ан-2В («аннушки») на поплавках садились на водную гладь реки Дудинки. Сегодня здесь оборудованы вертолётные площадки, «аннушки» сняты с эксплуатации.

В 1940 году заправщик Дудинского аэропорта Виктор Иванович Узлов за образцовую и самоотверженную работу в период арктических навигаций 1938–39 годов награждён медалью «За трудовое отличие».

В 1940 году начальник Дудинского аэропорта тов. Айзенберг на заседании бюро Таймырского окружкома ВКП(б), докладывая об итогах работы за 1940 год и



задачах на 1941 год, сообщал: «В сравнении с 1939 годом Дудинский аэропорт в 1940 году выполнил работу на 70 % больше. Перевезено пассажиров 1 650 человек вместо 1 308 человек и 132 тонны груза вместо 49,5 тонн. В период подготовки к открытию XVIII партконференции Дудинский аэропорт соревновался с Игарским аэропортом, в итоге, Дудинский аэропорт занял первое место. В Дудинке должен быть дежурный самолёт, авиасвязь должна быть более оперативной в обслуживании нужд Таймырского национального округа. Из всех перевозок 50% падает на перевозки Игарка – Дудинка, а отдалённые районы округа, Хатангский и Авамский, в летнюю навигацию 1940 года обслуживались явно неудовлетворительно. Надо будет перенести бензосклад; тот, который имеется в Дудинке, нас не удовлетворяет, мы затрачиваем средства на излишнюю транспортировку бензина нерационально. О катерах и их работе, запчастях – в Игарском отряде считают, что Дудинский аэропорт самый богатый, а фактически у нас ничего нет для ремонта катеров и тракторов».

С 1941 года начались постоянные полёты самолётов из Дудинки в Красноярск и другие населённые пункты Таймыра.

Читая документальные сводки о происшествиях можно узнать, что в 1943 году радиосвязь между самолётами и рацией аэропорта Дудинка была хорошей. Метеосводки получались нормально, за исключением сведений о состоянии акватории аэропорта Дудинка. Этих сведений на метеостанции Дудинка не было, так как не было связи между аэропортом и акваторией гидроаэропорта в Дудинке. В аэропорту работал единственный дежурный катер «Фрам», который перебрасывал к месту стоянки самолёта его экипаж и провожающую команду.

Главное управление Северного морского пути в это время сообщало: «Для улучшения обслуживания Таймырского национального округа к Дудинскому аэропорту приписывается два самолёта Игарской авиагруппы, которые будут обеспечивать потребности окружных партийных и советских организаций в авиаобслуживании».

30 июля 1946 года на заседании исполкома Дудинского Райсовета депутатов трудящихся рассматривался вопрос «Об отводе земельного участка для строительства приёмной радиостанции Аэропорта УПА «Главсевморпути». Исполком Райсовета решил: удовлетворить ходатайство Дудинского аэропорта Управления Полярной авиации ГУСМ при Совете Министров СССР, отвести Дудинскому аэропорту земельный участок для строительства приёмной радиостанции, вверх по реке Енисею в 9 километрах от здания Аэропорта, согласно представленного плана (Таймырский архив. Ф. 16. ОП. 1. Д. 23).

В 1946 году на страницах окружной газеты сообщали: «Открывается пассажирское воздушное сообщение по авиационным линиям Таймыра. Дудинский аэропорт имеет уже сейчас большое количество заявок на билеты» («Советский Таймыр», 1946, 19 октября, С. 1).

В 1960 году писали: «большие и ответственные задачи стоят перед коллективом Дудинского аэропорта. В течение года нужно перевезти тысячи тонн грузов, тысячи пассажиров, сотни тонн почты. Но главное в борьбе коллектива за выполнение производственного плана – обеспечение безопасности полётов» («Советский Таймыр», 1960, 18 августа, С. 1).

Работа авиаторов в северных условиях, особенно в Дудинке, усложняется рядом трудностей. Зимой морозы и ветры, весной и осенью талые, пропитанные влагой взлётно-посадочные полосы. И всё же работники аэропорта использовали каждый час лётного времени и выполняли установленные задания. За первый квартал 1968 года Дудинский аэропорт занял первенство в социалистическом соревновании между аэропортами. Начальник Дудинского аэропорта Ф. К. Малахов, рассказывая о работе предприятия, вспоминал: «...в начале пятидесятых годов в порту было всего несколько самолётов. Много ли лет прошло с тех





пор? А как по-иному всё стало. Выросли свои кадры. Анатолий Михайлович Горбань, сейчас он командир авиазвена, начинал со второго пилота. Сформировались отличные экипажи, например, экипаж Владимира Николаевича Шишленкова. Самолётов сейчас намного больше, появились вертолёты, а воздушного транспорта всё не хватает. В условиях Таймыра вертолёты – незаменимый транспорт. Они обслуживают экспедиции, делают санитарные рейсы, летают на трассе газопровода. В связи с расширением работы на этой трассе вертолётчики перешли на двухсменную работу». Тогда же в газете сообщали, что из Дудинского аэропорта «отправляются пассажиры и грузы во все уголки округа. Кроме того, самолёты АН-2 в летнее время заняты перевозкой рыбы из водоёмов Дудинского рыбозавода, колхоза «Красный промышленник» и Волочанского куста. В порту работают замечательные люди: звено лётчиков тов. Горбаня, диспетчер Н. Д. Каптюк, рабочий А. Р. Бачурин, инженерно-авиационная смена во главе с Владимиром Петровичем Кизей и многие другие» («Советский Таймыр», 1968, 17 августа, С. 1).

В это время из аэропорта Дудинка самолёты Ил-14 совершали регулярные рейсы на Диксон и в город Красноярск (с остановкой в пути в Игарке или Туруханске); самолёты АН-2 летали в посёлки Таймыра: Потапово, Хантайское Озеро (с остановкой в пути в Снежногорске), Караул, Волочанку (с остановкой в пути в Усть-Аваме), Усть-Порт, а также на Мессояху (остановка в Тухарде). Из аэропорта Караул самолёты АН-2 совершали рейсы в посёлок Поликарповск (с остановкой в посёлке Носок) и посёлок Воронцово (с остановкой в посёлке Байкаловск). Велась предварительная продажа авиабилетов за десять дней до вылета в кассе аэропорта, находившейся в здании окружного узла связи («Советский Таймыр», 1972, 23 ноября, С. 4).

С 25 сентября 1973 года коллектив Волочанского аэропорта (начальник Орлов) работал в новом здании аэровокзала, в строительстве которого принимала участие бригада строителей окружного ремонтно-строительного управления.

17 января 1973 года в Дудинском аэропорту приземлился самолёт «АН-24», совершивший перелёт из Красноярска в Дудинку. Это был первый технический рейс, проверивший готовность наземной службы к приёму турбовинтовых самолётов. Воздушным судном пилотировал первый заместитель начальника Красноярского краевого управления гражданской авиации Ю. Н. Ковалёв. В газете по этому поводу писали: «Если раньше пассажир добирался до Дудинки за 6 лётных часов, то теперь для этого требуется 3,5–4 часа. Кроме того, «АН-24» более комфортабелен и экономически выгоден, чем поршневые самолёты. В ближайшие дни «АН-24» станет постоянно совершать рейсы из Красноярска в Дудинку и Хатангу» («Советский Таймыр», 1973, 20 января, С. 1). В марте этого же года сообщалось уже о другом новом самолёте - «ЯК-40»: «Первый рейс между Красноярском и Дудинкой совершил реактивный пассажирский самолёт «ЯК-40». Теперь жители Таймыра будут преодолевать двухтысячекилометровое расстояние до краевого центра за три с небольшим часа, то есть в два раза быстрее, чем раньше, когда на линии курсировал самолёт «ИЛ-14». Рейс Красноярск – Дудинка будет выполняться четыре раза в неделю» («Советский Таймыр», 1973, 20 марта, С. 1).

Несколько месяцев спустя в газетной заметке под заголовком «В краснознаменном коллективе» сообщалось: «В этом году личный состав аэропорта работает по-ударному, напряжённо, слаженно, с большой отдачей. Прделана большая работа по приёму впервые в Дудинке турбореактивного пассажирского самолёта «ЯК-40», который доставляет жителей Таймыра в краевой центр за 2 часа 50 минут без посадки. За два с половиной года пятилетки авиаторами аэропорта перевезено более 46 тысяч пассажиров, 6,5 тысяч тонн народнохозяйственных грузов, 700 тонн почты, проделана большая работа по обслуживанию строителей второй нитки газопровода Мессояха – Дудинка – Норильск, охотников, рыбаков округа. По итогам работы за второй квартал 1973 года коллектив аэропорта занял первое место, и ему вручено переходящее Красное Знамя среди предприятий города (занесён на городскую Доску почёта), а также присуждено первое место и вручены Красное Знамя и денежная

премия по Норильскому авиапредприятию» («Советский Таймыр», 1973, 18 августа, С. 1).

Месяц спустя на второй сессии горсовета докладывали: «Улучшилось обслуживание пассажиров. Зимой были организованы полёты Дудинка – Красноярск на современных комфортабельных самолётах «ЯК-40». Для этого на Енисее был сооружён ледяной аэродром, в строительстве которого принимала участие техника многих городских организаций. Недавно открыты стабильные трассы по маршрутам Дудинка – Валёк и, особенно важная для нас, Дудинка – Норильск».

В это же время Дудинский аэропорт через газету информировал жителей о том, что вводятся рейсы на самолётах «АН-2» (два раза в день кроме воскресенья) с сухопутного аэропорта Дудинка в аэропорт «Норильск». Рейс Дудинка – Караул – Дудинка выполняется по вторникам и пятницам с сухопутного аэропорта.

В апреле 1974 года в газете сообщали: «Дудинский аэропорт расширил гостиницу для лётного состава, построил тёплые боксы для автозаправщиков» («Советский Таймыр», 1974, 20 апреля, С. 2).

В 1974 году по результатам II квартала аэропорт справился с планом «на 102,7 процента – по участковому тонно-километражу, на 111,1 процента – по пассажирообороту, на 114 процентов – по производительности труда». Предприятию, как победителю в соцсоревновании было присуждено первое место, вручено переходящее Красное знамя ГК КПСС и исполкома горсовета, аэропорт был занесён на городскую Доску почёта («Советский Таймыр», 1974, 23 июля, С. 3).

В 1974 году газетная заметка: «В ледовом плену» рассказывала о неравной схватке крохотного дудинского теплохода «Силач» с могучим Енисеем, во время внезапно начавшегося ледохода, и об оказанной помощи Дудинскому порту сотрудниками аэропорта: «Необходимо было срочно определить ледовую обстановку на Енисее. С высокой партийной сознательностью откликнулись на просьбу руководства порта начальник Дудинского аэропорта Ф. К. Малахов и экипажи вертолётов, которые немедленно произвели разведку и сообщили, что в 25 километрах выше Дудинки меньшая плотность льда, в случае крайней необходимости вертолёты были готовы снять с борта экипаж «Силача» («Советский Таймыр», 1974, 25 июня, С. 3).

В октябре 1974 года состоялось совещание Дудинского городского комитета КПСС, на котором было «принято специальное решение об улучшении телефонной связи между городом и аэропортом. Предложено организовать информационную службу для того, чтобы с утра по радио сообщать пассажирам о наличии лётной погоды. В помещении аэропорта будет работать киоск, где ожидающие своего рейса пассажиры могут купить свежие газеты и журналы» («Советский Таймыр», 1974, 22 октября, С. 3).

«Начальник Дудинского аэропорта в 1983 году на страницах окружной газеты рассказывал о работе предприятия: «первый пассажирский рейс в 1981 году Як-40 был принят 26 ноября на грунтовый аэродром, последующие рейсы выполнялись с большими нарушениями регулярности полётов в связи с тем, что посадка самолётов со стороны города была запрещена. Ледовый аэродром был подготовлен и полёты на него начались только 12 февраля 1982 года. В 1982 году Красноярским управлением Гражданской авиации запрещены полёты самолётов Як-40 на грунтовый аэродром в целях обеспечения безопасности. Подготовка ледового аэродрома начата 3 ноября 1982 года, но с 23 ноября ледоколами был разрушен лёд. Поэтому аэродром под Як-40 был готов только 12 января 1983 года, первый самолёт принят 18 января. Работа на ледовой полосе продолжается для приёма самолётов Ан-26» («Советский Таймыр», 1983, 18 февраля, С. 3).

В 1984 году в заметке: «Будни авиаторов» отмечалось: «Не замирает хлопотная жизнь в залах ожидания Дудинского аэропорта. Правда теперь эти залы ожидания перешли на другой берег реки Дудинки, в гидропорт, откуда ежедневно отправляются в дальние посёлки вертолёты Ми-8. Пока не летают «аннушки», заботы по перевозке пассажиров, грузов легли на плечи вертолётчиков. Усть-Авам, Волочанка, Хантайское Озеро – таковы маршруты вертолётов» («Советский Таймыр», 1984, 18 июля, С. 1).

Дудинским аэропортом и авиапредприятием руководили: Г. С. Жаров (ветеран Великой Отечественной войны); Флавиан Васильевич Попов; Айзенберг (1940); Черник (1943); А. А. Фёдоров (1944–45); Апполон Александрович Нехлопоченко (1945); Фёдор Кузьмич Малахов; Сергей Трофимович Котляров (ветеран Великой Отечественной войны); Борис Антонович Микуцкий (ветеран Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза); Д. С. Матрин; Владимир Викторович Ильюшин; Виктор Иванович Герасименко.

В коллективе Дудинского аэропорта в разное время работали: Владимир Юрьевич Алексеенко (диспетчер); А. К. Ахметов; Антонина Никифоровна Байкова (начальник радиобюро, ветеран Великой Отечественной войны); А. Р. Бачурин; В. Белоногов (старший авиатехник); Лариса Александровна Бондаренко (сотр. агентства службы перевозок); Борис Захарович Брицкий (радиооператор); Лев Петрович Будашкин (диспетчер); В. Г. Вареник (сменный инженер); В. Г. Веркин (сменный инженер); Николай Александрович Воронкин (зам. начальника); В. Е. Вшивков; Ирек Шарифуллович Гайнуллов (авиатехник); Шарифулла Алиулович Гайнуллов (диспетчер-инструктор); Римма Васильевна Гайнуллова (рук. Службы организации перевозок); И. Я. Гаранин; Виктор Иванович Глухов (нач. связи); Е. В. Голубев (аэролог); Анатолий Григорьевич Горунков; И. А. Гриншпан (радиотехник); Ирина Эрленовна Гуля (техник-синоптик); Екатерина Владимировна Гусева (синоптик); Ирина Михайловна Давыдова (нач. службы орг. Труда и зарплаты); В. Н. Демидов; Л. Я. Дубровин (инженер-синоптик); Людмила Константиновна Дубровина (радиооператор); А. К. Елембаев (нач. службы гаража); И. Н. Елисеев (тракторист); В. С. Еремеев; П. Н. Ерхнов (авиатехник); С. К. Иванов; Л. Д. Иванова (нач. планового отдела); Нина Кайгородцева (горничная); Василий Ильич Калинин; С. А. Каменной (профгруппорг); Б. В. Касаткин; В. Д. Катькалов (авиатехник); Лариса Ивановна Катькалова (инженер-экономист); Игорь Григорьевич Каханов (техник); Ф. Киселёва; Р. В. Клемешев; Б. И. Клещин; Анастасия Трофимовна Клещина (радиооператор); П. П. Кликун; В. В. Кокарев; А. Колесников; Михаил Николаевич Колесников (начальник службы перевозок, медаль «За доблестный труд»); Василий Васильевич Кондратьев (инженер); Анатолий Н. Конышев; Б. А. Коростелёв; Владимир Корчевой (радиооператор-телетайпист); С. С. Котляров (авиатехник); Г. Кочнев; Николай Алексеевич Кретов (нач. узла связи аэропорта); З. М. Кретова; В. Ф. Крупица; А. И. Кудинов; Д. В. Лавренов (нач. инженерно-авиационной службы); В. И. Лаев; Марина Владимировна Лаева (экономист); Валерий Филиппович Латышев (бригадир техников, награждён медалью «За трудовое отличие»); А. М. Лебединец; Б. Д. Логвинов (замполит); В. Лопарев (авиатехник); Петр Данилович Лотоцкий (ветеран Великой Отечественной войны); Н. В. Лунина (инженер-экономист); Фёдор Кузьмич Малахов; Д. С. Матрин; Валерий Николаевич Меньшиков (старший техник); Валерий Павлович Морозов (авиатехник, звание «Отличник Аэрофлота»); Владимир Александрович Мягконосов (нач. воен. Охр., техник АТС); В. Ф. Ненастьяев (нач. службы связи); Анатолий Игнатьевич Опанасюк (рук. Инженерно-авиационной службы); Иван Семёнович Опарин (ветеран Великой Отечественной войны); Степан Порфирьевич Панов (авиатехник, орден «Знак Почёта», медаль «За доблестный труд»); Г. Г. Пантелеев; Г. П. Петров (профгруппорг); Н. Е. Петров; Антонина Никифоровна Пимакова (Пиманова) (ветеран Великой Отечественной войны); В. Попков (радиотехник); Юрий Петрович Постников (диспетчер); М. И. Постникова; Игорь Петрович Ребриков (рук. Службы спецавтотранспорта); В. В. Рублев; Константин Фёдорович Рузаков (инженер-синоптик); Николай Петрович Савченко (радиооператор); А. Сверко (рук. Службы связи); Виктор Александрович Сизиков (авиатехник); К. М. Симонов; Леонид Иванович Смирнов (начальник передающей станции, радист); Михаил Михайлович Соколов (старший инженер); Сергей Степук (авиатехник); Иван Дмитриевич Столяров (сменный инженер, ветеран Великой Отечественной войны); Борис Николаевич Сулима (шофёр первого класса); Евгений Николаевич Сухов (командир звена); Геннадий Трофимович Тищенко (бригадир строителей); Валерий Аркадьевич Толопко (зам. начальника); Игорь Тыханич (радиооператор-телетайпист); В. Ульянов (радиотехник); М. Фадеев (старший смены);

Иосиф Александрович Франк (секретарь парторганизации); Владимир Сергеевич Царёв (зам. начальника); Михаил Чужов (техник); А. П. Шатов; И. Д. Шевелев (помощник начальника аэропорта); Валерий Владимирович Юша (старший инженер); О. И. Юшина; Т. Н. Яковлева; Д. Якушин (шофёр) и многие другие.

Среди опытных пилотов Дудинского авиапредприятия, которые провели сотни и тысячи часов в морозном небе Таймыра: Шамиль Шафигуллович Абдрахманов (командир вертолёт, заместитель командира Дудинской объединённой авиаэскадрильи государственного унитарного предприятия «Норильское авиапредприятие», медаль Нестерова); Наиль Александрович Анчуков (командир самолёта); Н. Г. Батурин (командир экипажа); Валентин Бокарев (командир звена вертолётчиков); Сергей Мефодьевич Верхотуров (лётчик); Игорь Анатольевич Вильц (второй пилот); С. Ю. Гаипов (бортмеханик); Виктор Степанович Гайдук (штурман); Иван Иванович Гаус (второй пилот); Николай Валентинович Гусев (командир экипажа вертолёт); Виктор Петрович Данилович (бортмеханик); Виталий Николаевич Демидов (пилот); Н Дураков (пилот); Валерий Ефремов (командир экипажа вертолёт); Сергей Геннадьевич Иванов (пилот самолёта); Л. П. Иванчук; Александр Васильевич Игнатенко (лётчик); Валерий Анатольевич Игнатьев (командир экипажа вертолёт); Станислав Архипович Каменной (бортмеханик); Б. Касаткин (пилот); М. Коваленко (командир экипажа вертолёт); В. В. Кокорев (командир экипажа); Александр Николаевич Краснопёров (командир экипажа); Василий Михайлович Куропятник (командир Дудинской объединённой авиаэскадрильи государственного унитарного предприятия «Норильское авиапредприятие», Заслуженный пилот Российской Федерации, орден Трудовой Славы III степени, нагрудный знак «За безаварийный налёт часов»); Л. Н. Ломидзе (командир экипажа Ан-2); Василий Григорьевич Марченко (командир самолёта); Александр Масляк (второй пилот); Юрий Николаевич Махнырёв (командир самолёта); Валентин Д. Осипчук (бортмеханик); Владимир Парфирьевич Панов (второй пилот); Г. А. Передерий (командир самолёта); В. В. Петров (командир вертолёт); А. Плющев (командир экипажа вертолёт); А. Д. Поливода (пилот, командир самолёта); Борис Пресняков (командир экипажа вертолёт, награждён нагрудным знаком «За безаварийный налёт часов»); Игорь Вениаминович Раут (пилот); Александр Григорьевич Ремарчук (командир самолёта); Ю. П. Ремизов (второй пилот); Владимир Давыдович Рыдалин (командир экипажа вертолёт); Сергей А. Семёнов (штурман); Александр Иванович Симанков (командир самолёта); Игорь Синенко (второй пилот); Владимир Павлович Сокол (командир вертолёт, нагрудный знак «За безаварийный налёт часов»); И. Д. Соколов (командир вертолёт); Алексей Тимофеевич Сорока (командир экипажа); Анатолий Васильевич Татарский (бортмеханик); Олег А. Турбин (командир экипажа вертолёт); Александр Матвеевич Халбашкин (штурман); Александр Станиславович Чекулаев (бортмеханик); Михаил Чужов (техник, бортмеханик); Сергей Швецов (командир вертолёт); Шишленков Владимир Николаевич (лётчик) и многие другие.

Не перечислить всех примеров, характеризующих благородный труд северных лётчиков. А ведь каждый из полётов требует от экипажа отличной теоретической подготовки, огромного напряжения и грамотных решений.

### Библиография:

1. **Аплеснева, И.** Дудинская эскадрилья: сегодня, завтра, всегда... [Текст]: [о работе Дудинской объединённой эскадрильи] / Ирина Аплеснева; фото Павла Дранишникова // Таймыр. – 2000. – 28 сентября. – С. 16-17. – (Есть такая служба).
2. **Бояринова, Н.** Соединить воздушным мостом [Текст]: (из истории развития Дудинского авиапредприятия) / Наталья Бояринова // Таймыр. – 2000. – 17 августа. – С. 16-17.
3. **Дудинские авиаторы** – Дню Воздушного Флота [Текст]: [о коллективе Дудинского аэропорта] // Советский Таймыр. – 1960. – 18 августа (№ 99). – С. 1.
4. **Левенко, А.** Высоты Верхотурова [Текст]: [о лётчике Дудинского авиапредприятия С. М. Верхотурове] / А. Левенко; фото В. Данильченко и автора // Советский Таймыр. – 1983. – 29 января (№ 21). – С. 2.
5. **Федченко, Е.** Вечерний вертолёт [Текст]: [о работе авиаторов экипажа вертолёт МИ-8 Дудинского авиапредприятия] / Е. Федченко // Советский Таймыр. – 1991. – 14 сентября. – С. 2. – (Будни авиаторов).

Привычная песня  
двух нот,  
Играют её  
винты.  
Механик, второй  
пилот.  
Их командиром -  
ты.  
Внизу Енисей закован,  
Тундра чиста,  
недоступна,  
Но хорошо знакома  
Экипажу воздушного  
судна.  
Отыщут чётко  
и слаженно  
Вышку, рыбточку,  
стойбище...  
И подумаешь:  
«В экипаже -  
Ребята действительно  
стоящие!»

Николай Веркин

## Аэропорт «Диксон»



Аэропорт Диксон располагается на территории Красноярского края. Аэропорт предназначен для приёма и отправки пассажирских самолётов, обслуживания чартерных авиагрузоперевозок, а также для специальных целей по охране государственной границы.

Эксплуатация взлётно-посадочной полосы аэродрома «Диксон» из-за плохого состояния была приостановлена осенью 2010 года. В результате значительно ухудшилось транспортное сообщение поселка с остальными регионами. После

реконструкционных работ в декабре этого же года аэропорт снова начал функционировать.

Аэропорт является филиалом ГП «КрасАвиа».

Аэропорт Диксон имеет в своём составе всего лишь одну взлётно-посадочную полосу общей протяжённостью в 1500 метров и шириной в 20 метров, что подходит только для приёма маломерных воздушных судов, в частности самолётов типа Як-40, Ан-74, Ан-26 и других более лёгких авиатранспортных средств, а также для приёма и обслуживания вертолётов всех типов.

### **Немного истории:**

Большой вклад в освоение Арктики внесли авиаторы Диксона. Небольшой остров, расположенный на границе между Енисейским заливом и Карским морем, являлся базой для самолётов ледовой разведки, обслуживавших западный и центральный районы Северного морского пути. С 1929 года для обеспечения нужд гидрографии и Карских экспедиций на Диксоне начал постоянную базировку авиаотряд. Им командовал Борис Григорьевич Чухновский. С каждым годом возрастали объёмы работы самолётов ледовой разведки при проводке караванов судов по Северному морскому пути.

История помнит имена полярных авиаторов Диксона, которые выполняли полёты в сложных метеоусловиях, совершали авиадесантные операции, обеспечивали гидрографические исследования в арктическом бассейне, первыми прокладывали полётные трассы в район архипелага Земля Франца-Иосифа: экипажи Юрия Алексеевича Реймерова, Е. М. Меллера, Владимира Глебовича Освальда, Вильгельма Генриховича Лебера, Валерия Борисовича Батырханова, А. А. Панкова, Валерия Владимировича Харина.

«1934 год. Ноябрь. Растёт арктический городок Диксон, возникший из небольшой зимовки. Нужды Диксона обслуживает авиация Главного управления Северного морского пароходства» («Советский Таймыр», 1983, 12 февраля (№ 31), С. 2).

В 1935 году впервые на ледовый аэродром в Самолётной бухте о-ва Диксон совершил посадку самолёт полярного лётчика, Героя Советского Союза Василия Сергеевича Молокова, доставивший почту. На нём прибыл специальный корреспондент газеты «Правда» Борис Леонтьевич Горбатов. Впечатления от зимовки в Арктике легли в основу его книги «Обыкновенная Арктика».

В 1939 году на Диксоне создаётся аэропорт, как база для воздушных судов для обслуживания Северного морского пути, полярных станций, пограничных и воинских частей, научно-исследовательских экспедиций.

В 1940 году в газете писали: «9 марта в 9 часов 55 минут на Диксоне приземлился самолёт Н-169, пилотируемый известным полярным лётчиком-

орденоносцем И. И. Черевичным. На борту самолёта, вылетевшего из Дудинки, 11 пассажиров: артисты, кинооператор, политработники, диктор радиогазеты и другие. Диксоновцы радушно встретили прилетевших. Кроме пассажиров самолёт доставил на остров письма, посылки, газеты и журналы. Через несколько дней самолёт Н-169, вылетев с Диксона, возьмёт курс на восток и продолжит свой облёт трассы Главсевморпути» («Красноярский рабочий», 1940, 12 марта, С. 4).

В 1942 году диксонские авиаторы были в рядах защитников Диксона от врага. Когда фашистский крейсер «Адмирал Шеер» стал приближаться к порту, «начальник аэропорта Н. Ф. Колло с товарищем, вооружившись осовавиахимовским ручным пулемётом с диском патронов и винтовкой с одной обоймой, побежали вдоль берега, чтобы помешать высадке десанта. Не меньше десяти километров пришлось им бежать по мокрой тундре и каменистым россыпям, огибая мысы и заливы. Они появились на станции Диксон почти одновременно с крейсером. Я видел их, изнурённых до предела, еле стоявших на ногах, мокрых от пота настолько, что они казались вытащенными из воды. Но в глазах их светилась радость от выполненного долга» - так вспоминал очевидец тех событий – Михаил Михайлович Сомов, океанолог, исследователь Таймыра («Полярный круг, 1974», М., 1974, С. 203).

В августе 1943 года к противолодочному патрулированию Северного морского пути в районе Диксона приступили два гидросамолёта «КОР- 2».

24 ноября 1944 года, Герой Советского Союза, лётчик Михаил Алексеевич Титлов совершил первую посадку «сухопутного» самолёта на грунт острова Диксон.

Здание аэропорта построено в 1950-е годы, Диксонская авиалиния регулярно работала с 1956 года. Отсюда вылетали самолёты ледовой разведки, забрасывались экспедиции на дрейфующие станции «Северный Полюс».

7 ноября 1968 года в газетной заметке: «Авиаторы впереди» сообщали: «Коллектив Диксонского аэропорта (начальник тов. Яковлев, секретарь парторганизации тов. Пузанов, секретарь комитета ВЛКСМ тов. Рашкован, председатель месткома тов. Фрольцов) завоевал первое место в предоктябрьском социалистическом соревновании и постановлением бюро Диксонского райкома КПСС и исполкома райсовета он занесён на районную Доску почёта» («Советский Таймыр», 1968, 7 ноября, С. 1).

В 1972 году в газете отмечали: «В Диксонском аэропорту 165 человек борются за звание ударника коммунистического труда. 96 членам коллектива присвоено это высокое звание. Совместным решением администрации и территориального комитета профсоюза краевого управления гражданской авиации по итогам соцсоревнования за третий квартал аэропорту Диксона присвоено первое место и оставлено переходящее Красное знамя. Коллектив досрочно выполнил план девяти месяцев на 106,7 процента по пассажирообороту и на 109 процентов по тонна-километражу» («Советский Таймыр», 1972, 7 ноября, С. 2).

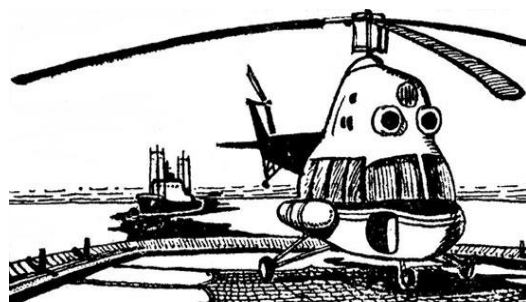
В начале 1974 года в газете писали: «Пилоты, давно летающие в Арктике, всегда узнают радиооператора Диксонского аэропорта С. Шацкую «по почерку». Она ведёт связь со всеми воздушными судами и соседними аэропортами, и морзянка радиста 1-го класса знакома десяткам её коллег» («Советский Таймыр», 1974, 17 января, С. 1).

В апреле 1974 года в газете писали: «Высоких показателей добивается коллектив Диксонского аэропорта, он успешно выполнил плановые задания в 1973 году и в первом квартале 1974 года. Здесь ведётся реконструкция взлётно-посадочной полосы, чтобы принимать самолёты «ЯК-40» и «АН-24». Своевременно проводятся ремонтные работы зданий и сооружений. Большую личную инициативу в этом деле проявляет начальник Диксонского аэропорта Борис Захарович Ковченков» («Советский Таймыр», 1974, 20 апреля, С. 2).

В апреле 1977 года на ледовом аэродроме Диксона совершил посадку самолёт «Ил-18». Это был второй случай в практике местных авиаторов. Самолёт выполнял технический рейс по обеспечению участников высокоширотной экспедиции «Северный полюс-22», руководил перелётом Иван Альфонсович Левандовский.

В 1980 году на базе аэропорта Диксон была создана Диксонская объединённая авиаэскадрилья Министерства гражданской авиации со своими вертолётами и экипажами. Здесь работало более 500 человек, в её состав входили аэропорты «Средний», «Челюскин».

В 1980-е годы лётчики Диксонского авиапредприятия обслуживали высокоширотные экспедиции геологов, полярников, доставляли топливо грузы, почту, продовольствие в самые отдалённые уголки Арктики. Круглый год с лётного поля аэропорта поднимались работяги-вертолёты «МИ-8»: то к рыбакам или охотникам, то на дальнюю полярную станцию, то на ледовую разведку. В 1982 году авиаторы Диксона



первыми в нашей стране освоили ледовую разведку, сложную посадку на дрейфующие льды, ледяные купола с помощью вертолётов Ми-8. Применение авиации также позволяло проводить геологические изыскания на огромной территории арктического бассейна. В это время в Диксонском авиапредприятии имелось шесть вертолётов «МИ-8», а на страницах газеты писали: «чётко, стабильно работает экипаж вертолёта МИ-8, которым руководит Валерий Владимирович Харин. Опыт, мастерство – отличительные черты не только командира, но и членов экипажа вертолёта: второго пилота Александра Павлова, штурмана Василия Тютрина, бортмеханика Евгения Николаева» («Советский Таймыр», 1982, 12 января, С. 1). В 1984 году в заметке: «Будни авиаторов» отмечали: «Большую работу по обслуживанию пассажиров проводит служба перевозок Диксонского аэропорта. Не станут помехой ни облачность, ни шквальные ветры. На Красноярск, Архангельск, Норильск, во все точки района летают отсюда самолёты» («Советский Таймыр», 1984, 18 июля, С. 1).

В разное время в подразделениях Диксонского авиапредприятия работали: Л. Г. Агальцова; Рашид Аллояров; А. Анюсинко; Сергей И. Артикулов; Александр Павлович Афанасьев; Владимир Александрович Бганцев; Игорь Безумов; Сергей Беленков; И. М. Белобородов; Александр Белоусов; Сергей Близнецов; В. Т. Бойко; И. П. Большаков; В. И. Бродовой; Галина Васильевна Бурлуцкая; Андрей Буткевич; В. Г. Гомель; Дмитрий Сергеевич Гусев; Иван Ефимович Дорошенко; Любовь Карапетовна Елизарова; Г. Ермаков; В. П. Железниченко; М. И. Журавлёв; А. И. Замашной; В. А. Ильминский; М. Ф. Канаш; Лилия Геннадьевна Каргина; Юрий Яковлевич Карнаухов (нагрудный знак «За безаварийный налёт часов»); Олег Дмитриевич Коваленко; В. В. Ковалёв; Михаил Ковалёв; А. А. Коляко; О. Н. Корнилов; Степан Король; Игорь Евгеньевич Косарев; Владимир Григорьевич Косинов (нагрудный знак «Отличник Аэрофлота»); Сергей Петрович Космиров; Н. Н. Кузнецова; Виктор Викторович Кулик; Елена Ивановна Кулик; Виктор Григорьевич Курбатов; В. Г. Курилов; Валерий Куринов; А. К. Ломакин; В. Д. Луганский; Р. Лукожев; Виктор Васильевич Лыжов; Анатолий Ильич Марченко (ветеран Великой Отечественной войны); Владимир Петрович Маковеев; Фаина Владимировна Медведева; А. В. Маежев; Ю. Н. Модеев; Николай Григорьевич Моргун; В. А. Мороз; Н. В. Москвитин; Александр Алексеевич Мохин (ветеран Великой Отечественной войны); В. С. Мухин; Ю. А. Мяндин; Г. В. Науменко; М. Г. Носков; Валерий Пастухов; Виктор Иванович Плетнёв; Сергей С. Полетаев; О. Д. Полтавский; Олег Полулихов; Евгений Григорьевич Полутин; В. А. Полянский; Виктор Геннадьевич Попов; Александр Попров; Николай Потапенко; Ю. Н. Пружанов; Анатолий Фёдорович Радченко; Э. С. Рашкован; А. В. Ревва; В. Т. Рой; Л. А. Седых; А. А. Сизых; А. А. Татарин; С. А. Телин; Д. С. Тимошенко; Иван Сергеевич Ушаков (участник обороны Диксона (1942 г.), медаль «За трудовую доблесть»); В. П. Фарионов; Александр Федотов; Владимир Ильич Филимонов; Форнель; Иван Гаврилович Фролов (начальник аэропорта (1961–1967), ветеран Великой Отечественной войны); Анатолий Михайлович Фрольцов; Галина Ивановна Фрольцова; В. Н. Цуканов; Анатолий Чепурнов; Юрий Михайлович Чистофоров (медаль «За трудовую доблесть»); В. Шадричев; Виктор Шалин; В. В. Шейко; Георгий Николаевич Шелковой



(орден Дружбы Народов); Юрий Федорович Щербин; Александр Фёдорович Ярмаркин и многие другие.

В авиации есть должность, отличающаяся высокой ответственностью. Это авиатехник. Много лет (с 1959 г.) авиатехником Диксонского авиапредприятия был Александр Ильич Бганцев, который обеспечивал безопасность и регулярность полётов. Кавалер орденов «Знак Почёта», «Трудового Красного Знамени», наставник, воспитавший не одну смену хороших специалистов, за многолетнюю отличную работу в мае 1981 года он был удостоен медали «За трудовое отличие».

Диксонские авиаторы освоили уникальные виды работ – ледовую разведку, воздушную съёмку, полёты с посадкой на дрейфующий и припаянный лёд, аварийно-спасательные работы при сложных погодных условиях и в полярную ночь, геофизическую съёмку с посадкой на ледниковые щиты, ледовую проводку караванов морских судов, когда разрешается посадка на атомные ледоколы, санитарные рейсы на полярные станции, полёты на Северный полюс, в том числе по заявкам туристических фирм.

Аэропорт «Диксон» (расположен в 5 км западнее посёлка Диксон) обслуживает воздушные суда, выполняющие регулярные пассажирские, грузовые чартерные рейсы, а также полёты по обслуживанию высокоширотных экспедиций и по охране государственной границы. В межнавигационный период перевозки между Диксонским аэропортом, расположенным в островной части, и материковой частью посёлка осуществляются специальным транспортом по зимней дороге.

В 2004 году аэропорт передан в ведение авиакомпании «Заполярье». В 2007 году авиакомпания «Сибавиатранс» приступила к осуществлению регулярных пассажирских авиаперевозок по направлениям Норильск-Диксон. В 2008 году Администрацией Красноярского края принято решение о приобретении в краевую собственность имущественного комплекса аэропорта «Диксон» входящего в состав ООО «Авиакомпания «Заполярье». В настоящее время в краевую собственность приобретено и передано в хозяйство Государственного предприятия Красноярского края (ГП КК) «КрасАвиа» искусственная взлётно-посадочная полоса, перрон и рулёжные дорожки аэропорта «Диксон». С 1 ноября 2008 года персонал аэропорта «Диксон» принят на работу в ГП КК «КрасАвиа».

Диксонский аэропорт оснащён современным радио- и светотехническим оборудованием. Эксплуатирующая организация и собственник имущественного комплекса, за исключением искусственной взлётно-посадочной полосы, светосигнального оборудования, рулёжных дорожек и мест стоянок воздушных судов, ООО «Авиакомпания «Заполярье». В 2009 году на Диксон стали еженедельно выполняться пассажирские авиарейсы самолёта «Ан-24» по маршруту Норильск-Диксон. В 2010 году с помощью вертолётов МИ-8 МТВ ОАО «Авиакомпания «Таймыр» восстановлено регулярное транспортное сообщение с Диксоном.



Через аэропорт «Диксон» осуществляется воздушное сообщение МО «Городское поселение «Диксон» с административным центром Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района городом Дудинкой (перевозки осуществляются воздушными судами Ан-24 ГП КК «КрасАвиа» в аэропорт «Норильск»). Аэропорт предоставляет комплекс аэропортовых услуг по обслуживанию пассажиров, гражданских воздушных судов и воздушных судов ФСБ Министерства обороны Российской Федерации в части обеспечения взлёта-посадки; обеспечения авиационной безопасности; пользования аэровокзалом; обслуживания пассажиров; обработки грузов; обеспечения авиаГСМ (заправка); доставки пассажиров к воздушным судам.

Сегодня от успешного функционирования аэропорта «Диксон» напрямую зависит не только обеспечение всех потребностей населения и деятельность его организаций, но и проведение мероприятий в рамках федеральных программ развития Арктической зоны Российской Федерации.

#### Библиография:

1. **Авиация Диксона** [Текст] // Диксон – снежной Арктики столица: [сб. статей / авт. кол.: Н. М. Адамович [и др.]; науч. ред. В. Г. Реданский]. – Красноярск, 2005. – С. 88-90: фот.
2. **Безуглый, А.** След на стылой земле [Текст]: [об авиаторах Диксона] / Андрей Безуглый; фото Александра Мытарина // Советский Таймыр. – 1991. – 19 января. – С. 1.
3. **Иванов, Б.** Крылья Арктики [Текст]: [история развития аэропорта Диксона, Диксонского авиапредприятия] / Б. Иванов // Советский Таймыр. – 1983. – 17 сентября (№ 182). – С. 2: фот.
4. **Иванов, Б.** Над Арктикой [Текст]: [о Диксонском авиапредприятии] / Б. Иванов; фот. Автора // Советский Таймыр. – 1983. – 12 февраля (№ 31). – С. 3.
5. **Косинов, В.** Растёт аэропорт [Текст]: [о работе Диксонского аэропорта, Диксонского авиапредприятия] / В. Косинов // Советский Таймыр. – 1983. – 20 января (№ 14). – С. 3.
6. **Левенко, А.** В спартанских условиях [Текст]: [о работе Диксонского авиапредприятия] / Анатолий Левенко // Советский Таймыр. – 1993. – 28 сентября. – С. 2.
7. **Федченко, Е.** Небо Заполярья [Текст]: [о командире воздушных судов Диксонского авиапредприятия Владимире Глебовиче Освальде] / Е. Федченко; фото А. Мытарина // Советский Таймыр. – 1991. – 6 февраля. – С. 1.
8. **Ярмаркин, А.** На самых северных трассах [Текст]: [о работе Диксонского авиапредприятия] / А. Ярмаркин // Советский Таймыр. – 1983. – 12 февраля (№ 31). – С. 2.

## Аэропорт «Хатанга»



*Аэропорт. Ревут машины.  
Короткая команда: «Взлёт!».  
И дым налётом тёмно-синим  
По серой полосе ползёт...  
Жаль тех, кто здесь ни разу не был.  
Им не изведать никогда,  
как плавится на крыльях небо  
и рядом светится звезда.*

*Людмила Жерлицина*

Аэропорт Хатанги – жизненно важная артерия, которая обеспечивает связь посёлка с материком и со всем миром. Он является одним из крупнейших в Арктике, принимает все типы самолётов.

В настоящее время авиация Хатанги является филиалом компании «Красавиа», под руководством Владимира Васильевича Тихонова. Во введении Хатангского авиапредприятия находятся наземные сооружения – аэропорт, взлётная полоса,

авиатехнические службы. Сегодня объёмы работ у лётчиков сократились, но они обеспечивают нормальную жизнедеятельность района, летают во все посёлки, обслуживают экспедиции на Восточном Таймыре, используют свой уникальный опыт для организации высокоширотных туристических экспедиций на Северный полюс и выполняют пассажирские рейсы в Красноярск и Норильск. Аэропорт «Хатанга» способен принимать почти все типы воздушных судов. Доставка грузов и пассажиров из аэропорта «Хатанга» в другие населённые пункты муниципального образования осуществляется вертолётами.



На базе аэропорта «Хатанга» также размещаются региональная поисково-спасательная база и центр по организации воздушного движения. Аэропорт «Хатанга» является запасным аэропортом для воздушных судов, выполняющих кроссполярные перелёты. Авиадиспетчеры Хатангского филиала центра по организации воздушного движения обслуживают российские и международные воздушные трассы, которые соединяют Западную Европу с Японией, а также Юго-Восточную Азию с Канадой и США. Над северо-востоком Таймыра летают лайнеры таких мировых гигантов авиаперевозчиков, как KLM- Air France, Lufthanza, United Airlines, Air China, FinTair. И всем им требуются воздушные поводыри. Хатангские авиадиспетчеры уверенно с этим справляются. Воздушная территория, которая находится под их контролем, по площади больше Германии. В центре работают 62 человека под руководством Андрея Ивановича Бутова.

Аэропорт Хатанга имеет достаточно протяжённую взлётно-посадочную полосу длиной в 2725 метров, шириной в 48 метров, и в качестве верхнего слоя покрытия взлётно-посадочной полосы используется железобетонная составляющая. Аэропорт может обслуживать самолёты 3 и 4 классов, в частности Ан-24, Ан-26, Ил-76, Л-410, Ту-134, Ту-154, Як-40, а также более лёгкие самолёты, и вертолёты всех типов и классов.

#### **Немного истории:**

Авиационная история поселения Хатанги началась с полёта, совершённого экипажем, под командованием известного полярного лётчика Анатолия Дмитриевича Алексева 28 июня 1932 года на гидросамолёте «СССР Н-2». В состав экипажа самолёта также входили: «первый пилот М. И. [Матвей Ильич] Козлов, первый бортмеханик Г. Т. [Григорий Трофимович] Побежимов, второй бортмеханик А. П. Алексеев, лётчик-наблюдатель (штурман) Н. М. Жуков». По воспоминаниям старожилов посёлка, «в период пребывания в Хатанге никогда здесь невиданного самолёта, после общего собрания жителей всех окрестных станков, группу уважаемых старейших оленеводов катали на самолёте» («Советский Таймыр», 1984, 9 августа, С. 4). С этого момента аэросвязь с Хатангой стала регулярной. По проложенному Алексеевым маршруту здесь,

на реке Хатанге у районного центра летом ежегодно садились гидросамолёты, в их числе приводился самолёт Героя Советского Союза – Василия Сергеевича Молокова.

В 1939 году гидросамолёты периодически принимает Хатангский аэропорт, на берегу реки был построен домик с радиостанцией и комнатой отдыха для лётного состава. Через Хатангу пролегал маршрут гидросамолётов в бухты Нордвик и Кожевникова, где тогда базировались крупные геологоразведочные экспедиции. Начальником аэропорта в тот период был Иван Семёнович Турусов.

В 1941 году командование полярной авиации решило осуществить первый в этом году зимний коммерческий рейс. Самолёт Н-171 летел по следующему маршруту: Москва–Архангельск–Нарьян-Мар–Усть-Кара–Игарка–Хатанга–мыс Косистый – бухта Тикси–Чокурдах–Кресты Колымские–Певек–мыс Шмидта–Анадырь и обратно по тому же маршруту. В журнале «Советская Арктика» (1941 г., № 5) по этому поводу сообщали: «Хорошо был принят самолёт и в Хатанге. Техник базы тов. Меринов всегда заранее тщательно подготавливает стоянку для самолёта, бензин, бочки для слива масла. Как только самолёт останавливается, техник помогает бортмеханикам зачехлить моторы, слить масло, закрепить самолёт. Если полёт был продолжительным и тяжёлым, он всегда отправляет бортмехаников на отдых и сам проводит все необходимые работы».

В 1946 году в Хатанге хатангскими авиаторами было принято и выпущено всего 317 самолётов, перевезено 661 человек, перевезено грузов 67 тонн, перевезено почты 1900 кг.

В 1948 году начальником аэропорта был Наволоцкий, работал в этой должности совсем недолго, несколько месяцев, затем возвратился И. С. Турусов. В 1949 г. «введена в эксплуатацию грунтовая взлётно-посадочная полоса в Хатанге, начались регулярные полёты самолётов Ли-2 на колёсах из Дудинки и Игарки – до сих пор использовался только гидровариант. С этого времени Хатангский аэропорт становится промежуточным на северной трассе Москва – Певек» («Советский Таймыр», 1980, 5 июля, С. 2).

Ускоренное развитие аэропорт получил после 1950 года: быстрыми темпами шло строительство аэропорта, производственных и жилых зданий. В 1955 году вошло в строй большое служебное здание аэропорта, к которому в начале восьмидесятых годов пристроили аэровокзал. К концу 1950-х годов было завершено строительство взлётно-посадочной полосы с асфальтобетонным покрытием для арктических самолётов, Хатанга стала одним из крупнейших аэродромов в Арктике. Через Хатангу проходит авиатрасса Москва – мыс Шмидта. В 1968 году образована Хатангская объединённая авиаэскадрилья. Активное участие авиаторов Хатанги в жизни высокоширотных экспедиций (ВШЭ) началось в 1969 году.

В 1971 году образовано Хатангское авиапредприятие (Хатангский объединённый авиаотряд), которое обслуживало совхозы Хатангского района, экспедиции Восточного Таймыра и Северного Арктического бассейна, была построена новая взлётно-посадочная полоса с искусственным покрытием, которая позволила принимать самолёты ИЛ-18, Ан-12, Ан-22, Ту-154, ИЛ-76, ИЛ-86. Хатангский объединённый авиаотряд имел огромный парк самолётов (АН-2, АН-26, Ан-12) и вертолётов (МИ-4, МИ-8).

Ежедневно с взлётной полосы Хатангского аэропорта поднимались десятки различных самолётов. Они доставляли в посёлки района людей, почту, продукты и оборудование. Успешная работа экипажей авиасудов во многом зависела от оперативности сотрудников всех отделов Хатангского аэропорта.

Когда появилась необходимость в аэродроме для полётов на острова архипелага Северная Земля, на мысе Челюскин был построен самый северный в мире аэродром континентальной Евразии – «Мыс Челюскин», который обслуживался Хатангским объединённым авиапредприятием. От аэродрома осталась только вертолётная площадка, обслуживается военными.

В 1971 году Хатангскому авиапредприятию передано сопровождение ежегодных высокоширотных экспедиций «Север» и роль «Мыса Челюскина» возросла. Начиная с

1976 года, Хатангское авиапредприятие получило в эксплуатацию высокоманевренные вертолёты Ми-8, а с 1979 года – самолёты Ан-26. За досрочное выполнение производственного плана 1982 года решением совета Красноярского управления Гражданской авиации и территориального комитета профсоюза коллективу Хатангского авиапредприятия вручено на вечное хранение Красное знамя.

В 1972 году хатангскими авиаторами было перевезено 18854 человека, грузов 3345 тонн, перевезено почты 99,6 тонны.

В 1974 году начальник авиационно-технической базы Хатангского авиапредприятия Юрий Фёдорович Комаров в статье «Совершенствуем техническую базу» рассказывал: «...силами специалистов авиационно-технической базы спроектирован и построен новый ангар. Отпала необходимость производить ремонт техники под открытым небом. В нашем ангаре теперь спокойно и надёжно можно обслуживать самолёты «АН-2», «ЛИ-2», «ИЛ-14».



Не забываем и о такой важной проблеме, как механизация и автоматизация трудоёмких процессов. Все участки ангара оборудовали малой механизацией. В частности, внедрена лебёдка, с помощью которой производится завоз и вывоз самолётов. Механизированы также подъём и опускание ширм, и многие другие производственные процессы. Оборудованы стационарным питанием постоянного тока все грунтовые вертолётные стоянки и стоянки турбовинтовых самолётов. В итоге... повысилось качество работ по обслуживанию самолётного парка» («Советский Таймыр», 1974, 17 января, С. 3).

В начале 1974 года в газете рассказывали: «В Хатанге уже 5 лет действует клуб юных лётчиков «Ракета», которым руководит техник аэропорта Михайлов. В 1972 году...из числа выпускников школы двое юношей-долган поступили в авиационный институт. В прошлом году в клубе «Ракета» состоялась встреча с первым военным лётчиком – долганином Н. И. Поповым, который приезжал на Таймыр в отпуск, чтобы посмотреть родные места и встретиться с земляками» («Советский Таймыр», 1974, 17 января, С. 1). Подробнее о лётчике Николае Ивановиче Попове смотрите далее, в разделе «Памятники первооткрывателям, исследователям и первостроителям Таймыра».

В апреле 1974 года в газете писали: «Произведены работы по удлинению взлётно-посадочной полосы в Хатангском аэропорту, что сейчас позволяет принимать и отправлять самолёты любых типов. Заканчивается ремонт пассажирских залов и помещений» («Советский Таймыр», 1974, 20 апреля, С. 2).

В это же время газета рассказывала о совершенном агитперелёте по маршруту Хатанга–Косистый–мыс Челюскин–Диксон–Дудинка–Хатанга, посвящённом 50-летию со дня образования первой комсомольской ячейки на Таймыре и предстоящему 17 съезду ВЛКСМ. Было пройдено воздушными трассами Арктики более трёх тысяч километров. Участники перелёта встретились с авиаторами, моряками, научными сотрудниками полярных станций, оленеводами, охотниками и рыбаками, выступили с лекциями и концертами. Чтобы этот перелёт состоялся – среди комсомольско-молодёжных экипажей Хатангского авиапредприятия проведено соревнование за экономию горючего, каждый лётчик отдал по одному лётному часу, право вести самолёт предоставили лучшим: «командир самолёта «АН-2» Александр Терехов, второй пилот Валерий Мысенко, опытнейший штурман Борис Кузьмич Устенко» («Советский Таймыр», 1974, 16 марта, С. 1; 6 апреля, С. 3-4).

С отличными результатами завершили производственную программу первого полугодия 1984 года авиатехники Хатанги. В авиационно-технической базе Хатангского авиапредприятия Служба тяжёлых регламентов была признана лучшей. Первенство среди бригад завоевал коллектив, руководимый Г. К. Белоконем, выполнивший план на 110 процентов. Чуть позже в аметке: «Будни авиаторов» отмечалось: «по итогам работы лучшими названы: экипаж самолёта Ан-26 под руководством П. Т. Литвиненко, экипаж самолёта Ан-2, который возглавляет В. В. Шевченко и экипаж вертолёта Ми-8, командир В. А. Холопов» («Советский Таймыр», 1984, 18 июля, С. 1).

В 2007 году новым собственником Хатангского авиаотряда стало Краевое государственное предприятие «Центр транспортной логистики».

Среди тех, кто отдал Хатангскому авиапредприятию многие годы работы: Владимир Семёнович Аксютин; Борис Иванович Акулин; Александр Владимирович Алексеев; А. А. Андреев; А. И. Андросов; В. Антонов; А. Арзамаскин; Михаил Иванович Арзамаскин; Г. Бажанов; Геннадий Александрович Бажин; Юрий Барышев; Зураб Сергеевич Бедошвили; Иван Александрович Белобров (орден «Знак Почёта»); В. В. Бельков; Геннадий Константинович Белоконь (орден «Знак Почёта», отличник Аэрофлота); Валерий Васильевич Бельков; В. Д. Бельков; А. Беляев; А. Бобков; А. И. Бобнов; Л. М. Богданов; В. Е. Божок; В. А. Болотов; К. Н. Большаков; А. Р. Бочкарев; Валерий Брыкалин; В. И. Брыкин; Николай Сергеевич Бубнов; Валентин Валентинович Бураковский; Г. И. Бураковская; Иван Федорович Бутов; Сергей Бухаткин; Александр Быстров; Н. В. Ведянин; А. Я. Вирченко; Николай Александрович Воронкин; Анатолий Васильевич Вохмянин; Гавриил Ионович Вылко (орден «Знак Почёта», орден Трудового Красного Знамени); К. С. Вылко; Р. Х. Газуров; Вадим Гладкий; М. Е. Голиков; Юрий Гомзяков; Анатолий Гончаров; Г. В. Горбатенко; В. Горбунов; Анатолий Гофаров; В. И. Гришанов; В. Н. Гришин; А. П. Гудков; Юрий Николаевич Гурьев; В. В. Гуцин; В. Ф. Гырля; Анатолий К. Давыдов; Геннадий Давыдов; Виктор Андреевич Дмитренко; Николай Вадимович Дмитриенко; Константин Дорговцев; Владимир Алексеевич Дрыков; В. Н. Егоров; Л. К. Елизарова; Вячеслав Андреевич Жбанников (ветеран Великой Отечественной войны); Владимир Жерлицин; К. Жигульский; В. В. Жданов; Ю. В. Жданов; Николай Иванович Жикривецкий; Виктор Иванович Жуков; Михаил Иванович Журавлёв (почётный полярник, орден «Знак Почёта», бронзовая медаль ВДНХ); В. Б. Журкин; И. Завьялов; Л. П. Завьялова; В. А. Зайцев; И. П. Зайцев; В. В. Здравовский; Ю. В. Иванов; Л. И. Илларионов; В. С. Ильин; С. И. Ильин; Николай Александрович Ильинский; Н. С. Илюхин; В. С. Казаков; Д. Капустин; Е. Карманов; В. Н. Качур; Александр Кикоть; В. Л. Кинев; В. С. Кириченко; Сергей Клыгин; С. Д. Ключев; Ю. Когровский; Нина Ильинична Ковальчук; Михаил Михайлович Кожевин; Надежда Николаевна Кожевина; Николай Ануфриевич Кожевников; Василий Семёнович Козаков; А. И. Козлов; Владимир Козлов; Борис Владимирович Колодин; Н. Н. Колявина; Юрий Фёдорович Комаров; В. Н. Коничев; Б. Ф. Кононов; П. В. Копиков; Сергей И. Корякин; Николай Сергеевич Коськин; Михаил Дмитриевич Косягин; В. Н. Коцюбинский; И. Н. Коцюбинский; Александр Михайлович Крайев; Анатолий Краплин; А. Г. Кузнецов; Виталий Александрович Кузнецов; Геннадий Александрович Кузнецов; И. Кузнецов; Иван Иванович Кулаков (ветеран Великой Отечественной войны); Анатолий Николаевич Куликов; Александр Степанович Кусков; С. И. Лебедев; Валерий Михайлович Левин; Анатолий Владиславович Лесов; Пётр Терентьевич Литвиненко; Юрий Лобов; А. П. Локтев; Н. В. Лола; Н. А. Лохина; В. Н. Мажуга; Галина Николаевна Малолыченко; Г. Г. Марков; Сергей Мартынов; Николай Иванович Матвеев (ветеран Великой Отечественной войны, орден Трудового Красного Знамени); А. М. Мглинец; А. Г. Медведь; В. К. Мезенин; П. В. Мельман; Сергей Алексеевич Михеев; В. И. Михневич; Геннадий Могильников; Г. В. Мордовин; В. Н. Морозов; Роман Морозов; В. С. Мурзин; Владимир Михайлович Назаров; Евгений Михайлович Насонов; Вера Семёновна Нелюбина; О. П. Нечаев; Александр Владимирович Николаев; Сергей Георгиевич Николаев; П. М. Никулин; В. И. Новиков; М. В. Новиков; М. М. Новиченко; Н. В. Новичков; Юрий Владимирович Озеров; К. Б. Оноприенко; А. И. Осинцева; Иван

Константинович Павлов (ветеран Великой Отечественной войны); Николай Иванович Павлов; Юрий Михайлович Паншин; Н. И. Передельский; Е. А. Пермькова (ветеран Великой Отечественной войны); Виктор Иннокентьевич Пильтяев (орден «Знак Почёта», орден «Дружбы Народов», медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина»); Виктор Пирогов; Олег Георгиевич Подкопаев; Адам Васильевич Подлипский; Любовь Васильевна Позднякова; Г. Л. Познанский; Владимир Михайлович Полищук; А. И. Половинкин; Борис Васильевич Пономарёв; Севастьян Николаевич Поротов; Семён Григорьевич Поротов; А. Потапов; В. И. Потапов; В. И. Потехин; Н. Е. Потехина; А. В. Прожогин; В. А. Прокудин; А. Д. Прудаев; Владимир Александрович Пфлук (ветеран Великой Отечественной войны); Владимир Пчелинцев; Юрий Александрович Реймеров; Н. С. Реуш; Юрий Константинович Романов; Р. В. Рудаков; О. А. Рудакова; Иван Константинович Руммо; Юрий Павлович Самойловских; Сафонов; Ю. Н. Сафронов; Андрей Светкин; В. Ф. Седов; Василий Антонович Семенюк; Анатолий Семушин; Андрей М. Серебряков; Михаил Геннадьевич Сизых; С. И. Скородумов; Валентин Слипченко; А. П. Смешко; А. В. Смирнов; Николай Васильевич Смирнов; Елена Григорьевна Смирнова; В. Д. Смычков; Александр Андреевич Сопунов; Владимир А. Ставер; В. Степин; Василий Иванович Страшко (ветеран Великой Отечественной войны); С. Н. Струков; В. М. Сукач; О. Сутырин; С. М. Тактаев; В. П. Тарасян; Светлана Александровна Тарасян; А. Б. Теплоухов; Анатолий Иванович Тимофеев; А. Ф. Ткаченко; Виктор Ткачёв; Илья Александрович Токаренко; А. Точилкин; Наталья Борисовна Третьякова; Валерий Павлович Трифонов; Геннадий Николаевич Тяпков (медаль «За трудовую доблесть»); А. С. Улькин; Василий Ильич Ушев; Ефим Иосифович Финкельштейн; Н. М. Фуфачев; А. Харазов; В. А. Холопов; С. И. Холявин; Александр Михайлович Хребтов; Борис Александрович Хряпо (Почётный гражданин Таймыра); Роберт Степанович Цветков; В. А. Чайран; Павел Михайлович Череватов; М. Чесноков; А. Н. Чикотаева; А. К. Чуркин; В. И. Чуркина; И. В. Шатов; Владимир В. Шевченко; Ю. П. Шередеко; М. А. Шестаков; Фрида Генриховна Шестакова; Валерий Ширяев; Ю. Н. Шлыков; А. В. Штепа; Фёдор Щедров; В. П. Шпортко; В. Л. Ямпольский и многие другие.

Хатангским авиапредприятием, аэропортом руководили: Иван Семёнович Турусов; Наволоцкий; Юрий Александрович Филимонов; Алексей Викторович Мысенко; А. В. Смирнов; Михаил Михайлович Новиченко; Иван Гаврилович Фролов (начальник аэропорта (1953-1961), ветеран Великой Отечественной войны); Юрий Петрович Харченко; Александр Михайлович Бахметьев; Владимир Иванович Овчинников.

## Библиография:

1. **Авиапредприятие** [Электронный ресурс]: [Хатангское авиапредприятие] // Знакомство с Хатангой. 2003-2004: Историко-географическая справка: видеозарисовки / разработ. С. Лисичный. – Хатанга: [б. и.], 2004.
2. **Авиационная история Хатанги**; Первый полёт гидросамолёта в Хатангу в 1932 году; Хатангское авиапредприятие [Текст] // Фокин Н. А. Снежная страна Хатанга: фотоальбом. – Красноярск, 2000. – С. 20-26: фото. Цв.
3. **Бажанов, Г.** Больше заботы о людях [Текст]: [на Хатангском авиапредприятии] / Г. Бажанов // Советский Таймыр. – 1984. – 26 июля (№ 143). – С. 2.
4. **Жбанников, В.** Принимаем эстафету, молодёжь! [Текст]: [о работе Хатангского авиапредприятия] / В. Жбанников // Советский Таймыр. – 1983. – 12 февраля (№ 31). – С. 3.
5. **Морские и воздушные** ворота Хатанги [Текст]: [аэропорт Хатанга, первый полёт гидросамолёта «СССР Н-2» в Хатангу (1932 г.)] // Троицкий В. А. Хатанга. – Красноярск, 1987. – С. 142-170.
6. **Троицкий, В.** Первый полёт в Хатангу [Текст]: [из истории освоения неба Арктики] / Владилен Троицкий // Таймыр. – 1996. – 13 августа (№ 118). – С. 2; Советский Таймыр. – 1984. – 9 августа (№ 153). – С. 4. – (Из истории освоения Арктики).
7. **Филимонов, Ю.** Вчера, сегодня, завтра... [Текст]: [история Хатангского авиапредприятия] / Ю. Филимонов // Советский Таймыр. – 1983. – 12 февраля (№ 31). – С. 2.

*Вы несли этот крест -  
Первым быть, до последнего вздоха,  
Чтоб у края земли -  
Там, где вечная спит мерзлота,  
Поднимались дома, на проторенной  
Вами дороге, и посёлки росли,  
Преображаясь потом в города.  
Среди серых камней  
Покрывалом, укрывши дерновым,  
Навсегда, в мерзлоту,  
Хоронили погибших друзей.  
И шагали опять, по  
Маршрутам неведомым, новым  
Оставляя кресты,  
На нелёгкой дороге своей.*

*Владимир Леоненко*





## Памятники первооткрывателям, исследователям и первостроителям Таймыра

Память народная, застывшая в мраморе и металле, в названиях улиц и кораблей... Она живёт в веках, в наших сердцах, в наших душах. В ней запечатлены и боль, и слава людей, отдавших свои жизни ради жизни других, ради своей державы.

По всему Северу – в наших городах и посёлках, в тундре, на берегах Карского моря и моря Лаптевых, на далёких, покрытых льдом островах, – стоят памятники, немые свидетельства самоотверженности и мужества человека. Невидимыми нитями они соединяют нас с историей, напоминая о тех, кто шёл здесь первыми. Эти полярные мемориалы насчитывают уже не один десяток, а некоторые и не одну сотню лет. Благодаря им, любой, подчас, неприметный островок, мыс, либо иной географический пункт обретает зримое воплощение своей истории, очень часто насыщенной и героическими и трагическими событиями.

Именно эти скромные памятники, обелиски, мемориальные доски, каменные гурии, памятные знаки, древние кресты и развалины старинных зимовий являются свидетелями исследования и освоения Таймыра, тех событий, которые происходили на его древней земле, а также свидетельствуют о многолетних усилиях России по открытию и освоению арктических территорий.

### Аллея Славы



10 декабря 2010 года в центре города Дудинки была открыта «Аллея Славы». Комплекс включает в себя информацию об истории Таймыра и его достижениях. На одном из стендов разместились: карта нашей территории с названиями населённых пунктов, символ Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района – красноснозобая казарка на синем фоне и награды Таймыра: орден Трудового Красного Знамени и орден Дружбы Народов. На других стендах представлены имена первооткрывателей и исследователей нашего полуострова, Почётных граждан Таймыра, фотографии выдающихся жителей Таймыра и города Дудинки, внесших свой вклад в их развитие. Информация о заслуженных людях муниципального района обновляется ежегодно. Посетив «Аллею Славы» жители и гости города Дудинки смогут узнать об интересных событиях, имевших место на Таймыре, с помощью фотографий вспомнить о самых значимых мероприятиях районного масштаба.

Идея создания подобного сооружения – конструкции в виде возвышающейся над землёй площадки, на которой установлены информационные стенды, появилась у действующего в то время Главы администрации Таймыра, Сергея Владимировича Батурина. Проект «Аллея Славы» был реализован в рамках грантовой программы Губернатора Красноярского края «Жители – за чистоту и благоустройство», часть средств внёс муниципальный район, часть – средства гранта. Заказчиком явилось управление развития инфраструктуры администрации муниципального района. Строительство осуществлено дудинским обществом с ограниченной ответственностью «Ларус».

## Гурий Руала Амундсена



*Здесь власть нетронутого камня,  
Но утвердил её навек  
Своими сильными руками  
Обыкновенный человек*

*Валерий Кравец*

В 1918–1920 годах знаменитый полярник Руал Амундсен на малой шхуне «Мод», с разрешения Советского правительства, совершил сквозное плавание. Затёртое льдами судно зазимовало в районе мыса Челюскин. Гурий Р. Амундсена на мысе Челюскин, сложен во время зимовки судна «Мод» в 1919 году.

## Домик Папанина – первого начальника полярной станции «Мыс Челюскина», мыс Папанина



В 35 км. на восток от мыса Челюскин на высоком берегу Северного Ледовитого океана стоит маленький домик, построенный в 1934 году знаменитым полярным исследователем Иваном Дмитриевичем Папаниным. В этом домике отважный исследователь Арктики перед самой войной провёл долгую полярную зиму, занимаясь научными исследованиями и наблюдениями. Позже изредка в нём останавливались охотники и рыбаки.

Домик сохранился до наших дней, полярники решили устроить там своеобразный музей. В вахтенном журнале домика Папанина записано: «Дорогой товарищ, мы не знаем, какие ветры занесли тебя на этот далёкий берег, но кто бы ты ни был, если ты попал сюда, мы уверены, что ты пришёл с благородной целью. Храни этот маленький памятник (избушку Папанина), как памятник мужества покорителей Арктики».

#### Библиография:

1. Журавлев, Ф. Домик Папанина [Текст]: [мыс Челюскин] / Ф. Журавлев; фот. Н. Плеханова // Советский Таймыр. – 1970. – 6 марта (№ 27). – С. 3: фот.

## Мемориал «Потомки – первым»



Мемориал «Потомки – первым» посвящён первостроителям Дудинского морского порта, Норильского комбината и города Норильска, прибывшим на Таймыр 1 июля 1935 года на пароходе «Спартак». Всего в этот день на пароходе, который привели в Дудинку капитаны М. К. Братухин и М. А. Чечкин, приехало 200 человек, которым пришлось «начинать с нуля буквально во всём, не было не только причалов для разгрузки судов, но и жилья для прибывающих рабочих, и дорог для доставки материалов и оборудования» (Соловьёв П. «История Дудинского порта», Красноярск, 2004, С.7).



Текст на памятнике гласит: «1 июля 1935 года на пароходе «Спартак» прибыл отряд строителей объектов Норильского комбината во главе с начальником Матвеевым Владимиром Зосимовичем».

Владимир Зосимович Матвеев (1897–1947) – начальник строительства Дудинского порта и Норильского комбината. В 1935 году был назначен первым начальником строительства Дудинского порта и «Норильскстроя», занимал эту должность до 27 апреля 1938 года. За три года руководства им были сделаны первые, самые трудные шаги: строительство в Дудинке временного жилья, хлебопекарни, локальной электростанции, складов и навесов для хранения грузов,

постройка более 500 метров ряжевых причалов, организация и проведение первой навигации, создание рыболовецких бригад и заготовка елового настоя для спасения первых строителей от цинги; начало строительства Норильска, закладка первых рудников и шахт (заложен подземный рудник «Угольный ручей», начаты эксплуатационные работы на угольной штольне горы Шмидта, выявлено новое месторождение «Медвежий ручей»), прокладка узкоколейных железных дорог Норильск–Дудинка, Норильск–Валёк; запуск локомотивной электростанции, кирпичного завода.

В 1938 году Владимир Зосимович был репрессирован, находился в заключении. Реабилитирован посмертно Военной коллегией Верховного суда СССР 6 августа 1955 года.

Памятник представляет собой высеченное на камне панно, иллюстрирующее первую фотографию прибытия теплохода «Спартак» в Дудинку. Автором идеи и эскиза мемориала «Потомки – первым» выступил ветеран Норильского комбината Почётный гражданин города Норильска Владимир Иванович Полищук. Проект выполнен в ООО «Институт Гипроникель» Норильский филиал институт Норильскпроект. Автор – архитектор А. С. Дмитриев. Изготовлением монумента занималась художественная студия «Портрет на века», Красноярск.

В установке памятника принимали участие ОАО «Енисейское речное пароходство», авиакомпания «Таймыр», ООО «Дорожник», работники Заполярного филиала и Заполярного транспортного филиала ПАО «ГМК «Норильский никель».

Открытие памятника, приуроченное к 80-летию Норильского комбината, состоялось 19 июля 2015 года, в день празднования Дня металлурга. В торжественной церемонии приняли участие руководители и представители районной и городских (Норильска и Дудинки) администраций, работники ЗТФ ПАО «ГМК «Норильский никель», жители муниципального района. В церемонии открытия также участвовала Ирина Николаевна Апекова – внучка Владимира Зосимовича Матвеева. В нишу памятника была заложена капсула с посланием будущему поколению и книгой Михаила Яковлевича Важнова «Судьба». Владыка Агафангел, Епископ Норильский и Туруханский всех поздравил с учреждением мемориала и совершил обряд освящения памятника. В завершении участники торжественной церемонии возложили к мемориалу цветы.

Памятник расположен у здания Управления Дудинского морского порта по адресу: улица Советская, д. 43. Проект был осуществлён при финансовой поддержке Заполярного филиала ПАО «ГМК «Норильский никель».

#### Библиография:

1. Кириловская, И. Не зная прошлого, невозможно заглянуть в будущее [Текст]: как создавался мемориал «Потомки – первым» / Ирина Кириловская; фот. Александра Супрунюка // Таймыр. – 2015. – 6 августа (№ 90). – С. 5. – (Память).



*Лимит мемориальных строк  
На этом поминальном камне  
Мне сообщал не столько срок -  
Итог земного пребывания.  
Как ягода из туюска  
Хранит в себе лесную сущность,  
Мемориальная доска -  
Посмертный справочник живущим.*



*Валерий Кравец*

## **Мемориальная доска Николаю Дмитриевичу Багаеву**

Мемориальная доска Николаю Дмитриевичу Багаеву первоначально была открыта 30 мая 1979 года в городе Дудинке (посёлок Нефтяников), на улице Багаева, д. 4. Первая мемориальная доска была выполнена из жести, размер 90x140.



Текст на доске: «Николай Дмитриевич Багаев (1941 г.р.) – буровой мастер, погиб при исполнении служебных обязанностей во время открытого фонтанирования скважины № 1 газом на Северной (Багаевской) площади. За мужество и героизм, проявленные при ликвидации газового фонтана имя Н. Д. Багаева посмертно занесено в Книгу Почёта ЦК ВЛКСМ».

Автор: эскиз разработан Комитетом по молодёжной политике Администрации города Дудинки.

Мемориальная доска Николаю Дмитриевичу Багаеву восстановлена 5 мая 2003 года в городе Дудинке по улице Строителей, д. 12, в фойе 1 (первого) этажа здания Дудинской средней школы № 7. Вторая мемориальная доска выполнена из металла (лазерная обработка алюминия), размер 30x40.

Текст на доске: «Николай Дмитриевич Багаев 20.09.1941 г. – 30.05.1969 г. Буровой мастер. За мужество и героизм при исполнении служебного долга его имя посмертно занесено в Книгу Почёта ЦК ВЛКСМ».

Николай Дмитриевич Багаев родился в деревне Багаевщина Кировской области. Окончил Пермский геологоразведочный техникум. Приехав в Норильск, работал буровым мастером в Нижне-Енисейской



нефтегазоразведочной экспедиции. За плечами у Николая Багаева уже был опыт работы в ряде экспедиций. Буровой мастер со своей бригадой в 1969 году осваивал новую Озёрную площадь, перспективную на газ. Это была необычная буровая – самая северная в нашей стране, самая трудная, в центре полуострова Таймыр. В один из дней скважина неожиданно стала газировать, а утром 30 мая ударил 50-метровый фонтан газа и воды. Буровики знали: неуправляемый выброс этой опасной смеси может погубить все плоды работы, уничтожить оборудование, и самое главное – уничтожить запасы месторождения. По инструкции требовалось перекрыть устье скважины специальным устройством – превентером. Николай Багаев бесстрашно бросился открывать задвижки, чтобы пустить газ по отводным трубам, но в это время облако метана обволокло его со всех сторон.

Героически погиб 30 мая 1969 года, спасая оборудование и результаты труда буровиков во время аварии на буровой станции Озёрная. Именем Багаева была названа одна из улиц города Дудинки.

#### Библиография:

1. **Виноградский, Л.** Костры Таймыра [Текст]: [о буровом мастере Николае Багаеве; о животноводке Людмиле Андреевой] / Леонид Виноградский, Сергей Лузан // Енисей. – 1979. – № 4. – С. 52-59. – (Публицистика).
2. **Грачева, М.** А улицы живут с их именами... [Текст]: к 335-летию Дудинки: [улицы Андреевой и Багаева] / Мария Грачева // Таймыр. – 2002. – 7 июня. – С. 4-5.
3. **Трагедия:** [авария на буровой станции Озерного месторождения ночью 29 мая 1964 года] [Текст] // Толстов В. А. Летопись Норильска: популярная энциклопедия / В. А. Толстов. – Норильск, 2003. – Раздел: 1969 год.
4. **Юрьев, Д.** Дудинцы мастера не забудут: открыта мемориальная доска в честь Николая Багаева [Текст] / Денис Юрьев; фото автора // Таймыр-2003. – 21 мая. – С. 2.

## Мемориальные доски Владимиру Николаевичу Всесвятскому

В октябре 1990 года в городе Норильске (район Центральный, улица Октябрьская, 31) была открыта мемориальная доска Владимиру Николаевичу Всесвятскому.

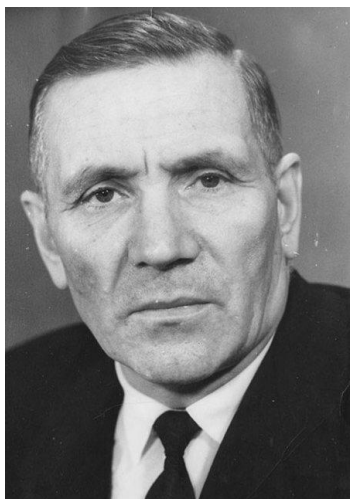
На ней сделана надпись: «В этом здании в 1957–1975 гг. работал Всесвятский Владимир Николаевич, кавалер ордена Ленина, лауреат Государственной премии СССР, почётный полярник СССР, почётный гражданин городов Норильска и Дудинки, ветеран освоения Норильского промышленного района».



В декабре 1994 года Постановлением администрации города Дудинки одной из проектируемых улиц было присвоено имя Владимира Николаевича Всесвятского.

Мемориальная доска открыта 26 июня 2008 года в городе Дудинке по улице Всесвятского, д. 8, (здание Дома физкультуры).

Текст на доске: «Улица названа в честь Всесвятского В. Н. Участника ВОВ, лауреата Госпремии СССР, почётного гражданина гг. Дудинка и Норильска, начальника порта в 1953–1957 гг.».



Владимир Николаевич Всесвятский в Норильск приехал в 1943 году. Занимал должности: главный инженер и начальник «Спецстроя» (1943), заместитель начальника управления строительства Норильского комбината (1951), главный механик и главный энергетик комбината (1953), начальник Дудинского морского порта (1953–1957), начальник «Норильскснаба» (1957–1975). Решал инженерные задачи по строительству водоводов, железной дороги широкой колеи Дудинка-Норильск, портовых сооружений. Много сделал он для улучшения системы материально-технического снабжения Норильского комбината, организации контейнерных перевозок. Владимир Николаевич Всесвятский был инициатором внедрения круглогодичной навигации по Северному морскому пути в дудинском направлении, за что в 1981 году удостоен Государственной премии СССР. Возглавлял Московскую контору «Норильскснаба» (1975–1989).

#### Библиография:

1. **Всесвятский Владимир Николаевич** (1913–1989) [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. За вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 54-55.
2. **Город помнит своих создателей** [Текст]: [в Дудинке открыта мемориальная доска в честь Владимира Николаевича Всесвятского] // Таймыр. – 2008. – 27 июня. – С. 2.
3. **Одинцов, Н.** Улица нашей памяти [Текст]: [о Владимире Николаевиче Всесвятском, начальнике Дудинского порта в 1953–1956 гг.] / Николай Одинцов // Таймыр. – 1998. – 22 октября. – С. 8-9; 29 октября. – С. 4.
4. **Колотков, К.** Возвращается правда [Текст]: [на фасаде главного здания управления снабжения Норильского комбината установлена мемориальная доска с барельефом В.Н. Всесвятского, одного из первостроителей заполярного гиганта цветной металлургии] / К. Колотков // Красноярский рабочий. – 1990. – 14 ноября.

## Мемориальная доска Леониду Ивановичу Данилову

Мемориальная доска Леониду Ивановичу Данилову (город Норильск, Ленинский проспект, 3) открыта 19 апреля 2002 года. Авторы – Вячеслав Натанович Меликов и Александр Алексеевич Слесарев.

Текст на доске: «Данилов Леонид Иванович главный механик Норильского комбината, талантливый инженер-изобретатель, Заслуженный машиностроитель РСФСР, Почётный гражданин Норильска. Жил в этом доме с 1977 по 1994 гг.».

Л. И. Данилов (1927–1994) в Норильске – с 1945 года, главный механик НГМК. Почётный гражданин города Норильска, кавалер орденов Ленина, Трудового Красного знамени, «Знак Почёта», заслуженный рационализатор и машиностроитель России. Почти 50 лет он верой и правдой



служил Норильскому комбинату и городу. Внёс огромный вклад в развитие подразделений механослужбы комбината, техническое перевооружение действующих переделов комбината, реконструкцию и механизацию рудотермических печей, агломерационных машин, строительство и освоение печи Ванюкова.

#### Библиография:

1. **Данилов Леонид Иванович**, Почётный гражданин города Норильска [Текст]: [биография] // Заполярная правда. – 2010. – 16 июня. – С. 6: фот. – (Азбука ГМК).
2. **Данилова, С.** Про моего папу; Памятные доски [Текст]: [воспоминания о Л. И. Данилове, мемориальная доска в его честь] / Светлана Данилова // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006. – С. 803-805: фот.
3. **Монументы** [Текст]: [памятники и мемориальные доски города Норильска, открытые в 2002 году] // Летопись Норильска: популярная энциклопедия / В. Толстов. – Норильск, 2003. – Из содерж.: [2002 год]: Мемориальные доски: Данилову Л. И.

## Мемориальная и памятная доски Авраамии Павловичу Завенягину



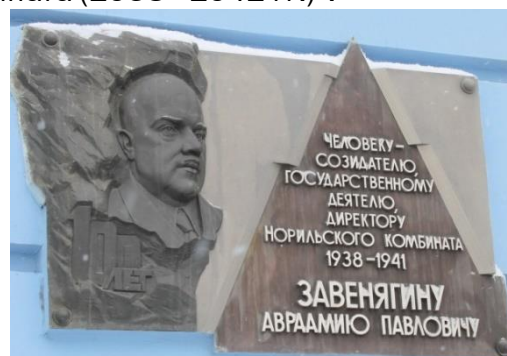
В Норильске, в честь Авраамии Павловича Завенягина, дважды Героя Социалистического Труда, одного из основателей Норильска и Норильского горно-металлургического комбината открыты памятная и мемориальная доски (1976, 2001).

Памятная доска установлена в апреле 1976 года по адресу: улица Завенягина, 1 (Советская, 1). На ней сделана надпись: «Выдающийся организатор социалистической промышленности Авраамии Павлович Завенягин, начальник строительства и директор Норильского горно-металлургического комбината (1938–1941 гг.)».

Мемориальная доска установлена в апреле 2001 года, находится на площади Гвардейской, дом 2. На ней написано: «Человеку-созидателю, государственному деятелю, директору Норильского комбината 1938–1941 гг. Завенягину Авраамии Павловичу». Авторы мемориальной доски – Виктор Алексеевич Асадчиков, Роман Зиновьевич Кравчишин.



В 1938 г. Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило Авраамии Павловича Завенягина начальником строительства Норильского горно-металлургического комбината. Директор Норильского комбината (1938–1941). Именно Авраамии Павловичу Завенягину город Норильск и Норильский комбинат обязаны своим рождением. Под его руководством был разработан и осуществлен проект строительства первой очереди комбината. Впервые в мировой практике, А. П. Завенягин доказал возможность и организовал ведение открытых горных работ в больших масштабах в условиях Заполярья, он также добился решения осуществлять в Норильске полный металлургический цикл – от добычи руды до получения чистых никеля, меди и кобальта. Благодаря Завенягину Норильский комбинат стал именно комбинатом, объединением сырьевых





(рудники, шахты) и товарных (заводы, ТЭЦ) переделов, в Норильске была создана необходимая инфраструктура, ориентированная именно на выпуск цветных металлов.

#### Библиография:

1. **Завенягин Авраамий Павлович (1901–1956)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлеугова. – Дудинка, 2014. – С. 64-65.
2. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: Памятники; Памятные доски // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006. – С. 797, 803.

## Мемориальная доска Александру Григорьевичу Кизиму

Мемориальная доска открыта 5 октября 2006 года в городе Дудинке, на фасаде дома, где жил Александр Григорьевич Кизим (ул. Бегичева, д. 8). Автором проекта является И. В. Сердюков – победитель конкурса эскизов мемориальной доски для увековечения памяти А. Г. Кизима.

Текст на доске: «В этом доме жил Почётный гражданин Таймыра, Председатель Совета старейшин при Губернаторе Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа Кизим Александр Григорьевич (1933–2005)».



Александр Григорьевич Кизим с 1969 года работал в Дудинском морском порту. Восемнадцать лет был начальником Дудинского морского порта (1970–1988). Внёс большой вклад в организацию круглогодичной навигации по Северному морскому пути и в защиту сооружений Дудинского морского порта и города Дудинки от ледохода, благодаря ледозащитной дамбе. В 1987 году защитил диссертацию кандидата технических наук. С 1988 года работал главным гидротехником гидротехнической службы Норильского комбината. В 1996 году присвоено звание академика Российской инженерной академии. Александр Григорьевич являлся директором Дудинского инженерно-гидротехнического центра Российской инженерной академии, которым успешно решались проблемы проектирования, строительства и безопасной эксплуатации снежно-ледяных автодорог по реке Енисей и его притоках в пределах Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа.

#### Библиография:

1. **Кизим Александр Григорьевич (1933–2005)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.- библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. За вып. К. И. Тлеугова. – Дудинка, 2014. – С. 71-72.
2. **О проведении конкурса** эскизов мемориальной доски для увековечения памяти Почётного гражданина Таймыра Кизима А. Г. [Текст]: распоряжение Губернатора Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа № 666 от 12.12.2005 г. // Таймыр. – 2005. – 16 декабря. – С. 8. – Из содерж.: Положение.
3. **5 лет назад** в г. Дудинке установлена мемориальная доска А. Г. Кизиму (2006) [Текст] // Таймыр-2011. Календарь памятных дат. – Красноярск, 2010. – С. 88-89: фото. – Библиогр.: 2 назв.

4. **Шахтин, А.** Гвоздики на белом снегу [Текст]: [открыта мемориальная доска памяти А. Г. Кизима] / Андрей Шахтин; фото автора // Таймыр. – 2006. – 6 октября. – С. 1.

## Мемориальная доска Михаилу Васильевичу Киму

Мемориальная доска Михаилу Васильевичу Киму открыта 31 октября 1998 года в городе Норильске на здании по адресу: Ленинский проспект, дом 19. Представляет собой плиту с барельефным изображением М. В. Кима и надписью: «Киму Михаилу Васильевичу (1907–1970). Выдающемуся учёному, инженеру, лауреату Ленинской премии, основателю теории свайного фундаментирования, заключённому Норильлага в 1936–39 гг. В 1958 году в Норильске началось строительство многоэтажных домов на сваях. Этот дом один из первых...» Авторы – Виктор Иванович Лемента, Виталий К. Курагин.



Михаил Васильевич Ким (1907–1970) – учёный, инженер, лауреат Ленинской премии, основатель теории свайного фундаментирования, заключённый Норильлага в 1936–1939 годах. Ему принадлежит ведущая роль в решении задачи строительства в Норильске на вечномёрзлых грунтах. М. В. Ким доказал, что дома на сваях с проветриваемым подпольем при правильной эксплуатации будут стоять прочно, как на скале. Его соавторы нашли пути механизации, удешевления работ, ускорения строительства на Крайнем Севере.

### Библиография:

1. **Бабий, А.** Норильск [Текст]: Общие памятники и мемориальные доски / А. Бабий // Книга памяти жертв политических репрессий Красноярского края / Краснояр. Ист.-просвет. Правозащит. И благотворит. О-во «Мемориал» [и др.]. – Красноярск: Издательские проекты, 2004. – Кн. 1. – С. 93: фот.
2. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: Памятники; Памятные доски // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М.: ПолиМЕдиа, 2006. - С. 801.: фот.

## Мемориальные доски, мемориальный знак Борису Ивановичу Колесникову



Мемориальная доска Борису Ивановичу Колесникову установлена в фойе административного здания Надеждинского металлургического завода ЗФ ПАО «ГМК «Норильский никель» в городе Норильске, район Кайеркан. Мемориальная доска открыта 16 октября 2004 года. Автор – Роман Зиновьевич Кравчишин.

Текст на мемориальной доске: «Колесников Борис Иванович Герой Социалистического Труда директор Норильского горно-металлургического комбината им. А. П. Завенягина в 1973–1988 гг.».



Борис Иванович Колесников (1930–2003) внёс значительный вклад в развитие российской металлургической промышленности, горно-металлургического производства на Крайнем Севере. В период его руководства Норильским комбинатом (1973–1988) спроектирован, построен и запущен Надеждинский металлургический завод – гордость отрасли, самое современное и мощное предприятие тех лет, построены новые рудники «Октябрьский», «Таймырский», вошла в строй Талнахская обогатительная фабрика.

12 марта 2003 г. на конференции трудового коллектива Заполярного филиала ОАО «ГМК «Норильский никель» было предложено присвоить Надеждинскому металлургическому заводу имя легендарного директора Норильского комбината. Руководство компании поддержало эту идею. С июня 2003 года «Надежда» носит имя Б. И. Колесникова. В августе того же года был объявлен конкурс на лучший проект мемориальной доски в память о директоре, её торжественное открытие было приурочено к 25-летию юбилею завода.

Мемориальный знак Борису Ивановичу Колесникову установлен 3 декабря 2014 года в городе Норильске, Центральный район, Ленинский проспект, д. 5.

Текст на мемориальном знаке гласит: «В этом доме с 1962 по 1976 год жил директор НГМК им. А. П. Завенягина (1973–1988), Герой Социалистического труда, Почётный гражданин города Норильска Колесников Борис Иванович».



Мемориальная доска Борису Ивановичу Колесникову была установлена 4 мая 2017 года в городе Норильске, Центральный район, Ленинский проспект, д. 11. Инициаторы установки доски: Норильское землячество и московский клуб норильчан «69 параллель». Просьбу активистов поддержал Горсовет депутатов.

Текст на доске: «В этом доме в 1976–1988 гг. жил директор Норильского комбината, Герой социалистического труда, Почётный гражданин города Норильска».



## Библиография:

1. **Имя Колесникова увековечили** памятной доской [Текст]: [памятная доска Борису Колесникову открыта на Надеждинском металлургическом заводе] // Норильский никель. – 2004. - № 7. - С. 3.
2. **Колесников Борис Иванович (1930–2003)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.- библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. За вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 73-75.
3. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: Памятники; Памятные доски // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М.: ПолиМЕдиа, 2006. – С. 807-808: фот.
4. **Шимолина, И.** Отец «Надежды» [Текст]: [на Надеждинском металлургическом заводе состоялось торжественное открытие мемориальной доски Борису Ивановичу Колесникову, директору НГМК с 1973 по 1988 г.] / Инна Шимолина // Заполярный вестник. – 2004. – 18 октября. - С. 2.

## Мемориальная доска Владимиру Павловичу Коломийцу

23 августа 2001 года на доме, в котором жил Владимир Павлович Коломиец, по инициативе Администрации города Талнаха установлена мемориальная доска. Расположена по адресу: район Талнах, улица Полярная, 1. Авторы – Вячеслав Натанилович Меликов и Александр Алексеевич Слесарев.

Текст на доске: «В этом доме с 1971 г. по 1987 г. жил Коломиец Владимир Павлович. Почётный гражданин г. Талнаха Кавалер ордена «Знак Почёта».



Владимир Павлович Коломиец (1933–1998) приехал в город Норильск в 1956 году, начал свою трудовую деятельность забойщиком на руднике «Маяк», в 1971 году стал председателем исполкома Талнахского поселкового Совета, с 1982 года – председатель Талнахского городского Совета народных депутатов. За годы его трудовой деятельности большое количество предприятий Талнаха вошли в строй (Талнахская обогатительная фабрика, рудник «Таймырский», фабрика щебня, бассейн, школы, детсады, магазины). В. П. Коломиец «Почётный гражданин города Талнаха» (1987), кавалер ордена «Знак Почёта».



### Библиография:

1. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: памятники; Памятные доски // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006. – С. 803.

## Мемориальная доска Василию Николаевичу Ксинтарису



16 мая 2006 года принято Постановление Главы города Дудинки № 18 «Об увековечении памяти Ксинтариса В. Н.», в котором было решено установить мемориальную доску в память о Почётном гражданине Таймыра Василии Николаевиче Ксинтарисе.

27 июня 2007 года в городе Дудинке (ул. Советская, д. 43), на фасаде здания Управления Заполярного транспортного филиала ОАО ГМК «Норильский Никель» установлена мемориальная доска Василию Николаевичу Ксинтарису.

Текст на доске: «Ксинтарис Василий Николаевич 1917–2004. Видный государственный и общественный деятель СССР. Работал в Дудинском порту в 1941–1948 гг.».





Василий Николаевич Ксинтарис в 1940 году приехал по распределению в Норильск, руководил группой планового отдела Управления Норильского горно-металлургического комбината. Жил в городе Дудинке, работал в Дудинском морском порту (1941–1948). 10 декабря 1941 года вышел приказ о назначении Ксинтариса начальником планового отдела Дудинского морского порта. Затем приказы о назначении заместителем начальника порта, начальником водных перевозок. 17 августа 1947 года Василий Николаевич назначен руководителем управления Дудинского порта. С 1948 по 1957 годы руководил «Норильскснабом».

#### Библиография:

1. **Ксинтарис Василий Николаевич** (1917–2004) [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 88-89.
2. **Солдаков, В.** В память о руководителе Норильскснаба [Текст]: [мемориальная доска в честь Василия Николаевича Ксинтариса] / Владимир Солдаков; фото Андрея Солдакова // Таймыр. – 2007. – 22 июня. – С. 2.
3. **Солдаков, В.** Цветы для Василия Ксинтариса [Текст]: [об открытии мемориальной доски] / Владимир Солдаков; фото Александра Супрунюка // Заполярный вестник. – 2007. – 9 июля. – С. 3; Таймыр. – 2007. – 6 июля. – С. 7.
4. **Увековечили память** [Текст]: в Дудинке открылась памятная доска Василию Ксинтарису // Аргументы и факты на Енисее. – 2007. – 11-17 июля (№ 28). – С. 14.

## Мемориальная доска Алексею Борисовичу Логинову



Мемориальная доска открыта в городе Норильске 31 мая 2002 года. Мемориальная доска Алексею Борисовичу Логинову установлена на административном здании Никелевого завода ЗФ ОАО «ГМК «Норильский никель». Авторы – Вячеслав Натанович Меликов и Александр Алексеевич Слесарев.

Текст на доске: «Логинов Алексей Борисович 1906–2001 норильчанин с 1941 года, выдающийся металлург,

родоначалник производства российского кобальта, директор Норильского горно-металлургического комбината в 1954–1957 годах».

А. Б. Логинов (1906–2001) прибыл в Норильск осенью 1941 года в числе эвакуированных из Мончегорска работников комбината «Североникель». Здесь Алексей Борисович был начальником технологического сектора проектного отдела комбината и главным инженером проекта строительства кобальтового завода (1941), начальником Управления металлургическими заводами Норильского комбината (1946), директором Большой обогатительной



фабрики (1948). Последнее место его работы в Норильске – директор комбината в 1954–1957 годах.

#### Библиография:

1. **Логинов, А. Б.** Раздумья... о жизни, людях, себе...; Памятные доски: [мемориальная доска А. Б. Логинову] [Текст] / А. Б. Логинов // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006. – С. 805-806: фот.
2. **Логинов Алексей Борисович** (1906–2001) [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. За вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 93-94.

## Мемориальная доска Ивану Александровичу Масловскому



Мемориальную доску Ивану Александровичу Масловскому установили 19 августа 2005 года по адресу: город Норильск, Ленинский проспект, 11.

Текст мемориальной доски гласит: «В этом доме жил в период с декабря 1968 по февраль 1997 года руководитель Норильского авиапредприятия, заслуженный пилот СССР, Почётный гражданин города Норильска Иван Александрович Масловский».

#### Библиография:

1. **Масловский Иван Александрович** (1931–2001) [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. За вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 101-102.
2. **На века** [Текст]: [19 августа 2005 г. на доме по Ленинскому проспекту, 11, появилась мемориальная доска – памяти Ивана Александровича Масловского, почётного гражданина Норильска, заслуженного лётчика полярной авиации] // Заполярная правда. – 2005. – 20 августа. - С. 2.
3. **Шимолина, И.** Любимому мужу, пилоту коллеге... [Текст]: [установлена мемориальная доска Ивану Масловскому: 36-я по счёту, первая – человеку-авиатору (Норильск, Ленинский проспект, 11)] / Инна Шимолина // Заполярный вестник. – 2005. – 22 августа. - С. 1.

## Мемориальная доска Николаю Алексеевичу Одинцову

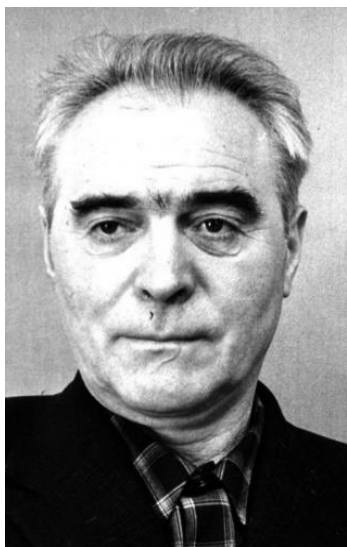


Мемориальную доску Николаю Алексеевичу Одинцову установили 15 сентября 2017 года по адресу: город Дудинка, улица Горького, 47.

Текст мемориальной доски гласит: «В этом доме жил Одинцов Николай Алексеевич 1923–2014 Работал в Дудинском порту с 1942 г. Директор Лесозавода с 1984 по 2008 г. Почётный гражданин г. Дудинка, Заслуженный работник Норильского комбината Писатель».

Участниками открытия мемориальной доски стали родные и близкие Николая Одинцова, работники и ветераны Заполярного транспортного филиала компании «Норникель», руководители города Дудинки и Таймырского района, представители духовенства и общественности. Митинг памяти стал одним из мероприятий, приуроченных к 350-летию Дудинки и 80-летию ЗТФ «Норникеля».

Инициатива по увековечению памяти известного северянина, внёсшего огромный вклад в развитие Дудинки, принадлежала группе активных горожан, ветеранов-портовиков.



Николай Алексеевич Одинцов (1923–2015) учился в десятом классе средней школы, когда 1 мая 1941 года был арестован за «антисоветскую агитацию». Суда не было, ему объявили, что решением Особого совещания определено 8 лет заключения. Прошёл Лубянку, Таганскую тюрьму, Омскую тюрьму, затем Норильлаг. В июле 1946 года вместе с этапом заключённых Николая Одинцова привезли на Таймыр в Дудинское четвертое лагерное отделение. Из Дудинского лагеря освобожден в 1949 году и до конца августа 1954 года был на положении ссыльного. Лишь в 1965 году Николай Алексеевич Одинцов был полностью реабилитирован и восстановлен в правах. Учился в Дудинской школе рабочей молодёжи (1955–1956), затем заочно в Ленинградском лесотехническом институте (1956–1962). С 1946 года работал в Дудинском морском порту, с 1962 года свыше сорока лет работал начальником участка цеха лесного хозяйства

Дудинского порта, директором лесозавода Дудинского морского порта. Инженер-экономист по образованию, автор многих рационализаторских разработок и технических решений по лесопилению и приёму в низовьях Енисея плотокараванов.

Свои воспоминания о Таймыре начал писать в конце 1994 года. Писал в жанрах поэзии и прозы. Автор книг: «Святые берега» (1999), «На таймырских перекрестках» (2002), «Таймырская осень» (2003), «Судьбы людские» (2005), «Тернистые дороги жизни» (2007), «Незабываемые годы» (2009), «Таймыр студёный» (2010, 2011, 2013, 2014), «Память – дар Богов» (2014). В 1996 и в 2010 годах - лауреат премии имени Огдо Аксеновой (в области литературы).

Награждён: орденом Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почёта», медалью «Ветеран труда», юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина». Ветеран Норильского горно-металлургического комбината и Дудинского морского порта. Имеет звания: «Заслуженный работник Норильского горно-металлургического комбината» (1998), «Почётный гражданин города Дудинки» (1994), «Почётный гражданин Таймыра» (2001).

#### Библиография:

1. **Дударик, Т.** Судьба – Дудинка! [Текст]: [сегодня в Дудинке состоится открытие мемориальных досок Н. А. Одинцову и Л. А. Хану] / Татьяна Дударик // Таймыр. – 2017. – 15 сентября (№ 106). – С. 2, 8: фот. – (Новости и комментарии).
2. **Константинов, В.** Памятные знаки [Текст]: [15 сентября в Дудинке пройдет церемония торжественного открытия мемориальных досок почётному гражданину Таймыра Л. Хану (1944-2015) и почётному гражданину Дудинки Н. Одинцову (1923-2015)] / В. Константинов // Таймыр. – 2017. – 13 сентября (№ 104). – С. 1. – (Анонс).

## Мемориальная доска первостроителям Норильска – жертвам политических репрессий 30-50-х годов

На Ленинском проспекте – центральной улице Норильска, на доме, построенном в начале 1950-х годов руками заключённых Норильлага и Горлага, установлена мемориальная доска с рельефной надписью: «Первостроителям Норильска – жертвам политических репрессий 30-50-х гг., чьим трудом и талантом возведены комбинат и город на вечной мерзлоте. 30 октября 1991 г.». Открыта 30 октября 1991 года на Ленинском проспекте, дом 2. Автор – Музей истории НПр (Норильский промышленный район).



### Библиография:

1. Камышева, В. Памяти жертв Норильлага [Текст] / В. Камышева; фото авт. // Советский Таймыр. – 1991. – 4 декабря. – С. 3. – (Фотоинформация).

## Мемориальная доска «Первым строителям Норильска – узникам Норильлага»



Мемориальную доску «Первым строителям Норильска – узникам Норильлага» установили 15 декабря 2000 года по адресу: город Норильск, Ленинский проспект, 3.

Автор – Вячеслав Натанилович Меликов. Текст мемориальной доски содержит отрывок из поэмы «Чёрный бунт» («Поэма без названия») норильского литератора Кималя Ибрагимовича Маликова:

*Рядовые трудовых колонн.  
Вас хранит до будущих времён  
мерзлота - свидетель обвиненья,  
мерзлота не ведает забвенья.*

*К. Маликов*



## Мемориальная доска Валентину Константиновичу Полякову

Мемориальную доску Валентину Константиновичу Полякову установили 23 октября 2015 года по адресу: город Норильск, Центральный район, улица Октябрьская, 55а.

Текст мемориальной доски гласит: «Начальник ЦАТК, реформатор транспортной системы НГМК им. А. П. Завенягина, заслуженный работник транспорта Российской Федерации Поляков Валентин Константинович». Автор мемориальной доски – Роман Зиновьевич Кравчишин.



Валентин Константинович Поляков в 1964 году начал работать водителем в автобазе Норильского комбината, к 1970 году стал начальником гаража, а в 1977-м – руководителем всей автотранспортной конторы. В 1982 году возглавил трудовой коллектив Центральной автотранспортной конторы. При нём предприятие совершило мощный рывок в своём развитии: была принята и большей частью осуществлена программа реконструкции гаражей, авторемонтной службы, складов, бытовых помещений, прилегающей территории, а также системы энергообеспечения.

### Библиография:

1. **Кожевников, Д.** Остается ориентиром [Текст]: [на здании управления АТО «ЦАТК» города Норильска была открыта мемориальная доска бывшему директору предприятия Валентину Полякову] / Денис Кожевников; фот. Автора // Заполярный вестник. – 2015. – 29 октября (№ 42). – С. 10. – (Традиции (Память)).
2. **Созидатель** [Текст]: [в АО «ЦАТК» города Норильска установлена мемориальная доска одному из директоров предприятия – Валентину Полякову] // Заполярная правда. – 2015. – 29 октября (№ 169). – С. 2. – (Очевидное и вероятное).

## Мемориальная доска Николаю Ивановичу Попову



Мемориальная доска Николаю Ивановичу Попову была установлена в декабре 2015 года в городе Дудинке, улица Щорса, д. 37/1.

Текст на доске: «В этом доме жил первый на Таймыре военный штурман-инженер дальней стратегической авиации Вооруженных сил СССР, участник военных действий в Афганистане, член Совета старейшин коренных малочисленных народов Таймыра Попов Николай Иванович 13.06.1949–18.07.2015».



Николай Иванович Попов (1949–2015), первый из числа коренных малочисленных народов Таймыра военный лётчик дальней стратегической авиации Вооруженных сил СССР. Родился 13 июня 1949 года в посёлке Катырык Хатангского района в долганской семье оленеводов. С детства мечтал стать лётчиком. Окончил Хатангскую среднюю школу (1956–1967). Год отработал стропальщиком, монтажником крупнопанельных домов в СМУ-1 города Красноярска. Окончил Челябинское высшее военное авиационное училище штурманов по специальности «Самолётовождение», получив квалификацию «Военный штурман-инженер» (1968–1972). В 1969 году ему вручены нагрудные знаки «Гвардия СССР», «Парашютист-отличник». После училища служил военным штурманом-инженером дальней стратегической авиации гарнизона «Белая» в городе Полтаве. Проходил военную службу в Афганистане.

Окончил университет марксизма-ленинизма, факультет партийного строительства.

За заслуги перед Родиной награждён медалями «За безупречную службу» I, II и III степеней, юбилейными медалями: «50 лет Вооруженных Сил СССР», «60 лет Вооруженных Сил СССР», «70 лет Вооруженных Сил СССР».

В феврале 1985 года Николай Иванович Попов вернулся на Таймыр, в город Дудинку. Работал в Таймырском окружном военкомате, проводил работу с молодёжью по подготовке их к службе в рядах Вооруженных сил РФ. В 1994 году вышел на пенсию в звании майора запаса. С 1994 по 2007 годы работал охранником в разных организациях города. Вёл большую общественную работу: был членом Совета старейшин коренных малочисленных народов Таймыра при Губернаторе округа, членом Союза ветеранов войны и военной службы Таймыра, членом добровольной народной дружины по охране Государственной границы РФ. Проводил встречи с молодым поколением таймырцев по патриотическому воспитанию.



#### Библиография:

1. **Кириловская, И.** Достоянному сыну своей земли [Текст]: [в городе Дудинке открылась мемориальная доска, посвященная памяти штурмана-инженера дальней авиации, майора в запасе Николая Ивановича Попова] / Ирина Кириловская // Таймыр. – 2015. – 24 декабря (№ 149). – С. 1, 3. – (Память).
2. **Кириловская, И.** Остался верен присяге [Текст]: жизнь Николая Попова – пример для подражания: [о первом долганском военном лётчике] / Ирина Кириловская // Таймыр. – 2015. – 7 августа (№ 91). – С. 6: фот. – (Помним).
3. **Кудрякова, Н.** Всегда с людьми [Текст]: [о кандидате в депутаты Николае Ивановиче Попове, старшем помощнике начальника 1-го отделения Таймырского окрвоенкомата] / Нина Кудрякова // Советский Таймыр. – 1992. – 18 июля. – С. 5. – (Дудинке – 325).
4. **Подколзина, Н.** В память о военном штурмане [Текст]: в Дудинке состоится открытие мемориальной доски Николаю Попову / Наталья Подколзина // Таймыр. – 2015. – 2 декабря (№ 139). – С. 5: фот. Из архива семьи Поповых. – (Музей).
5. **Попов Николай Иванович**, майор запаса, первый лётчик-испытатель из числа коренных народов Таймыра [Текст]: [некролог] // Таймыр. – 2015. – 23 июля (№ 84). – С. 8; 24 июля (№ 85). – С. 8. – (Последняя полоса).
6. **Попова, М. И.** Полет души [Текст]: [о Николае Ивановиче Попове, работнике Таймырского окрвоенкомата, в прошлом майоре авиации, военном лётчике] / Маргарита Попова // Таймыр. – 1994. – 6 сентября (№ 137). – С. 2. – (Страницы истории).

## Мемориальная доска Василию Васильевичу Рыжкову



Мемориальная доска Василию Васильевичу Рыжкову установлена на здании филиала ВГСЧ (военизированной горноспасательной части) в Талнахе (улица Федоровского, 5), открыта 22 июня 2006 года. Автор – Роман Зиновьевич Кравчишин.

Текст на доске: «Почётному гражданину города Норильска, полярному путешественнику, мастеру спорта международного класса, арктическому штурману, спасателю, другу и человеку Василию Рыжкову (1952–1996)».

Василий Васильевич Рыжков – полярный путешественник, альпинист, мастер спорта международного класса, член Русского географического общества РАН, член Международной ассоциации путешественников. Участник трёх арктических экспедиций (1992–1994), штурман автономной полярной экспедиции «Полярная дуга» (1994), участник лыжного перехода по Антарктиде (1995). За участие в экспедиции «Полярная дуга» представлен к правительственной награде – ордену «Дружба народов». 19 июля 1995 года удостоен звания «Почётный гражданин города Норильска» за достижение Северного полюса в составе этой экспедиции. Трагически погиб в районе Талнаха во время испытательного полёта на дельтаплане 12 июня 1996 года.

### Библиография:

1. **Команда и честь** Рыжкова [Текст]: [чувствование памяти почётного гражданина Норильска Василия Васильевича Рыжкова] // Заполярная правда. – 2007. – 27 июня. – С. 2. – (Память).
2. **Лузан, С.** Была высокая луна [Текст]: из цикла «Белый волк»: Василию Рыжкову посвящается / Сергей Лузан // Заполярная правда. – 1997. – 25 июня. – С. 5: фот.

## Мемориальная доска супругам Григорию Ивановичу и Марфе Ивановне Сапрыкиным



Мемориальная доска супругам Григорию Ивановичу и Марфе Ивановне Сапрыкиным – норильчанам с 1935 года, открыта 5 августа 1999 года (Ленинский проспект, 2). Авторы – скульптор Вячеслав Натанович Меликов, художник Александр Алексеевич Слесарев.

Один из первопроходцев и первостроителей Норильска – Григорий Иванович Сапрыкин приехал в Норильск в 1935 году в числе первых шестнадцати буровых мастеров с Курской магнитной аномалии. Буровой мастер, начальник участка, начальник

партии, ветеран Норильской комплексной геологоразведочной экспедиции, ушёл на пенсию в 80 лет, 55 лет провёл в полевых условиях. Почётный гражданин города

Норильска. Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почёта», семью медалями, Почётной грамотой Верховного Совета СССР.

Марфа Ивановна Сапрыкина была заведующей первым норильским детским садом и депутатом первого Норильского городского Совета. Текст на мемориальной доске гласит: «В этом доме с 1947–1999 гг. жили супруги Сапрыкины – почётный гражданин г. Норильска Григорий Иванович и Марфа Ивановна – норильчанка; с 1935 г. они много работали на благо города и комбината...».

#### Библиография:

1. **Антипова А.** Появится ли в Норильске улица Сапрыкиных [Текст]: [о супругах Григории Ивановиче и Марфе Ивановне Сапрыкиных] / А. Антипова // Заполярная правда. – 1999. – 2 апреля. – С. 10.
2. **... и вся жизнь** [Текст]: посвящается Григорию Ивановичу и Марфе Ивановне Сапрыкиным / сост. О. Г. Сапрыкина. – Норильск: Изд-во «Антей лимитед», 2003. – 75 с.: ил.
3. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: Памятники; Памятные доски // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006.- С. 802.
4. **Сапрыкин Григорий Иванович (1910–1998)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. За вып. К. И. Тлеугова. – Дудинка, 2014. – С. 135-136.
5. **Толстов, В.** Мгновение, остановись [Текст]: [о супругах Григории Ивановиче и Марфе Ивановне Сапрыкиных, почётных гражданах г. Норильска] / Владислав Толстов // Заполярная правда. – 1999. – 9 августа.- С. 2.

## Мемориальная и памятная доски Николаю Михайловичу Федоровскому



Мемориальная доска Николаю Михайловичу Федоровскому установлена в городе Норильске на здании Норильского индустриального института по улице 50 лет Октября, дом 7. Её открытие состоялось в марте 1988 года. Доска с рельефным изображением портрета Н. М. Федоровского и надписью: «В Норильске (1945–1954 гг.) был в заключении, работал, преподавал в техникуме основатель прикладной минералогии, член-корреспондент АН СССР Николай Михайлович Федоровский».

Доска выполнена из листовой латуни.

Памятная доска Николаю Михайловичу Федоровскому установлена в 1987 году в районе Талнаха на улице Федоровского, д. 1. На доске надпись: «Улица названа в честь Федоровского Николая Михайловича (1886–1956), доктора геолого-минералогических наук, профессора, члена корреспондента Академии наук СССР, директора Всесоюзного института минерального сырья. С 1943 года узник Норильлага. Преподавал в Норильском ГИТ».



#### Библиография:

1. **Бабий, А.** Норильск [Текст]: Общие памятники и мемориальные доски / А. Бабий // Книга памяти жертв политических репрессий Красноярского края / Краснояр. Ист.-просвет. Правозащит. И

- благотворит. О-во «Мемориал» [и др.]. – Красноярск: Издательские проекты, 2004. – Кн. 1. – С. 93.: фот.
2. **Коваленко, Л.** Эстафета памяти [Текст]: [открытие в Норильске первого мемориального комплекса, посвященного памяти одной из жертв сталинских репрессий, основоположнику прикладной минералогии Н. М. Федоровскому] / Л. Коваленко // Заполярная правда. – 1990. – 3 января. – С. 3.
  3. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: Памятники; Памятные доски // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М.: ПолиМЕдиа, 2006.- С. 799.
  4. **Федоровский Николай Михайлович (1886–1956)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. За вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 165.

## Мемориальная доска Анатолию Васильевичу Филатову

Мемориальная доска Анатолию Васильевичу Филатову открыта 4 мая 2017 года в городе Норильске, Центральный район, Ленинский проспект, д. 7.

Текст на доске: «В этом доме в 1978–1995 гг. жил директор Норильского комбината, основатель концерна «Норильский никель», Герой социалистического труда, Почётный гражданин города Норильска».



Предложение об установке мемориальной доски поступило от инициативной группы граждан и ООО «Норд-Даймонд». Просьбу активистов поддержал Горсовет депутатов.



Анатолий Васильевич Филатов (1935–2015) приехал в Норильск в 1957 году по распределению после окончания института тонкой химической технологии. Трудовую деятельность на Норильском комбинате начал плавильщиком на Никелевом заводе и за 12 лет прошёл все ступени производства. В 1969 году был назначен заместителем главного инженера комбината, позже – заместителем главного директора комбината по производству. С 1973 по 1976 годы возглавлял Никелевый завод. В 1976–1988 годах при Филатове – главном инженере Норильского комбината – в производство внедрены самые передовые технологии, завершены основные работы по капитальному строительству и реконструкции НГМК. Он является единственным директором комбината, избранным в 1988 году на эту должность решением трудового коллектива. Анатолий Филатов автор более 70 изобретений в сфере производства, многие из которых используются и сейчас. Он воплотил в жизнь идею отраслевого металлургического концерна «Норильский никель», стал первым, кто предложил организовать программы по переселению ветеранов комбината и города на материк.

Анатолий Васильевич Филатов – Герой Социалистического Труда (1985), награжден орденом Ленина, Трудового Красного Знамени, «За заслуги перед Отечеством» III степени. В 1995 году ему было присвоено звание «Почётный гражданин Таймыра».

### Библиография:

1. **Филатов, А. В.** Молодой человек пожилого возраста [Текст]: [беседа с почётным гражданином Таймыра Анатолием Васильевичем Филатовым] / Анатолий Васильевич Филатов; бесед. Виктор Маскин; фото автора // Заполярная правда. – 2010. – 18 июня (№ 86).- С. 7.

2. 75 лет со дня рождения А. В. Филатова (1935), Почётного гражданина Таймыра (1995) [Текст] // Таймыр-2010. Календарь памятных дат. – Красноярск: Красноярский писатель, 2009. – С. 59-60: фот.

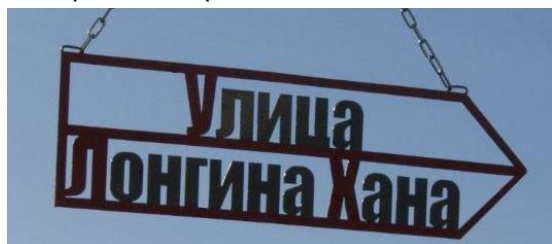
## Мемориальная доска Лонгину Андреевичу Хану

Мемориальную доску Лонгину Андреевичу Хану установили 15 сентября 2017 года по адресу: город Дудинка, улица Матросова, 10б.

Текст мемориальной доски гласит: «В этом доме жил Хан Лонгин Андреевич 1944–2015 Родился в г. Дудинка Начальник Дудинского морского порта с 1988 по 2001 г. Почётный гражданин Таймыра Заслуженный работник Норильского комбината».

Участниками торжественной церемонии открытия мемориальной доски стали родные и близкие Лонгина Хана, работники и ветераны Заполярного транспортного филиала компании «Норникель», руководители города Дудинки и Таймырского района, представители духовенства и общественности. Митинг памяти стал одним из мероприятий, приуроченных к 350-летию Дудинки и 80-летию ЗТФ «Норникеля».

Инициатива по увековечению памяти известного северянина, внёсшего огромный вклад в развитие Дудинки, принадлежала группе активных горожан, ветеранов-портовиков.



17 июня 2016 года с целью увековечивания памяти о Лонгине Андреевиче Хане принято решение Нижнюю объездную дорогу, проходящую вдоль территории Дудинского морского порта переименовать в улицу имени Лонгина Хана.

Лонгин Андреевич Хан (1944–2015) родился в селе Дудинке Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа Красноярского края, в семье работника портового флота. Окончил Дудинскую среднюю школу. В начале своей карьеры работал разнорабочим, электромонтёром конторы «Портстрой» Дудинского порта (1959–1962). Затем окончил Новосибирский институт водного транспорта (1968). После окончания института был направлен на работу в Дудинский порт, назначен вторым помощником капитана парохода «Таёжный». 30 лет Лонгин Андреевич Хан проработал в Дудинском морском порту: мастером, стивидором, инженером производственного отдела грузовых перевозок, мастером грузовых работ речного участка, начальником смены речного цеха (1968–1970), диспетчером по железнодорожным перевозкам, старшим диспетчером порта, начальником грузовых районов порта (1972–1979), начальником грузовой коммерческой работы (1980–1983), заместителем начальника порта по эксплуатации (1983–1988). Тринадцать лет был начальником Дудинского морского порта (1988–2001). При его непосредственном участии внедрялись новейшие технологические и эксплуатационные новшества в обработке судов, переработке грузов, которые позволяли устойчиво и надёжно работать на всех участках и звеньях



сложного портово-складского хозяйства. В 2001 году занимал должность заместителя губернатора Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа. Награждён: орденом Трудового Красного Знамени (1978), орденом Дружбы народов (1985), медалью имени Королёва (1995), медалью «Почётный работник водного транспорта» (1995), орденом Дружбы (1999). Звания: «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» (1995), «Заслуженный работник НГМК», «Почётный гражданин Таймыра» (1994).

#### Библиография:

1. **Дударик, Т.** Судьба - Дудинка! [Текст]: [сегодня в Дудинке состоится открытие мемориальных досок Н. А. Одинцову и Л. А. Хану] / Татьяна Дударик // Таймыр. - 2017. - 15 сентября (№ 106). - С. 2, 8: фот. - (Новости и комментарии).
2. **Константинов, В.** Памятные знаки [Текст]: [15 сентября в Дудинке пройдет церемония торжественного открытия мемориальных досок почётному гражданину Таймыра Л. Хану (1944–2015) и почётному гражданину Дудинки Н. Одинцову (1923–2015)] / В. Константинов // Таймыр. - 2017. - 13 сентября (№ 104). - С. 1. - (Анонс).

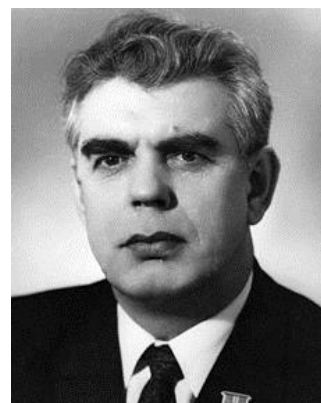
## Мемориальный знак Петру Трофимовичу Жмурко



Мемориальный знак Петру Трофимовичу Жмурко был открыт в декабре 2014 года в Норильске (Центральный район, улица Горная, д.31) на здании АБК рудника «Заполярный».

На мемориальном знаке текст: «В этом здании работал начальник горнорудного управления, заместитель директора по горным работам НГМК им. А.П. Завенягина (1963–1974), лауреат Государственной премии СССР, Почётный гражданин города Норильска Жмурко Пётр Трофимович».

Пётр Трофимович Жмурко (1922–1999) — инженер, горный металлург, заместитель министра цветной металлургии СССР, лауреат Государственной премии СССР (1979). В 1940 году был арестован, осуждён на 5 лет ИТЛ по статье 58-10 (контрреволюционные действия). В 1941 году отправлен в Норильлаг. Работал горнорабочим и машинистом электровоза. Освобождён в ноябре 1945 года. В 1948 году окончил Норильский горно-металлургический техникум, после чего работал начальником подземного участка. В 1953 году направлен в Ленинград для учёбы, в 1956 году окончил Ленинградский горный институт и был назначен главным инженером рудника 7/9 (будущий «Заполярный»). В 1958–1971 годах – заместитель главного инженера, главный инженер по подземным работам, начальник горнорудного управления НГМК. Руководил инженерными работами на строительстве рудников «Маяк», «Комсомольский», «Октябрьский». В 1971–1974 годах - заместитель директора Норильского горно-металлургического комбината по горным работам.



#### Библиография:

1. **Жмурко Пётр Трофимович**, заместитель директора НГМК (1971–1974), заместитель министра цветной металлургии СССР (1974) [Текст]: [биография] // Заполярная правда. - 2010. – 17 июня. – С. 5. - (Азбука ГМК).

## *Норильская голгофа*

*На земле смурной, безликой,  
В зоне вечной мерзлоты  
Вечно розы и гвоздики -  
Поминальные цветы.  
Их несут на мёртвый камень  
Даже в темень, даже в стынь.  
А Господь, судьба и память  
Здесь посеяли полынь.  
Чтоб она кустилась рясно  
И горчила сотни лет  
На земле моей несчастной,  
Где Голгофам счёту нет...*

*Валерий Кравец*



## Мемориальный комплекс «Норильская Голгофа»



В Норильске в память обо всех узниках Норильлага у подножия горы Шмидта расположен Мемориальный комплекс «Норильская Голгофа», в который входят: Памятный знак с информационной доской; Комплекс памятников «Норильску от прибалтийских народов». Три памятника-креста и каменный гурий; Мемориальный знак «Памяти жертв политических репрессий»; Памятник «Евреям - жертвам Норильлага»

Памятник «Полякам, погибшим во время сталинских репрессий в Норильске и других местах принудительных работ»; Памятник «Последние врата»; Памятник «Часовня»; Памятник японским гражданам – заключённым норильских лагерей; Памятный знак «Звонница».

### Памятный знак с информационной доской

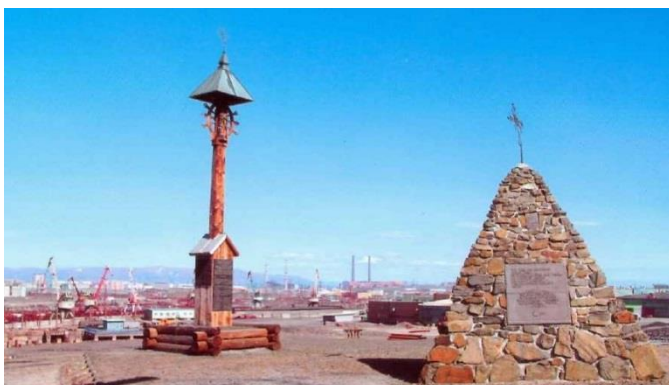
Памятный знак с информационной доской установлен 30 октября 2004 года. Место расположения: Красноярский край, район города Норильска, подножие горы Шмидта, Мемориальный комплекс «Норильская Голгофа». Автор проекта – Светлана Георгиевна Слесарева, архитектор - Александр Александрович Соболев.

Текст на доске: «Здесь, у горы Шмидта, находилось первое норильское кладбище – место захоронения в 1935–56 гг. десятков тысяч умерших и расстрелянных з/к Норильлага – граждан СССР и других стран. Мемориальный комплекс «Норильская Голгофа» начал создаваться в 1990 г. по инициативе Музея истории НПр и городского общества «Мемориал», усилиями энтузиастов Норильска, стран Прибалтики, Польши, при поддержке Администрации города Норильска и ЗФ «ГМК «Норильский никель».



### Комплекс памятников «Норильску от прибалтийских народов». Три памятника – креста и каменный гурий

В 1991 году Норильск посетило несколько экспедиций из Прибалтики: латыши, литовцы, эстонцы, чьи родственники и соотечественники погибли или отбывали здесь заключение. В июле 1991 года состоялось перезахоронение останков на кладбище под горой Шмидта в братской могиле. Тогда же началась работа над установкой мемориальных знаков.



10 августа 1991 года под горой Шмидтихой состоялась траурная церемония освещения мемориального комплекса «Норильску от прибалтийских народов», который состоит из трёх памятных крестов, символизирующих три страны – Литву, Латвию, Эстонию, и трёхгранного гурия в центре, сложенного из камня. Два креста протестантских, один католический. На металлических мемориальных досках, установленных на

сторонах гурия, списки захороненных прибалтийских заключённых Норильлага. Списки были составлены прибывшей экспедицией и не отражают действительного количества погребённых – представителей стран Прибалтики. Авторы памятника – Рамуальдас Свидинкас, резчики по дереву: Альвидас Анчаричус и Альгимантас Сакапаускас - народные мастера Литвы. Памятник построен при поддержке Администрации города, НГМК и Музея истории НПр. Расположен в районе города Норильска, подножие горы Шмидта, Мемориальный комплекс «Норильская Голгофа».

## **Мемориальный знак «Памяти жертв политических репрессий»**



Мемориальный знак «Памяти жертв политических репрессий» открыт 27 октября 1995 года. Мемориальный знак выполнен скульптором Вячеславом Натаниловичем Меликовым, автор идеи и текста - Лилия Григорьевна Печерская.

Установлен на месте братской могилы (захоронение в июле 1990 года останков погибших заключённых) у подножия горы Шмидта. Могила облицована серо-белым гранитом (площадь 13,5м<sup>2</sup>), на ней установлен мемориальный знак в виде креста с прислонённым дубовым венком и мемориальная доска. На доске – надпись: «Мир праху, честь имени, вечная память и скорбь о прошедших ГУЛАГ. Жертвам политических репрессий - узникам Норильлага с покаянием».

## **Памятник «Евреям - жертвам Норильлага»**

4 мая 2005 года в Норильске, в полдень у горы Шмидта открыт памятник репрессированным евреям – узникам Норильлага. Из документов, хранящихся в норильском музее, известно, что на 1 октября 1949 года из 49822 заключённых Норильлага 378 были евреями.



Установлен памятник на средства Джеймса Вульфенсона – Президента Всемирного Банка реконструкции и развития при участии ЗФ ОАО «ГМК «Норильский никель». Автором проекта стал норильский архитектор Александр Александрович Соболев.

На памятнике установлена памятная табличка с надписью: «Памятник построен на средства Дж. Вульфенсона». Памятник представляет собой стелу, облицованную светло-серым гранитом, стоящую на постаменте, облицованном черной плиткой. В верхней части памятника стилизованное сквозное изображение меноры (еврейского семисвечника).

## Памятник

### «Полякам, погибшим во время сталинских репрессий в Норильске и других местах принудительных работ»



Памятник «Полякам, погибшим во время сталинских репрессий в Норильске и других местах принудительных работ» открыт 28 июля 1996 года, установлен по инициативе общества Союза Сибиряков Гданьского воеводства на личные средства Ежи Бияка при поддержке Музея истории НПр и Администрации города, силами «Норильскстроя» и Механического завода. Автор проекта польский архитектор Станислав Герада. На постаменте – мемориальная доска с изображением Государственного герба Польши и словами на польском и русском языках: «И если бы о них забыл, то Бог на небе забыл бы обо мне» Памяти всех поляков, которые остались в этой земле пусть почивают в покое. Земляки». В 1992 году в Норильске в качестве туристов впервые побывали супруги Ежи Бияк и Барбара Соколовска – граждане Польши. Посетив мемориал под горой Шмидта,

они решили увековечить память о погибших здесь поляках. В 2001 году по просьбе представителей польской стороны и по инициативе музея в Норильске были изготовлены и установлены на памятнике мемориальные доски с фамилиями граждан Польши, погибших в ГУЛАГе на территории СССР (92 фамилии). Открытие состоялось 28 октября в канун Дня памяти жертв политических репрессий. Расположен в районе города Норильска, подножие горы Шмидта, Мемориальный комплекс «Норильская Голгофа».



## Памятник «Последние врата»



Памятник «Последние врата» открыт 30 октября 2005 года в День памяти жертв политических репрессий. Установлен на средства ЗФ ОАО «ГМК «Норильский никель». Автор проекта – Александр Александрович Соболев. Памятник – результат многолетней инициативной работы администрации Музея истории НПР. Сооружение представляет собой 56-метровую ограду, состоит из трёх частей.

Центральная часть выполнена в виде раздвигающихся плит – «отворённых врат» со сквозным изображением креста. Памятник помимо мемориального значения также выполняет техническую функцию – отсекает от мемориального комплекса «агрессивные» стоки со склонов горы Шмидта, размывавшие ранее его территорию. Расположен в районе города Норильска, подножие горы Шмидта, Мемориальный комплекс «Норильская Голгофа».

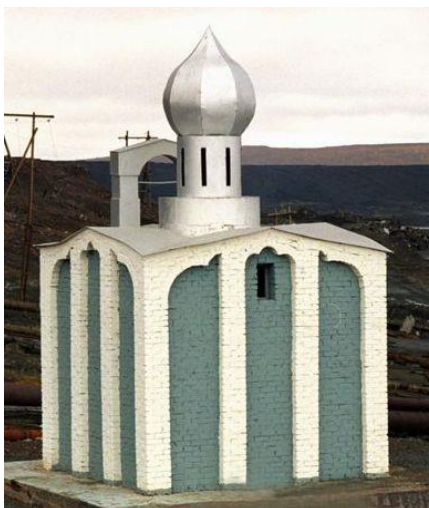
## Памятник «Часовня»

Памятник «Часовня» был открыт 22 сентября 1990 года у подножия горы Шмидта на месте первого официального кладбища для вольнонаёмных и заключённых Норильлага.

Авторы: Вадим Наговицын и Олег Грохотов.

На часовне установлена памятная доска с надписью: «Здесь отчизны мысль и честь/ Выбивались на излете./ Сколько вымерло в болотах – / Никому уже не счесть./ Ю. Бариев».

Строительство часовни было организовано на средства Молодёжного центра «Практик». Этому предшествовало очень



значимое событие – в июле 1990 года состоялось захоронение в братской могиле останков погибших заключённых, собранных сотрудниками музея, членами норильского общества «Мемориал», представителями общественности. На месте захоронения был поставлен деревянный крест. По предложению норильского поэта и члена Норильского отделения общества «Мемориал» Юрия Бариева на часовне не был установлен православный крест, так как пока это был первый и единственный памятник, построенный на месте захоронения заключённых Норильлага различных национальностей и вероисповеданий. Позднее (2003-2008 годы) по инициативе настоятеля норильского Храма «Всех скорбящих Радость» был перестроен купол часовни

и на нём установлен православный крест.

Часовня стала первым зданием на территории НПР, освящённым духовным лидером местной православной паствы отцом Сергием.

## Памятник японским гражданам – заключённым норильских лагерей



Памятник всем прошедшим лагеря японским гражданам – заключённым норильских лагерей был открыт 5 октября 2015 года. Установлен на собственные средства г-жи Сатико Ватанабэ, дочери Ёсио Ватанабэ, погибшего в Норильлаге и средства простых японцев. Памятник установлен на бетонном основании, минималистичен по дизайну и обращён на юго-восток, в сторону Японии. Представляет собой вертикальную плиту белого цвета с прикреплённой на лицевой стороне плитой чёрного цвета с текстом на японском и русском языках. На обратной стороне памятника прикреплена металлическая табличка с текстом на японском и русском языках. Автор проекта –

архитектор Михаил Юрьевич Волгин. Согласование установки, проектирование, установка и открытие памятника проходило при личном участии г-жи Сатико Ватанабэ, Музея истории НПР, Администрации города Норильска. Расположен в районе города Норильска, подножие горы Шмидта, Мемориальный комплекс «Норильская Голгофа».

## Памятный знак «Звонница»



Памятный знак «Звонница» в память о погибших в Норильлаге сооружён 10 июля 2001 года, под горой Шмидта. Место расположения: Красноярский край, район города Норильска, подножие горы Шмидта, Мемориальный комплекс «Норильская Голгофа».

Звонница — сооружение в виде трёх арок с проёмами вверху для трёх колоколов. На звоннице табличка с надписью: «Памяти жертв политических репрессий от ОАО ГМК «НН». Открыт по инициативе ЗФ ОАО ГМК «Норильский никель». Автор – архитектор Евгений Георгиевич Солнышкин.

Деревянную звонницу для мемориального комплекса изготовили и смонтировали мастера деревообрабатывающего цеха треста «Стройкомплект». Купол с крестом изготовили в подразделениях Управления строительства комбината, колокола

отлили на Механическом заводе. Икона «Новомученников и исповедников российских», установленная на звоннице, изготовлена в подмосковном городе Софрино. Икона подарена прихожанами норильского Храма «Всех скорбящих Радость».

#### Библиография:

1. **Вощенко, В.** Совесть земли [Текст]: [репортаж открытия мемориала Памяти жертв Норильлага на горе Шмидта] / В. Вощенко // Советский Таймыр. – 1991. – 20 августа. – С. 2. – (Долг памяти).
2. **Гунина, С.** Возвращение к памяти [Текст]: [День памяти жертв политических репрессий на Норильской голгофе] / Светлана Гунина; фото Александра Вакуленко // Заполярная правда. – 2009. – 3 ноября (№ 164). – С. 3.
3. **Кожевников, Д.** Эстонцы чтят память земляков [Текст]: гости Таймыра: [посещение мемориалов] / Денис Кожевников // Таймыр. – 2005. – 11 августа. – С. 3.
4. **Сережина, И.** Воскрешая память [Текст]: вчера в полдень на мемориале у горы Шмидта открыли памятник репрессированным евреям – узникам Норильлага / Ирина Сережина // Заполярная правда. – 2005. – 5 мая. – С. 1-2; Планета культуры – Норильск. – М.: ООО «ПолиМЕдиа», 2006. – С. 793-796.: фот.
5. **Слесарева, С.** ...Город стоит, словно огромный памятник человеческой красоте нечеловеческого труда... [Текст] / С. Слесарева // Планета культуры - Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006. – С. 782-787, 792: фот.
6. **Федишина, Л.** Голгофы общий крест [Текст]: [Мемориальный комплекс, возведенный близкими и земляками погибших здесь уроженцев Прибалтики] / Лариса Федишина // Заполярный вестник. – 2005. – 12 августа. – С. 3.
7. **Филиппов, Ю.** Кому установлен памятник под Шмидтихой? [Текст] / Юрий Филиппов // Заполярный вестник. – 2005. – 26 августа. - С. 3.

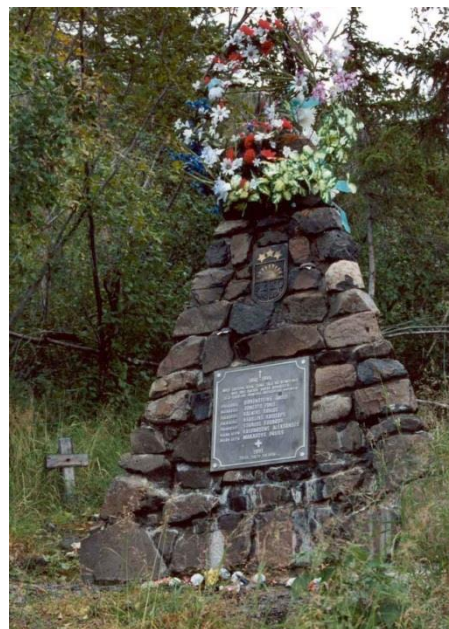
## Мемориальный комплекс прибалтийским офицерам

Мемориальный комплекс прибалтийским офицерам (памятник и памятный столб из лиственницы) сооружён 5-6 августа, открыт 7 августа 1990 года. Место расположения: Красноярский край, район города Норильска, район Дома отдыха на озере Лама.)

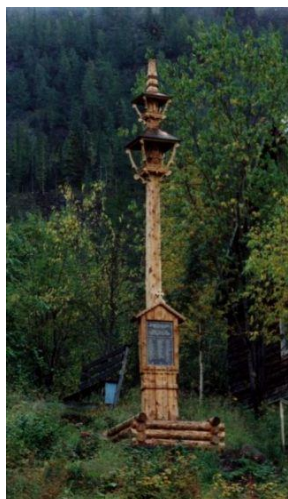
В августе 1941 года на озеро Лама, где было лагерное отделение Норильлага, привезли группу заключённых прибалтийских офицеров (41 человек). Ни завода по производству витаминного напитка, который они строили, ни бараков, в которых жили, не сохранилось. Есть столб, на котором написаны имена прибалтийских офицеров, погибших на Ламе, сохранившиеся в памяти очевидцев тех событий.

7 августа 1990 года членами прибалтийской экспедиции на месте захоронения прибалтийских военных — офицеров 24-го стрелкового корпуса Красной Армии, умерших в зиму 1941–1942 годов, открыт памятник (гурий) в виде треугольной пирамиды, увенчанной в верхней части крестом. Выполнен из бутового камня, на алюминиевых пластинах, вмурованных в памятник, — списки захороненных, гербы Латвии, Литвы и Эстонии из бронзы. На верхушке пирамиды — крест из меди. Высота памятника — 2,3 метра.

Тогда же на месте бывшего барака прибалтийских заключённых был установлен памятник — Столб из лиственницы с украшениями высотой 7,5 метра. Первый этаж — часовня со списками заключённых; второй этаж — три фигурки под крышей —



скорбящие матери Литвы, Латвии и Эстонии, выполнены из литовского дуба; третий этаж – кресты под крышей. Верхушка выполнена в виде солнца из меди.



Авторы памятника и памятного столба – Рамуальдас Свидинскас, резчики по дереву: Альвидас Анчаричус и Альгимантас Сакапаускас – народные мастера Литвы.

## Мемориальный паровоз в честь строителей первых узкоколеек в Норильском районе



Инициатором установки памятника, который бы увековечил подвиг строителей первых узкоколеек в Норильском районе, стало руководство Норильской железной дороги.

Первоначально памятник железнодорожникам – паровоз серии ГР № 274 был установлен 29 июля 1992 года у сохранившегося деревянного моста через реку Амбарную. Этот мост в конце 1980-х годов решено было сохранить, привести его в порядок поручили красноярским мостостроителям.

Этот паровоз – собрат тех, что обеспечивали с мая 1937 года перевозку грузов для строительства горно-металлургического комбината по узкоколейной железной дороге Дудинка–Норильск. Паровоз не «норильчанин». Когда заканчивалась перешивка железнодорожного полотна на широкую колею, узкоколейную технику передали другим предприятиям страны. На Таймыре не осталось ни одного паровоза. Местные железнодорожники нашли его в Украине, в Гайворонском локомотивном депо, его серия совпадала с теми, что ходили по первой норильской узкоколейке. Пётр Александрович Шинкарчук, ревизор по безопасности движения (нашедший этот паровоз), вспоминал: «когда всё согласовали и оформили, деповские помогли погрузить 28-тонную «покупку» на платформу, и 12 февраля 1989 года она поехала в Мурманск, а оттуда – в Дудинку».

В 2010 году из-за возникшей угрозы обвала всей конструкции (износились деревянные элементы моста), паровоз переселили – место, где он располагался,

требовало немедленного благоустройства. Специалисты Заполярного филиала «Норильского никеля» взялись воссоздать 45-метровый мост (деревянный, сделан из лиственницы) один в один с оригиналом. И сейчас всех проезжающих по автодороге Дудинка–Норильск встречает стоящий на берегу реки Амбарной посреди голой тундры одинокий паровоз, а рядом - два моста: старый, узкоколейный, и новый...



### Библиография:

1. **Петров, В.** Мост между прошлым и будущим [Текст]: [мост через речку Амбарную узкоколейной железной дороги Норильск-Дудинка] / Валентин Петров; фото Николая Щипко // Заполярный вестник. – 2010. – 4 августа (№ 142). – С. 1, 2.
2. **Паровоз меняет прописку?** [Текст]: [о Норильской железной дороге] / подгот. Татьяна Крамарева // Заполярная правда. - 2010. - 23 июля (№ 106). – С. 4, 5.
3. **Паровоз – путешественник** [Текст]: [достопримечательность Норильска - паровозик, стоявший на мосту у реки Амбарной сменил местожительство] / фото Александра Вакуленко // Заполярная правда. – 2010. – 24 июня (№ 89). – С. 1, 2.
4. **Степанова, Е.** Паровоз переехал [Текст]: [в Норильске демонтировали стоявший на берегу реки Амбарной памятник строителям первых узкоколеек паровоз Г-274] / Екатерина Степанова; фото: Николая Щипко, Дениса Кожевникова // Заполярный вестник. – 2010. – 24 июня (№ 113). – С. 1, 2.
5. **Памятник железнодорожникам** [Текст]: [паровоз «кукушка»] // Таймыр: путеводитель. – Тула, 2003. – С. 87: фот.
6. **[История поиска и установки мемориального паровоза]** / подгот. Михаил Важнов // Норильский никель. – 2003. – № 4[5]. – С.2 (обл.): фот. – (История).
7. **По тундре, по железной дороге...:** Как паровоз на трактор обменяли // Заполярная правда. – 2001. – 12 февраля. – С. 4-5: фот.

## Мост памяти

27 июня 2012 года, в канун празднования 345-летия города в Дудинке состоялась церемония открытия после масштабной реконструкции объекта архитектурно-культурного и исторического наследия – моста в районе улицы Советской.

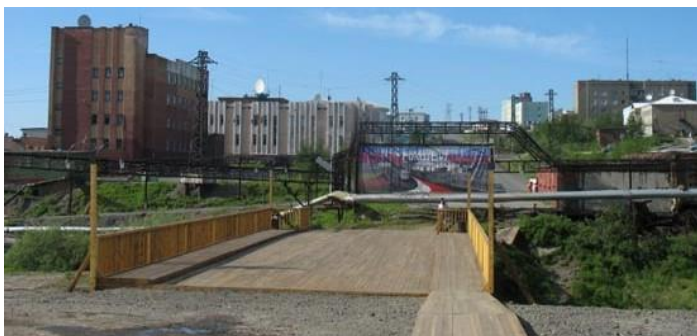
Построенный около века назад, мост был важной частью инфраструктуры, деля город на северную и южную части. В период политических репрессий через этот деревянный мост прошли, по разным оценкам, от 350 до 500 тысяч заключённых Норильлага. Молчаливый свидетель страшного времени, мост представляет собой единственный объект, относящийся к периоду гулаговской истории Дудинки тридцатых-пятидесятых годов, сохранившийся до сих пор и





восстановленный максимально близко к первоначальному варианту.

Идея реконструкции моста в исторически достоверном виде принадлежит Почётным гражданам Дудинки и была ими высказана на одной из встреч с Главой города. Дудинские ветераны поделились своим убеждением в том, что мост памяти — одинаково нужен и старшему поколению горожан, и будущим потомкам.



Летом 2012 года подрядчик ООО «Элком» приступил к строительству моста. Значительная часть забот легла на плечи работников администрации города, занимавшихся подготовкой работ по реставрации объекта, проектированием и последующим согласованием деталей с работниками Таймырского краеведческого музея.

### Библиография:

1. **Егоров, В.** Мост нашей памяти... [Текст]: ...начались работы по его реконструкции: [в городе Дудинке начались работы по демонтажу моста через ручей Ароматный] / Владимир Егоров; фот. Александра Супрунюка // Таймыр. - 2011. - 28 июля (№ 82). - С. 2.
2. **К 345-летию Дудинки** [Текст]: [реконструкция деревянного моста] //Таймыр. - 2011. - 4 августа (№ 85). - С. 2. - (Таймырская хроника).
3. **Мосту дадут новую жизнь** [Текст]: [летом в городе Дудинке приступят ко второму этапу проекта "Мосты нашей памяти"] //Таймыр. - 2012. - 20 апреля (№ 43). - С. 2. - (Таймырская хроника).
4. **Открыли возрождённый мост** [Текст]: [прошла церемония открытия объекта историко-культурного наследия города Дудинки – Моста памяти] //Таймыр. - 2012. - 27 июня (№ 67). - С. 2. - (Таймырская хроника).

## Обелиск «Первым!»



Талнахского месторождения посвящается!». Монумент установлен на месте, где в 1961 году была разбита первая палатка строителей Талнаха. В 2000-е годы сооружение было окрашено цветными красками, что изменило первоначальный облик монумента.

Авторы обелиска Рафаэль Ревзин, Валерий Серебряков.

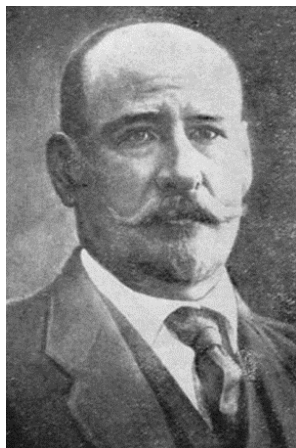
Обелиск «Первым!» установлен в Талнахе 16 августа 1970 года. Палатка из камня и бетона и памятный знак «Здесь начинался Талнах» установлены в честь первооткрывателей и первостроителей рудного Правобережья: Николая Баженова, Виты Кривульской, Юрия Кузнецова, Антонины Ромашко, Галины Иващенко, Бориса Лозинского и других комсомольцев. Бетонное сооружение, стилизованное под палатку, на площадке, выложенной бетонными плитами. На вертикальной поверхности надпись: «Первым!», слева табличка с надписью: «Первооткрывателям



## Памятная доска Никифору Алексеевичу Бегичеву

Памятная доска Никифору Алексеевичу Бегичеву открыта в Центральном районе города Норильска (улица Бегичева, 45) в мае 1977 года.

На ней надпись: «Никифор Алексеевич Бегичев 1874–1927 русский моряк, участник полярных экспедиций, первопроходец Таймыра».



Никифор Алексеевич Бегичев - исследователь Арктики, военный моряк, геолог.

Н. А. Бегичев исследовал и описал Таймыр с последовательностью и наблюдательностью истинного естествоиспытателя. Дважды он был награжден Большой Золотой медалью Российской академии наук. Острова в Хатангском заливе названы в честь их первооткрывателя: Большой и Малый Бегичев, о-в Бегичевская Коса, озеро и река Бегичева, улицы имени Бегичева есть в городах Дудинке, Норильске, Диксоне.



### Библиография:

1. **Бегичев Никифор Алексеевич (1874–1927)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. - Дудинка, 2014. - С. 40-42.

## Памятная доска Владимиру Клементьевичу Котульскому

Памятная доска Владимиру Клементьевичу Котульскому установлена в Центральном районе города Норильска, по адресу: проезд Котульского, дом 2. Открыта в мае 1977 года. Памятная доска с рельефной надписью: «Проезд Котульского. Выдающийся советский геолог Владимир Клементьевич Котульский жил и работал в Норильске с 1941 по 1944 год».



Владимир Клементьевич Котульский – геолог, специалист по рудным месторождениям, доктор геолого-минералогических наук, профессор, бывший заключённый Норильлага (1941–1942). В Норильск прибыл в августе 1941 года. Участвовал в открытии и разработке рудных запасов в районе Норильска. Награждён орденом Трудового Красного Знамени (1943). В. К. Котульский возглавлял работу норильских исследователей и практиков над первой монографией «Геология и полезные ископаемые Норильского района» (в четырёх томах), поднял на должный уровень в Норильске петрографические исследования.



В годы Великой Отечественной войны преподавал минералогию в Норильском горно-металлургическом техникуме. В 1944 году снята судимость, получил разрешение покинуть Норильск.

#### Библиография:

1. **Бабий, А.** Норильск [Текст]: Общие памятники и мемориальные доски / А. Бабий // Книга памяти жертв политических репрессий Красноярского края. – Красноярск, 2004. – Кн. 1. – С. 93: фот. – Из содерж.: Мемориальная доска Котульскому В. К. в Норильске.
2. **Котульский Владимир Клементьевич (1879–1951)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. - Дудинка, 2014. – С. 81-82.
3. **Логинов, А. Б.** Встречи с В. Котульским; Памятные доски: [памятная доска В. К. Котульскому] [Текст] / А. Б. Логинов // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. - М., 2006. – С. 798-799: фот.
4. **Сергеева, Е.** Знакомые с детства названия [Текст]: [доклад об улицах Норильска, о Владимире Клементьевиче Котульском] / Е. Сергеева // Таймырские чтения – 2003: [сб. докладов]. – Норильск, 2004. – С. 87-91.

## Памятная доска Георгию Дмитриевичу Маслову

7 сентября 1980 года в городе Норильске, в районе Талнаха, (улица Маслова, д.1) на здании школы № 20 была открыта памятная доска Георгию Дмитриевичу Маслову. Автор: Норильский горсовет. На доске надпись: «Улица названа в честь Маслова Георгия Дмитриевича (1915–1968), геолога, Героя Социалистического труда, первооткрывателя Талнахского месторождения медно-никелевых руд».



Георгия Дмитриевича Маслова в начале Великой Отечественной войны командировали в Норильск: с 1942 по 1954 год он работал в геологическом отделе комбината, возглавлял работы по поиску и разведке нерудных полезных ископаемых. С 1954 по 1958 год Маслов учится в аспирантуре при Геологическом институте АН СССР. После этого он был назначен начальником Имангдинской партии, через год – начальником геолого–стратиграфической партии, в 1960–м – заместителем главного геолога Норильской экспедиции. Во время открытия Талнахского месторождения он исполнял обязанности главного геолога Норильской комплексной геологоразведочной экспедиции.

Благодаря Г. Д. Маслову решилась проблема обеспечения комбината местными стройматериалами, в первую очередь кирпичом. Он открыл новое керамическое сырьё – алевролиты. После предложения Г. Д. Маслова использовать сланцы ручья Разведочного комбинат получил надёжную сырьевую базу и широко развернул строительство. В 1946 году по инициативе Г. Д. Маслова было пересмотрено Каларгонское месторождение известняков, перспективное для цементного производства. Под руководством Г. Д. Маслова были составлены геологические, металлогенические и прогнозные карты на никель по Норильскому району, которые и сейчас являются основой при планировании работ.

За открытие и разведку Талнахского медно-никелевого месторождения 29 апреля 1963 года Георгию Дмитриевичу Маслову было присвоено звание Героя Социалистического труда с вручением ордена Ленина и медали «Серп и Молот».

## Памятная доска на здании многопрофильной гимназии № 4 в городе Норильске



Памятная доска на здании многопрофильной гимназии № 4 была открыта в мае 2006 года в городе Норильске (Центральный район, улица Пушкина, д.8).

Текст на доске: «Здание средней общеобразовательной школы № 4 было построено заключёнными Норильлага по проекту архитектора Усова М. Ф. за 67 дней и приняло первых учеников 1 сентября 1950 г.».

На доске ошибочно указаны инициалы архитектора – М. Ф. Усов. Для справки: Усов

Фёдор Михайлович – вольнонаёмный специалист архитектор, закончивший в 1930 году Ленинградский институт гражданских инженеров, проживавший в Норильске и работавший на территории системы Норильлага (1937 – 1952).

## Памятная доска на здании Норильского колледжа искусств и Норильской детской школы искусств



Памятная доска на здании Норильского колледжа искусств и Норильской детской школы искусств восстановлена в мае 2015 года в городе Норильске, в Центральном районе, улица Б. Хмельницкого, д.17а.

Текст на доске: «Здание построено в 1957–1958 гг. Авторы проекта, заключённые Норильлага: архитектор Я. К. Трушиньш, инженер-конструктор Л. Э.

Францман».

В то время построенное здание музыкальной школы стало центром города, «жемчужиной» архитектуры Норильска, оно являло собой пример высокого художественного уровня в классических архитектурных формах. Концертный зал и сегодня славится прекрасной акустикой. Этот «проект удалось сделать заключённым-архитекторам вопреки официальной установке на упрощённый типовой вариант. Авторы вложили душу в это здание ради детей и будущих поколений для пропаганды классической музыки, о которой мечтали они долгие годы мрачной жизни в ГУЛАГе» («О времени, о Норильске, о себе...»: Книга 5, М., 2004, С. 516).

Для справки: Якоб (Екаб-Ольгерт) Карлович Трушиньш (Трушинш) – архитектор, заключённый в системе Норильлага (на период до 1956 г.), закончивший в 1963 году

Всесоюзный заочный политехнический институт, проживавший и работавший в Норильске (1952–1971).

Лев Эдгардович Францман – инженер-конструктор, заключённый в системе Норильлага. В здании музыкальной школы Лев Францман искусно спроектировал тонкое купольное покрытие, от которого зависела великолепная акустика зала.

#### Библиография:

1. **Федишина, Л.** С возвращением! [Текст]: [на здание Норильской детской школы искусств вернулась мемориальная доска в честь авторов проекта этого уникального и одного из красивейших в городе объектов] / Лариса Федишина; фот. Дениса Кожевникова // Заполярный вестник. – 2015. – 11 июня (№ 22). – С. 10. – (Традиции) (Резонанс).

## Памятная доска Фритьофу Нансену

Памятная доска Фритьофу Нансену установлена по инициативе Норильского горисполкома (город Норильск, улица Нансена, 102), открыта 1 мая 1977 года. В 2006 году восстановленная (старая была утрачена) памятная доска перенесена и находится в настоящее время на доме № 1 по улице Красноярской (угол улиц Нансена и Красноярской).



На памятной доске надпись: «Улица названа в честь Фритьофа Нансена (1861–1930) выдающегося норвежского учёного, отважного полярного мореплавателя, великого гуманиста XX века».

#### Библиография:

1. **Нансен Фритьоф** (1861–1930) [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. - Дудинка, 2014. – С. 114-115.

## Памятные доски в честь 20-летия прибытия в Норильск комсомольского десанта

Памятные доски открыты в Центральном районе города Норильска на улице Ленинградской, 1, – в июле, а на улице Московской, 1 (Ленинский проспект, 28), – в октябре 1976 года в честь 20-летия прибытия в Норильск комсомольского десанта.

На досках сделаны надписи: «Ленинградская улица названа в честь ленинградского строительного отряда комсомольцев-добровольцев 1956 года»; «В 1956 году по призыву партии молодые москвичи с комсомольскими путёвками прибыли в наш город. Здесь они стали строителями и старожилами».



В 1956 году ЦК КПСС и Совет Министров СССР обратились с призывом к комсомолу всей страны взяться за освоение Сибири и Дальнего Востока. 19 июня 1956 года в Норильск прибыл первый десант молодых рабочих. Добровольцы из Москвы и Ленинграда, а позже из других городов Советского Союза приехали осваивать суровый Север по комсомольским путёвкам. Под лозунгом «Город-комбинат» около 12 тысяч человек

приступили к строительству Норильска. Условия жизни и работы были тяжёлыми: бывшие лагерные бараки, колючая проволока, холодный климат. Пополнение с комсомольскими путёвками составляло значительную часть новых трудовых ресурсов на строительстве города и в последующие годы. В честь комсомольцев-добровольцев названы три улицы города: Комсомольская, Московская и Ленинградская.



#### Библиография:

1. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: Памятники; Памятные доски // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006. – С. 798.
2. **Костикова, Ю.** Норильчане вспомнили комсомол [Текст]: [мероприятия, посвященные 50-летию прибытия комсомольского десанта в Норильск] / Юлия Костикова // Заполярный вестник. – 2006. – 24 июня. – С. 3.

## Памятник героизму лётчиков полярной авиации – Самолёт-монумент Ли-2



За многолетнюю и надёжную эксплуатацию, связанную с освоением Арктики и в связи со списанием с гражданской авиации самолётов Ли-2, на острове Диксон в 1980 году установлен на постамент самолёт Ли-2, бортовой № 04219. Самолёт как свидетель и участник героической эпохи авиационного освоения Арктики стал своеобразным памятником воздушным первопроходцам Енисейского Севера.

#### Библиография:

1. **Петров, А.** Самолёт-монумент [Текст]: [на острове Диксон установлен на постамент самолёт Ли-2] / А. Петров // Советский Таймыр. – 1980. – 1 июля (№ 79). – С. 4.

## Памятник «Жертвам Норильлага»



Памятник «Жертвам Норильлага» открыт 30 октября 2004 года на территории музейного комплекса (город Норильск, Ленинский проспект, дом 14).

Авторы проекта – архитекторы Елена Арсеньева и Лада Давыденко, скульптор Сослан Баскаев.

Монумент изготовлен из меди, его высота 5 метров. Памятник украшает бронзовый венок из сплетенных рук. На памятнике надпись: «Жертвам Норильлага...».

В октябре 2002 года Комиссия по восстановлению прав реабилитированных жертв политических репрессий при Администрации города Норильска объявила общественный конкурс на лучший проект памятника безвинно репрессированным узникам Норильлага. На конкурс было представлено 9 работ. 25 декабря 2002 года экспертный совет, состоящий из представителей Администрации города Норильска, СМИ, Музея истории НПр и общественного

объединения «Защита жертв политических репрессий», признал проект архитекторов Е. Арсеньевой и Л. Давыденко лучшим.

## Памятник Авраамию Павловичу Завенягину

В июне 1959 года Норильский горисполком принял решение о выделении из городского бюджета 253 тысяч рублей Мытищинскому заводу для изготовления памятника Авраамию Павловичу Завенягину.

22 июня 1960 года, в день 25-летия НГМК, на первой площади Норильска – Административной (сейчас площадь имени А. П. Завенягина), был открыт памятник Авраамию Павловичу Завенягину. Автор памятника Юрий Георгиевич Нерода.

Погрудный бюст А. П. Завенягина выполнен из чёрного полированного камня (мрамора) на заводе художественного литья в городе Мытищи. Первоначально он был установлен на высоком постаменте в центре площади. Пьедестал памятника облицован чёрным мрамором. Высота бюста 1,3 м. Общая высота вместе с постаментом - 4,5 метра. В 1993 году памятник был разобран и бюст на усечённом постаменте перенесён в фойе главного административного здания НГМК на Гвардейской площади (сейчас ЗФ ПАО «ГМК «Норильский никель», пл. Гвардейская, 2), где и находится в настоящее время.



## Библиография:

1. **Вачаева, В.** Норильский хронограф [Текст]: [история Норильска; июнь] / Валентина Вачаева // Заполярный вестник. – 2005. – 23 июня. – С. 2.
2. **Завенягин Авраамий Павлович (1901–1956)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. - Дудинка, 2014. – С. 64-65.
3. **Памятник Завенягину** // Заполярная правда. – 1985. – 8 февраля. – С. 3.

## Памятник на могиле Николая Николаевича и Елизаветы Ивановны Урванцевых



Памятник на могиле Николая Николаевича и Елизаветы Ивановны Урванцевых находится на Норильском городском кладбище, открыт в феврале 1994 года.

Автор проекта – Владимир Аркадьевич Шихов.

На памятнике надпись: «Здесь покоится прах Урванцева Н. Н. и Урванцевой Е. И.».

Легендарные для Норильска личности – супруги Урванцевы, в соответствии с их завещанием, были

похоронены в городе Норильске.

Николай Николаевич Урванцев (1893–1985) – геолог, географ, доктор геолого-минералогических наук (1935), заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1974), один из первооткрывателей Норильского рудного района (1919–1927), руководил экспедицией на Северную Землю (1930–1933), совместно с Г. А. Ушаковым осуществил её геологическое и географическое описание. Заключённый Норильлага (1942–1945), возглавлял геологическое управление комбината (1945–1956), с 1957 г. работал в НИИ геологии Арктики. Почётный гражданин города Норильска (1975). Елизавета Ивановна Урванцева (1893–1985) – первый врач Норильска, участник второй зимовки геологов (1923–1924), врач Норильской городской больницы, одна из организаторов медицинской службы в Норильске (1945–1956).

Памятник изготовлен на Механическом заводе, крест и надгробие были сделаны из габбро-диабазы в городе Заполярном.

## Библиография:

1. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: Памятники; Памятные доски // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006. – С. 792.
2. **Урванцев Николай Николаевич (1893–1985)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 155-159.



## Памятник Никифору Алексеевичу Бегичеву

*...Этот остров Мужества встречает  
Одного из кровных сыновей.  
Медленно спадает покрывало,  
Обнажая пористый гранит.  
Человек как будто у штурвала,  
Зорко всматриваясь вдаль, стоит.  
Человек, встречавший в тундре часто  
Белой смерти ледяной оскал,  
Он глядит - лобастый, коренастый,  
На посёлок, выросший среди скал...  
Взглядом весь, окидывая Диксон,  
Бегичев в гранитной робе встал...*

*Казимир Лисовский*



28 июня 1964 года «в центре берегового поселка Диксон установлен памятник известному исследователю Таймыра Никифору Алексеевичу Бегичеву» (Советский Таймыр, 1980, 7 октября, С. 2). Памятник установлен около клуба полярников на небольшой каменной площадке. Автор памятника – красноярский скульптор Адель Хакимович Абдрахимов. Никифор Бегичев словно поднялся на постамент по ступенькам и вот-вот шагнёт вперёд навстречу упругому ветру и колкому снегу. Неутомимый исследователь Севера скончался в мае 1927 года в районе Входного мыса, у устья Пясины, и там был похоронен. В 1964 году прах Бегичева был перенесён в Диксон и замурован в постамент памятника. На постаменте высечены слова: «Бегичев Никифор Алексеевич 1874–1927 гг. Известный исследователь Таймыра».

В 1984–1985 годах проводилась реставрация памятника. В 1984 году в газете «Советский Таймыр» писали: «за 20 лет с помощью самодеятельных реставраторов монумент оброс дополнительным бетоном и потерял первоначальные формы. Реставратору Красноярского художественного фонда А. А. Кольку пришлось срубить около 150 лишних килограммов, прежде чем тонировать памятник под бронзу. Бетон – недолговечный для памятников материал в условиях Арктики. Поэтому была снята гипсовая форма, которую, доставив в Красноярск, используют, чтобы перевести памятник в материал, тонированный чёрной латуной. Следующим летом отлитый из металла первопроходец в распахнутой шубе шагнёт в неудержимом порыве на гранитном пьедестале, подставив грудь ветрам Арктики. Таким запечатлел его образ скульптор» (24 ноября, С. 3).

Монумент исследователю Арктики Никифору Бегичеву, воздвигнутый благодарными потомками в Диксоне, вошёл в число памятников федерального

значения. Постановлением правительства захоронение одного из первопроходцев Таймыра в арктическом посёлке включено в государственный реестр объектов культурного наследия России и получило статус государственного памятника.

#### Библиография:

1. **Бегичев Никифор Алексеевич (1874–1927)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлеугова. – Дудинка, 2014. – С. 40-42.
2. **Забелкина, Г.** Путешествие к Земле Дьявола [Текст]: [28 июня 1964 года на Диксоне установили памятник исследователю Севера Никифору Бегичеву. Этот монумент стал символом арктического посёлка]: [рассказ] / Галина Забелкина; рис. автора; фото Геннадия Полторыхина // Таймыр. – 2002. – 28 июня. – С. 7. – (История).
3. **Кожевников, Д.** Памятник Бегичеву – под государевым оком [Текст]: сохраним культурное наследие страны: [теперь памятник федерального значения] / Денис Кожевников; фото Татьяны Свиридоненко // Таймыр. – 2006. – 13 апреля. – С. 2.
4. **Памятники: Диксон** [Текст] // Таймыр. – 2006. – 1 марта. – С. 1.

## Памятник Никифору Алексеевичу Бегичеву и членам его промысловой артели



Никифор Алексеевич Бегичев – исследователь Арктики, военный моряк, геолог. Летом 1926 года с промысловой артелью Н. А. Бегичев спустился по реке Пясине к устью и после тяжёлой зимовки, 18 мая 1927 года умер от цинги.

На месте последнего пристанища (первоначального захоронения) Н. А. Бегичева стоит строгий памятник. Семь человек было в его промысловой артели, семь столбов, вкопанных в грунт, высотой порядка пяти метров, скреплённых воедино на высоте два метра каркасом из вечного космического титана, возвышаются над тундрой. Древнее дерево и современный титан символизируют связь времён. На грани, обращённой к морю, латунными буквами сдана надпись: «Здесь умер известный исследователь Таймыра Бегичев Н. А. 1874–1927».

Автор этого памятника – рязанский архитектор Пётр Иванович Харченко. Установлен 31 июля 1977 года участниками экспедиции газеты «Комсомольская правда», поисковая группа Д. Шпаро: В. Зубаревым, М. Малаховым, В. Румянцевым.

#### Библиография:

1. **Иверкин, Н.** На свете много улиц славных... [Текст]: [памятник Бегичеву и его товарищам по промысловой артели] / Н. Иверкин // Советский Таймыр. – 1987. – 5 ноября. – С. 3.
2. **Лубнина, А. Ф.** Бегичев. Долгий путь к вечному покою [Текст]: [к 140-летию со дня рождения великого русского землепроходца] / Алла Лубнина // Неизвестный Норильск: альманах. – 2013. – № 20 (ноябрь). – С. 14-17: фот. – (Человек – легенда).

## Памятник Николаю Николаевичу Урванцеву



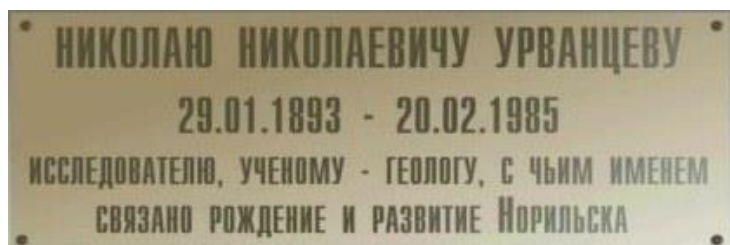
6 июля 2017 года в музейном сквере рядом с Первым домом Норильска установлен памятник исследователю Арктики Николаю Николаевичу Урванцеву. На памятник нанесена надпись: «Николаю Николаевичу Урванцеву 29.01.1893–20.02.1985, исследователю, учёному-геологу, с чьим именем связано рождение и развитие Норильска».

Н. Н. Урванцев – первооткрыватель Норильского месторождения, руководитель первых геологических экспедиций, когда были найдены уголь и медно–никелевые руды, освоено бурение в условиях полярной зимовки, нанесена на карту система Норильских гор, составлена карта Норильского района (Урванцев дал названия большинству норильских гор, рек, ручьёв). В это же время были построены первые дома посёлка.

Средства на создание памятника собрали норильчане с помощью благотворительного фонда социальной программы «Территория добра» и градообразующее предприятие – компания

«Норильский никель». Расходы на доставку памятника, подготовку фундамента и благоустройство территории понёс бюджет города.

Скульптуру отлили в подмосковном городе Солнечногорске, её вес составляет около 5 тонн. Высота с учётом



постаменты – 2,5 метра. Фигура выполнена из бронзы (650 кг). Монуменст установлен на территории музейного комплекса города рядом с домом, который был построен геологоразведочной экспедицией под руководством самого Урванцева в 1921 году.

Автор памятника – скульптор Александр Иулианович Рукавишников (Заслуженный художник РСФСР).

### Библиография:

1. Бушуева, М. Возвращение домой [Текст] / Марина Бушуева; фот. Владимира Макушкина // Заполярный вестник. – 2017. – 6 июля (№ 26). – С. 9.
2. Гунина, С. Н. Наш Урванцев [Текст]: [6 июля в сквере у музея Норильска - торжественное открытие памятника геологу Николаю Урванцеву] / Светлана Гунина; фот. Владимира Макушкина // Заполярная правда. – 2017. – 6 июля (№ 109). - С. 1, 4. – (Событие).
3. Курилова, Л. И это всё о... [Текст]: [история с установкой памятника первооткрывателю и основателю города Норильска Николаю Николаевичу Урванцеву] / Лариса Курилова // Неизвестный Норильск: альманах. - 2013. - № 20 (ноябрь). - С. 4-7: фот. - (Сканер).
4. Урванцев Николай Николаевич (1893–1985) [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 155-159.

## Памятник Прончищевым – Василию Васильевичу и Татьяне (Марие) Фёдоровне



На кладбище поселка Усть-Оленёк находится могила Прончищевых – Василия – командира Ленско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции 1733–1743 годов и его супруги Татьяны (Марии).

Экспедиция отряда под командованием Прончищева на дубель-шлюпке «Якуцк» внесла большой вклад в исследование Арктики. Открыла ряд островов на северо-восточном побережье полуострова Таймыр (острова Фаддея, острова Комсомольской правды, острова Петра), северо-восточную часть гор Бырранга.

Жена Прончищева Татьяна Фёдоровна (в девичестве – Кондырева) путешествовала вместе с мужем и стала первой женщиной — участником арктической экспедиции. Она пережила мужа лишь на 14 дней и умерла 12 (23) сентября 1736 года. Прончищевых похоронили на мысе Тумуль в

устье реки Оленёк. Могила Прончищевых сохранилась до наших дней. В 1875 году её нашел геолог А. Л. Чекановский. В 1893 году Э. В. Толль, а в 1921 году гидрограф Н. И. Евгенов восстанавливали крест. В наши дни могила Прончищевых, рядом с которой находятся полярная станция и посёлок Усть-Оленёк, охраняется как исторический памятник.

Новый памятный мемориал отважным полярным исследователям Василию и Татьяне Прончищевым был установлен 19 сентября 1987 года, находится несколько в стороне от могилы, на склоне.

В 1999 году экспедиция Института археологии РАН и Клуба «Приключение» Дмитрия Шпаро произвела эксгумацию и перезахоронение останков супругов Прончищевых; в ходе этой работы была выполнена реконструкция их лиц, были написаны портреты, а также установлены причины смерти Прончищева.



### Библиография:

1. Антонов, А. Василий плюс Татьяна [Текст]: [о полярных исследователях Василии и Татьяне Прончищевых] / Анатолий Антонов // Заполярный вестник. - 2006. - 30 августа. - С. 3.
2. Грицкевич, В. Сквозь льды [Текст]: [о судьбе исследователей Арктики супружеской чете Прончищевых] / В. Грицкевич // Советский Таймыр. - 1983. - 22 февраля (№ 37). - С. 4. - (Из истории освоения Арктики).
3. «Итак, она звалась Татьяна...» [Текст]: [о супругах Прончищевых] // Каневский З. М. Загадки и трагедии Арктики. - М., 1991. - С. 31-37.
4. Прончищев Василий Васильевич (1702–1736) [Текст]: [исследователь Арктики, морской офицер, участник Великой Северной экспедиции] // Зов Севера: История исследования и освоения Таймыра. - Дудинка, 2014. - Вып. 1: Исследователи Таймыра. - С. 128-129: ил. - Библиогр.: 10 назв.

## Памятный знак Александру Васильевичу Колчаку



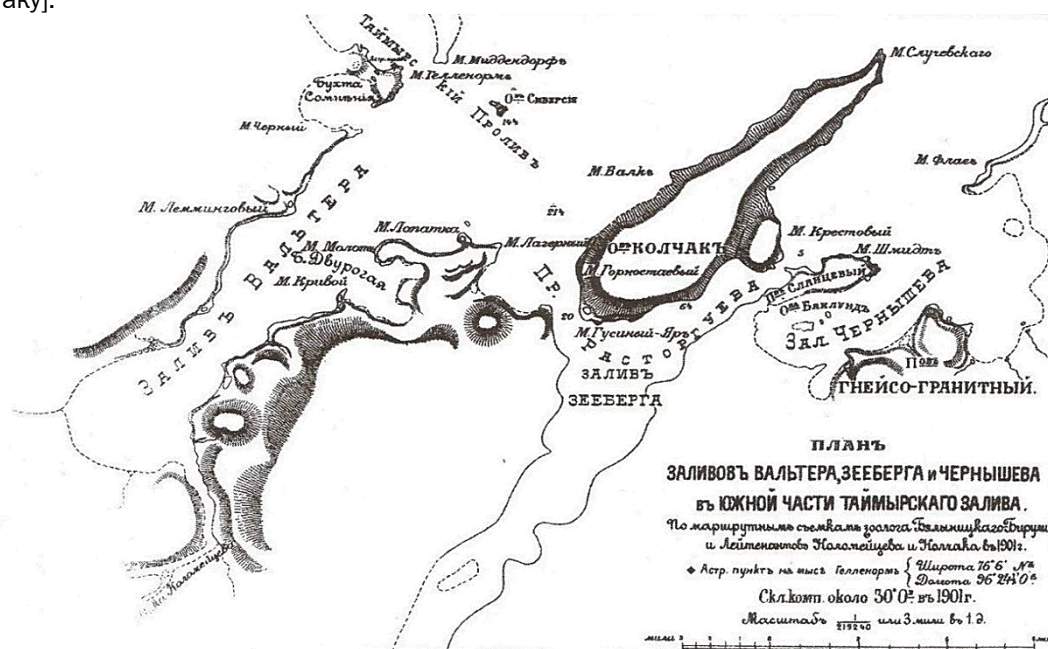
Памятный знак в честь исследователя Арктики адмирала Александра Васильевича Колчака установлен Морской арктической комплексной экспедицией (МАКЭ) 1 сентября 2009 года на острове Колчака (бывший остров Расторгуева). Инициаторами и авторами идеи создания памятного знака выступили океанолог, путешественник, писатель А. А. Першин и кандидат исторических наук Н. Кузнецов.

Знак представляет собой трехгранную пирамиду, на которой размещен барельеф Колчака (автор барельефа – московский скульптор А. В. Клыков) и две памятные доски. Памятный знак был установлен на мысе Случевского – самой северной точке острова. Этот мыс в 1901 году был назван Э. В. Толлем по фамилии А. В. Колчака. После того, как имя Колчака получил весь остров, мыс был переименован в честь члена Императорского Русского

географического общества поэта Константина Константиновича Случевского.

### Библиография:

1. **Колчак Александр Васильевич (1874–1920)** [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. – Дудинка, 2014. – С. 78-80.
2. **Кузнецов, Н.** Подвиг Петра Боярского [Текст]: морская арктическая комплексная экспедиция: 30 лет изучения и сохранения наследия Севера / Н. Кузнецов // Мир Севера. – 2016. – № 6. – С. 8-13: фот. - (Подвижничество). – Из содерж.: Памятный знак в честь А. В. Колчака.
3. **Свердлов, Л. М.** Путиами первопроходцев [Текст]: к 275-летию Великой Северной экспедиции, 1733–1743 гг.: история и современность: [сб.] / Л. М. Свердлов, В. С. Чуков; [авт. вступ. ст. М. Косвен]. - Москва: Наука и жизнь, 2009. - 319 с., [8] л. ил., карт.; 22 см. - (Библиотека журнала «Наука и жизнь»). - Библиогр.: с. 117. - Из содерж.: На запад, вдоль таймырских берегов: [Памятник А. В. Колчаку].



Остров Колчака на карте южной части Таймырского залива, составленной по съёмкам участников Русской полярной экспедиции

...Мне нужно было  
мчать, покуда едетя,  
по чистой тундре снежной целиной туда,  
где воет белая медведица  
на звёздный ковш сестрицы неземной...  
И лишь когда задышат лайки тяжко,  
и будет до небес рукой подать,  
гортанным криком осадить упряжку,  
и в снег упасть,  
и вдруг себя понять,  
и быть в уединении особом:  
где - я и мир,  
где - я и шар земной,  
и чтоб крылом казарки краснозобой  
сиянье полыхало надо мной!  
Мне нужно было  
выйти против ветра,  
и сделать шаг, и дух перевести,  
и горькие четыре километра,  
не пройденные Тессемом, пройти!

Леонид Виноградский



## Памятник норвежскому моряку Петеру Тессему



В материковом посёлке Диксон, на южной прибрежной скале стоит надгробный гранитный памятник норвежскому моряку Петеру Тессему, участнику полярной экспедиции под руководством Амундсена (1918–1920). Надпись: «Тессем, норвежский моряк, член экспедиции м/ш «Мод» погиб в 1920 г. Tessem 1920 m/s Maud Norge».

Памятник установлен 3 августа 1958 года на вершине берегового обрыва диксонской бухты, недалеко от места гибели. Большая каменная глыба с якорем у его основания окружена большой цепью. На том

месте, где были найдены останки Тессема (около 30 м от обрыва) установлен крест с памятной табличкой: «Вблизи этого места погиб участник экспедиции Руала Амундсена Петер Тессем». Экспедиция на шхуне «Мод» зазимовала в районе мыса Челюскин в 1919 году. Опасаясь за судьбу судна и экипажа и стремясь спасти результаты научных наблюдений, Амундсен отправил на Диксон двух матросов, Петера Тессема и Пауля Кнудсена. Однако до острова им дойти не удалось, они погибли в пути. В 1922 году на материковом берегу против Диксона Никифором Алексеевич Бегичевым были обнаружены останки человека. Рядом с ними лежали золотые часы с выгравированным именем Тессема, золотое обручальное кольцо с надписью: «Паулина» (жена Тессема), перочинный нож, лыжная палка, патроны.



### Библиография:

1. **Алексеев, Д.** Почтальоны Амундсена: Тайна полярной трагедии [Текст]: [гибель в 1919 году членов экипажа Р. Амундсена с судна «Мод» Пауля Кнутсена и Петера Тессема] / Дмитрий Алексеев, Виктор Звягин, Борис Пискарев // Полярные горизонты. Вып. 2. - Красноярск, 1987. - С. 358-364.
2. **Лубнин, Г.** Памяти Тессема [Текст]: [памятник на Диксоне члену экспедиции Амундсена - Тессему] / Г. Лубнин // Советский Таймыр. - 1978. - 7 февраля.
3. Первые сквозные плавания Северо-восточным проходом. Открытие Северной Земли [Текст]: [экспедиция норвежцев с судна «Мод», могила Тессема на Диксоне] // Визе В. Ю. Моря российской Арктики: очерки по истории исследования. Т. 1 / В. Ю. Визе. - М., 2008. - С. 277-305.
4. **Урванцев, Н. Н.** Тессем или Кнудсен? [Текст]: [о полярных исследователях Арктики; из книги "Таймыр - край мой северный", 1978 г.] / Николай Урванцев // Таймыр. - 1996. - 6 ноября. - С. 2. - (Страницы освоения Арктики).

## Памятник первооткрывателям Таймыра

15 августа 1980 года, на берегу реки Хатанги, близко от места стоянки дубель-шлюпки «Якутск», гидрографы установили памятник открывателям Таймыра – Х. Лаптеву, С. Челюскину и их товарищам. Это навигационный знак – красный пятиметровый металлический конический буй, увенчанный световым и



радиолокационным отражателями. На боковой поверхности его воспроизведена первая карта Таймырского полуострова, составленная в 1743 году в Енисейске Х. Лаптевым. Надпись гласит: «Памяти первых гидрографов – открывателей полуострова Таймыр – Харитона Лаптева, Семена Челюскина и их 45 товарищей, в 1739–1742 годах зимовавших в 200 м отсюда к югу, поставлен этот знак Хатангской гидробазой к 50-летию Таймырского автономного округа. 15 августа 1980 года». Суда, входящие из моря Лаптевых в реку Хатангу, проходя этот памятник, гудками салютуют первопроходцам Таймыра.



#### Библиография:

1. Троицкий, В. Памятные места Великой Северной экспедиции на Таймыре / Владилен Троицкий // Полярный круг. 1989. – М., 1989. – С. 82-92.

## Памятник Святителю Николаю, архиепископу Мир Ликийских, чудотворцу



Мореплавание – одно из древнейших приобретений человечества, с незапамятных времён люди бороздят океан. Именно водными арктическими путями пытались проникнуть исследователи к просторам и неизведанным богатствам Таймыра. Отважные мореплаватели, преодолевая огромные расстояния и льды, испытывали нечеловеческие лишения и порою гибли ради открытия новых земель, отыскания доступных судоходных торговых путей.

Как дань мужеству и отваге первопроходцев, открывших и освоивших Северный морской путь, в городе Дудинке был установлен православный памятник Святителю Николаю – покровителю всех мореплавателей. Святой Николай, архиепископ города Миры – центра всей Ликии, прославляется как чудотворец: по его молитвам происходили чудесные исцеления и даже воскрешения из мертвых, стихали бури на море, а ветер нёс корабль туда, куда было нужно святителю.

Слава о чудотворениях, явленных Святителем на земле и на море, была широко известна страждущему человечеству. Образ Святителя, всесильного Чудотворца-благотворителя, стал особенно дорог сердцу русского человека, потому что он вселил глубокую веру в него и надежду на его помощь.

Памятник установлен 16 июня 2009 года и освящён Архиепископом Красноярской и Енисейской епархии Антонием. Памятник изготовлен из лиственницы (привезённой из Игарки, весившей 7 тонн) и имеет оригинальную архитектуру. Авторы



памятника – дудинские мастера Александр Валерьевич Сигуней и Владимир Сергеевич Таранец.

Памятник святому расположен у здания Управления Дудинского морского порта. Установлен при содействии производственно-строительного кооператива «Дорожник», при финансовой поддержке Транспортного филиала ПАО «ГМК «Норильский никель» и других коммерческих предприятий Таймыра.

#### Библиография:

1. **Шакун, Е.** Святитель Николай – покровитель мореходов: В Дудинке установлен памятник; Православные северяне ждут паломников: На Таймыр прибудет архиепископ Антоний [Текст] / Елена Шакун; фото: Александра Супрунюка, Дениса Кожевникова // Таймыр. – 2009. – 18 июня (№ 69). – С. 1, 4. - (Актуально).

## Памятник Семёну Челюскину

На мысе Челюскина в 1976 году был открыт памятник человеку, чье имя носит эта географическая точка. На двухметровом листе титана, выполненном в виде паруса, начертано – «Семён Челюскин». В 1742 г. он дал описание таймырского побережья до самой северной точки, названной впоследствии его именем. Памятник установлен участниками научно-спортивной экспедиции из Тулы, земляками известного русского путешественника.

#### Библиография:

1. **Челюскин Семён Иванович** (ок. 1707–1764) [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК "Дудинская ЦБС"; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. - Дудинка, 2014. – С. 168-169.

## Памятник Семёну Челюскину и участникам Ленско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции



Памятник Семёну Челюскину и участникам Ленско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции открыт на мысе Челюскин на центральной площади 24 августа 1992 года.

Восьмиметровый памятник символизирует плавниковый столб-маяк, поставленный на мысе Семёном Ивановичем Челюскиным в мае 1742 года. Он как бы вырастает из каменного гурия и венчается выполненной из ковanej меди моделью дубель-шлюпки «Якуцк», на которой первопроходцы пробивались сквозь льды. На барельефах – фрагмент таймырской карты Харитона Прокопьевича



Лаптева и фамилии всех участников Ленско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции.

Памятник изготовлен из голубого украинского гранита на комбинате «Саянмрамор» в городе Саяногорске. Автор памятника – красноярский скульптор Владимир Иванович Шавлыгин.

Из Саяногорска в Красноярск памятник был доставлен автомобилем, затем по реке Енисей на остров Диксон, откуда полярные лётчики памятник частями доставили на мыс Челюскин.



#### Библиография:

1. **Мыс Челюскин;** Посёлок Мыс Челюскин; Полуостров Челюскин – участок Большого Арктического заповедника [Текст]: [история и современность] // Таймыр: путеводитель. – Тула, 2003. – С. 154-156: фот. - Из содерж.: Памятник Семену Челюскину и участникам Ленско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции.
2. **Пестряков, Б.** Фордпост фасада России [Текст]: памяти красноярского скульптора Владимира Шавлыгина: [о памятнике первооткрывателям самой северной континентальной точки Евразии - мыса Челюскин] / Борис Пестряков, Валентин Удалов // Таймыр. – 2015. – 6 августа (№ 90). – С. 5, 8: фот. – (Память).

## Памятник строителям Норильска



«Памятник строителям Норильска» установлен в городе 9 августа 2002 года, его официальное открытие (приуроченое ко Дню строителя) состоялось 11 августа.

Строитель... Какая это почётная и благородная профессия: приходиться на голый пустырь и преобразовать его, оставляя на память потомкам новые дома, заводы, мосты, магазины, клубы...

Фигура строителя с мастерком и кирпичом в руках установлена возле кинотеатра «Родина», в административно-культурном центре города Норильска, на Ленинском проспекте, дом № 7. Строитель кладёт раствор, чтобы положить последний кирпич в строящейся арке. Собирает образ крепкого молодого парня, возводящего город. На табличке надпись: «Строителям Норильска, их мужеству и жизненной силе».

Основа скульптуры – фигура строителя лепилась с

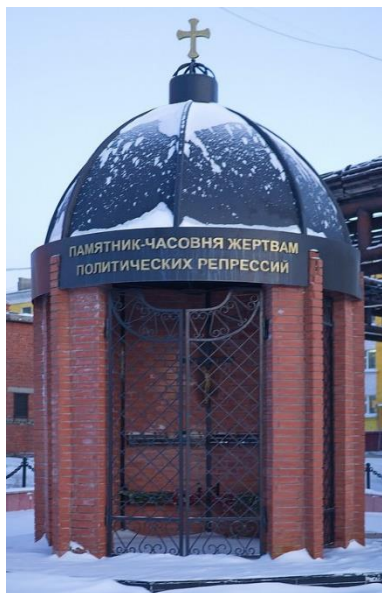
норильского студента, спортсмена. Лицо натурщика было изменено, чтобы строитель одновременно был похож на всех сразу и ни на кого персонально. Рост памятника без учёта постамента - 3 метра 60 сантиметров. Высота постамента - три с половиной метра. Внутри памятник полый, поэтому весит сравнительно немного - 350 килограммов.

Авторы памятника – Александр Александрович Соболев, Ирина Альфридовна Соболева, скульптор – известный норильский художник Вячеслав Натанович Меликов.

#### Библиография:

1. **Гунина, С.** Финальная настройка [Текст]: [о памятнике «Мужеству норильских строителей»] / Светлана Гунина; фото Владимира Макушкина и из архива редакции // Заполярная правда. – 2009. – 17 июля (№ 103). – С. 4.
2. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: Памятники: [памятник строителям Норильска] // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006. – С. 792.

## Памятник-часовня в честь Животворящего Креста Господня, посвящённого жертвам политических репрессий



В ноябре 2003 года был объявлен конкурс «Живая память Таймыра», целью которого стало создание эскиза памятника, который увековечит память о людях, ставших невинными жертвами политических репрессий на Таймыре. В 2008 году такой памятник был возведён в городе Дудинке, его полное название – «Памятник-часовня в честь Животворящего Креста Господня, посвящённого жертвам политических репрессий».

Православный памятник представляет собой кирпичное сооружение, единое в ансамбле с Дудинским Свято-Введенским храмом. Освящён Архиепископом Красноярской и Енисейской епархии Антонием. Наверху сооружения установлен купол с крестом. Внутри – так называемый «алтарь», на который любой желающий может поставить поминальную свечу. Всё сооружение высотой около пяти метров. Памятник находится рядом с входом на Набережную площадь со стороны Торгового центра.

Строительство осуществлено дудинским обществом с ограниченной ответственностью «Ларус».

#### Библиография:

1. **Сабиров, Р.** Память - в ансамбле с верой: Началось возведение мемориала жертвам политических репрессий [Текст] / Ринат Сабиров; фото автора // Таймыр. - 2008. - 22 августа. - С. 1.

## Памятный знак «Здесь будет сооружён памятник»

Памятный знак в честь покорителей Севера, открыт 26 июня 1966 года на митинге, посвящённом награждению комсомольской организации Норильска орденом



Трудового Красного Знамени (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 17 мая 1966 года).

Памятный знак «Здесь будет сооружён памятник» установлен в Норильске на Гвардейской площади. Представляет собой стопудовую глыбу габбро-диабазы, выколотую из горы Рудной. Ведь именно гора Рудная привлекла на территорию Норильска первых геологов и с её освоения началась история города Норильска и Норильского комбината. На информационной доске – слова: «Здесь

будет сооружён обелиск, всегда напоминающий о подвиге норильчан, покоривших тундру, создавших наш город и комбинат».

#### Библиография:

1. **Путеводитель-приглашение** по памятным местам Норильска [Текст]: Памятники; Памятные доски // Планета культуры – Норильск / [сост. Л. Д. Пронникова]. – М., 2006. – С. 791.

## Памятный знак «Покорителям северных широт»



Памятный знак «Покорителям северных широт» на Таймыр был доставлен в 1999 году участниками историко-мемориальной экспедиции «Путь Ориона» из города Иваново. Предназначен для установки на мысе Могильный, месте зимовки ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (1910–1915 годов). Установить памятник в назначенном месте в тот год и в последующие годы не удалось. Из записи похода участников историко-мемориальной экспедиции:

«Становилось очевидным, что дальнейшее продвижение к намеченной цели невозможно. Обидно было осознавать, что мы не сможем дойти не только до мыса Челюскин, но и до мыса Могильный. Обидно так же осознавать, что тяжёлая гранитная плита, проделавшая такой долгий путь, не попадёт к месту назначения».

В 2005 году по просьбе Сергея Эдуардовича Панкевича, директора Государственного природного биосферного заповедника «Таймырский», стела из чёрного полированного гранита была передана участникам Норильского экспедиционного клуба имени Владилена Александровича Троицкого для доставки её на мыс Челюскин. В настоящее время стела вмурована в каменную глыбу, лежащую на побережье мыса Челюскин, рядом с ранее установленными памятниками.

## Памятный знак «Полярному исследователю Владимиру Александровичу Русанову, капитану Александру Степановичу Кучину, экипажу судна «Геркулес»



В 1975 году на арктическом острове Попова-Чухчина (в шхерах Минина) был установлен памятный знак – шестиметровая колонна с памятной плитой. На ней – барельеф судна и надпись: «Полярному исследователю В. А. Русанову, капитану А. С. Кучину, экипажу судна «Геркулес». Потомки помнят. Министерство Морского флота СССР, редакция газеты «Комсомольская правда».

28 октября 2010 года на острове «Геркулес» был установлен памятный знак архангельскому помору Александру Степановичу Кучину (капитану судна «Геркулес»).



### Библиография:

1. Русанов Владимир Александрович (1875–1913) [Текст] // Зов Севера история исследования и освоения Таймыра. Вып 1: Исследователи Таймыра: [справ.-библиогр. пособие] / Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС»; сост.: А. А. Дагинтен, Н. О. Бабийчук; отв. за вып. К. И. Тлехугова. - Дудинка, 2014. – С. 130-132.

## Памятный крест жертвам сталинских репрессий на бывшем станке Усть-Хантайка



Памятный крест жертвам сталинских репрессий на бывшем станке Усть-Хантайка был установлен в июне 2006 года.

Бывшие спецпоселенцы и жители 1940-х годов станка Усть-Хантайка - Александр Ваккер, Лев и Виктория Петри проявили инициативу по изготовлению и установке памятного креста. Крест металлический, высотой 7 метров, к нему приварена плата из нержавеющей стали с текстом: «Здесь, в Усть-Хантайке, лежат 270 немцев Поволжья и Ленинграда, латышей, эстонцев, финнов, погибших в 1942–1944 годы от непосильного труда, холода, цинги. Вечная им память. Ваккер, Петри, 2005».

Красная окраска креста далеко видна с высокого крутого берега Енисея. Надпись на стальной плате выфрезерована гамбургской фирмой «Крамер-Шустер», которая взяла на себя одну треть стоимости заказа.

Здесь, в Усть-Хантайке,  
лежат 270 немцев,  
Поволжья и Ленинграда,  
латышей, эстонцев,  
финнов, погибших в  
1942 – 1944 годы  
от непосильного труда,  
холода, голода, цинги.

*Вечная им  
память.*

Ваккер, Петри, 2005.

## Библиография:

1. **Ваккер, А. Е.** Крест в Усть-Хантайке: Памяти жертв сталинских репрессий [Текст] / А. Е. Ваккер // Таймыр. - 2006. - 19 июля. – С. 2.: фот. – (Новости и комментарии).

## Первый дом Норильска



*Человек с рюкзаком  
Здесь построил свой дом,  
Где до счастья один поворот,  
Где начало берут  
И сверяют маршрут  
Бригадирны полярных широт.*

*Павел Пивоваров*

В августе 1921 года на том месте, где расположен город Норильск, был построен бревенчатый дом, который сохранился и поныне. На мемориальной доске, установленной на нём, написано: «Первый дом Норильска, построенный первой геологоразведочной экспедицией Н. Н. Урванцева летом 1921 года». Первый дом был построен для зимовки экспедиции геологов Н. Н. Урванцева, которые занимались исследованиями района будущих разработок.

Этот скромный бревенчатый дом – путешественник поневоле. Первоначально он стоял у так называемого Нулевого пикета, где был забит первый колышек под будущий комбинат, и вплоть до середины 1970-х годов оставался обыкновенным жилым домом. В 1978 году дом отреставрировали и превратили его в филиал Историко-производственного музея. В 1985-ом на Нулевом пикете вырос целый музейный комплекс «Первооткрывателям и первостроителям», который к 1990 году, вследствие спешки в строительстве и нарушений в эксплуатации, стал разрушаться. В 1992 году в связи с приближающимся столетием со дня рождения Н. Н. Урванцева памятник был перенесён в центр города, на Ленинский проспект, 47-а. Здесь воссоздана обстановка второй экспедиции, проводившейся в 1923–1924 годах: тогда зимовали уже 25 человек и были построены общежитие и баня. Впервые вместе с геологами на зимовку остались женщины – жена Урванцева, Елизавета Ивановна (она была врачом экспедиции), и повариха Шура. В домике была кухня, где жила повариха, четыре комнаты Урванцевых, а также комната завхоза, горного техника и нескольких рабочих. В холодных сенях хранились продукты. В экспозиции дома-музея представлены подлинные вещи Урванцева: книги, фотоаппарат, коньки, ружьё, чертёжные принадлежности, фотография Елизаветы Ивановны в рамке и её стетоскоп. Архивы и личные вещи Урванцевых попали в музей по завещанию самих супругов.

В конце 2002 года в очередной раз отреставрированный домик с обновлённой экспозицией принял первых посетителей по новому адресу (Ленинский проспект, 14).

В октябре 2008 года на коньке домика был восстановлен флюгер – металлический штырь и плоская поперечина – это была часть расположившейся внутри метеостанции.

## Библиография:

1. **Гунина, С.** Ветер истории [Текст]: [первый дом Норильска украсили исторической деталью - флюгером] / Светлана Гунина // Заполярная правда. – 2008. – 15 ноября. – С. 1.
2. **Музей «Первый дом Норильска»** [Текст]: (Дом Урванцева) // Таймыр: путеводитель. – М., 2003. – С. 104-105.
3. **Памяти первых норильчан** [Текст] // Полярные горизонты: Енисейский Север. Красноярская Арктика / сост. В. А. Ярославцев. – Красноярск, 1987. – Вып. 2. – С. 120.
4. **Стрючков, С. А.** Путешествие первого домика [Текст]: [о Доме-музее Николая Урванцева в городе Норильске] / Станислав Стрючков // Неизвестный Норильск: альманах. – 2013. – № 20 (ноябрь). – С. 20-23: фот. – (Объект досмотра).
5. **Толстов, В.** Пиво без спорта – отдых на ветер: Первый домик Норильска [Текст] / Владислав Толстов; фото Валерия Баркова // Норильский никель. – 2004. – № 4 (11). – С. 40; 2003. – № 6(7). – С. 34. – (История).

## Площадь Портовиков в городе Дудинке

В честь 350-летия города Дудинки и 80-летия Заполярного транспортного филиала ПАО «ГМК «Норильский никель» (Дудинского морского порта) 15 сентября 2017 года в городе Дудинке состоялось торжественное открытие площади Портовиков. Немного раньше - 1 сентября 2017 года на площади Портовиков на постамент был установлен буксирный теплоход БТ-337, на борту которого красуется надпись: «Дудинка». Появление в Дудинке площади Портовиков – это несомненное признание заслуг Дудинского морского порта и оценка труда всех портовиков: докеров, стивидоров, матросов, крановщиков и других работников.



Площадь Портовиков получила официальное название. Это название, давно сложившееся у горожан, депутаты Горсовета Дудинки закрепили правовым актом – Решением «Об образовании площади Портовиков» № 09-0341 от 22 июня 2017 года. Площадь занимает участки территории кольцевой автодороги в районе дома № 61 на улице Горького и дома № 14 на улице Бегичева.

В рамках благоустройства города к 350-летию Дудинки, с июня по сентябрь 2017 года подрядчиком «ИП Малачинский» велись работы по благоустройству новой площади. Рабочие срезали 3350 кв.м. деформированного асфальтобетонного покрытия улично-дорожной сети, выровняли 365 кв.м. тротуара, состоящего из бетонных плит, замостили брусчаткой 2840 кв.м. новой пешеходной зоны, установили три опоры наружного освещения и элементы внешнего оформления улицы Лонгина Хана в виде кранов – главных механизмов порта, а также стойки и камни для ограждения территории. В центре площади разместился символ морского порта – корабельный якорь. На специально подготовленную площадку на «вечную» швартовку встал буксирный теплоход, который с 1969 по 2015 год отработал во вспомогательном флоте Дудинского порта.

Реконструкция и благоустройство площади Портовиков производилось за счёт средств ПАО «ГМК «Норильский никель».



## Библиография:

1. **Константинов, В.** Закреплено неофициальное название [Текст]: в Дудинке появилась новая площадь / Владимир Константинов; фот. Ярослава Холошненко // Таймыр. – 2017. – 29 июня (№ 72). – С. 2. – (Новости и комментарии).
2. **Официальное название присвоено** – площадь Портовикив [Текст]: [новый элемент улично-дорожной сети Дудинки – площадь Портовикив] // Таймыр. - 2017. - 18 августа (№ 94). – С. 2.
3. **Об образовании площади** Портовикив [Текст]: решение Горсовета № 09-0341 от 22 июня 2017 года // Вестник нормативных правовых актов города Дудинки. – Дудинка. – 2017. – № 8 (61) август. – С. 90-91.
4. **Харисов, Х.** Портовики, наденьте ордена! [Текст]: в Дудинке состоялось знаменательное событие: [открытие площади Портовикив] /Хабир Харисов; фот. Ярослава Холошненко // Таймыр. - 2017. – 20 сентября (№ 107). - С. 1.

## Самолёт-памятник в честь норильской авиации



В 1971 году на площадке бывшего аэропорта «Надежда» началось строительство нового металлургического завода, который получил в наследство имя «Надежда». В 1982 году недалеко от завода был поставлен самолёт-памятник Ил-14, который спустя десятилетие был демонтирован из-за разрушений.

В июле 2012 года ко Дню города Норильска и Дню металлурга самолёт-памятник был восстановлен силами Заполярного филиала «Норильского никеля». Самолёт Ан-26 поместили на ту же площадку, где стоял его предшественник Ил-14, и под ним тоже есть слово «Надежда». Этот грузопассажирский самолёт долго летал на Таймыре, затем стоял списанным в аэропорту «Алыкель», пока не стал памятником. На торжественном открытии восстановленного памятника о нём сказали: «Это символ города, связь поколений, которая существовала, и будет существовать всегда. Эта связь сегодня нами подтверждена в память о тех, кто строил комбинат и работал здесь. Самолёт – это не только символ связи времён, но и символ связи с материком. Эти параллели здесь, несомненно, существуют, так или иначе, просматриваются. Именно поэтому мы можем сказать: это не памятник и не монумент, а символ наших судеб и нашего города».



## Библиография:

1. **Лучший подарок городу** [Текст]: [восстановлен памятник-самолёт в честь норильской авиации] / фото Владимира Макушкина и из архива редакции // Заполярная правда. - 2012. – 13 июля (№ 98). – С.1.
2. **Солдаков, А.** Наш самолёт [Текст]: [у Надеждинского металлургического завода был восстановлен один из символов города Норильска – самолёт] / Андрей Солдаков; фото Дениса Кожевникова // Заполярный вестник. – 2012. – 12 июля (№ 127). – С.1.



**Непросто штурмовать  
и покорять,  
Но разве легче, разве просто  
Крепить надёжно  
и надолго якоря  
У берегов арктических  
форпостов?!**  
**Избороздив полярные моря, -  
Тысячевёрстое суровое  
соседство,  
Недр тундры карты  
правнукам даря  
Навечно в неразменное  
наследство,  
Без многих благ и лирики,  
и стойки  
Осваивали, берегли,  
хранили, защищали,  
На мерзлоте пути  
торили, строили.  
«Любить и помнить!» -  
пишем в завещании.  
...Бубны льдов  
на гулких озёрах.  
Тетивою луков  
притоков излучины.  
Ритм оленьих копыт  
в енисейских низовьях.  
Полуостров пространств,  
хором вьюг озвученный.**

**Анатолий Левенко**

