

Відгук про книжку

Шпіцберген Український? Максим Беспалов, автор цієї книжки, каже — так. Залишається йому повірити на слово, бо сам не наважуся поїхати на архіпелаг, який перебуває де-юре під владою Норвегії і де-факто (у певних місцях — точно) під владою російської держави. Де висить великий російський прапор і стоїть досі не знятий бюст Леніна. Там українцеві перебувати небезпечно. Втім, це не стосується трударів, які «поза політикою» і їдуть з українського Донбасу аж на далеку Північ заради... 500 доларів зарплати з каси «Арктикугля». Невигадані історії конкретних людей — це завжди цікаво, хоча з більшістю героїв хочеться посперечатися. Прочитайте і ви. Поділіться потім враженнями.

*Вахтанг Кіпіані,
редактор «Історичної правди»*

Зміст

<i>Вступ</i>	9
29 СЕРПНЯ 1996 РОКУ	12
<i>Розділ 1. БАРЕНЦБУРГ</i>	15
122 КІЛОМЕТРИ НА ПІВДЕНЬ	71
<i>Розділ 2. ЛОНГ'ІР</i>	74
СИЛА ДУХУ	104
<i>Розділ 3. ПІРАМІДА</i>	107
«Б», «Е», «С», «П», «А», «Л», «О», «В»	155
ПІСЛЯ ШПІЦБЕРГЕНУ	158
<i>Тимофій Рогожин. СІМ РОКІВ НА ОСТРОВІ</i>	161
<i>Післямова Маркіяна Прохаська.</i> УКРАЇНСЬКА АНТАРКТИДА	171

ВСТУП

Ця книжка — не так подорожні нотатки про мандрівку в Арктику, як результат мого бажання розповісти про етнографічний та історичний парадокс, що склався на архіпелазі Шпіцберген протягом останнього століття. Це важко уявити, але на просторі між 78 та 79° північної широти існує соціум, помітний відсоток у якому становлять українці. З нинішнього населення Шпіцбергену (майже весь світ називає архіпелаг Свальбардом) — а це приблизно 2500 людей — українцями є п'ята частина. А 25 років тому наших земляків там було навіть більше, ніж норвежців, яким де-юре належать ці території.

Така ситуація склалася через те, що саме спонукало до освоєння цих північних земель: у ХХ столітті представники різних держав, зокрема й Союзу, колонізували Шпіцберген переважно з метою видобутку вугілля. А де в СРСР були найкращі спеціалісти з гірничої справи, як не на Донбасі? Ситуація не змінилася навіть після розпаду імперії. Однак нині російська

ців в Арктиці остаточно оформилася в ключову тему, а мій сюжет про власну мандрівку став лише приводом розповісти інші.

Утім, обидві частини — моя історія й історії інших людей — здається, є невіддільними одна від одної. Я знаходив героїв книжки (чи вони — мене) на вулицях, у пабах або навіть у будівлях покинутого майже 20 років тому полярного селища Піраміда.

Шпіцберген — це неймовірне місце, незалежно від того, хто там живе чи жив. Це місце разючої природної краси: мальовничих фіордів, льодовиків, північної флори й фауни. Проте ця краса не здалася б такою яскравою без усвідомлення героїчної історії освоєння архіпелагу представниками різних націй. Свальбард захоує в себе не тільки відсутністю людей, а й, хоч як парадоксально, їхньою присутністю — саме люди роблять його таким прекрасним, яким він зараз є.

Архіпелаг тільки номінально норвезький. Так само своїм його можуть називати і росіяни, і поляки, і шведи, і нідерландці, і багато інших народів, хто доклав або досі докладає зусилля до його освоєння. Утім, моя книжка — про особливий Шпіцберген, український.

29 СЕРПНЯ 1996 РОКУ

Літак «Внуковских авиалиний» у штатному режимі вилетів з Москви та взяв курс на північ. На борту було 11 членів екіпажу та 130 пасажирів: переважно шахтарі та їхні родичі, а також працівники тресту «Арктик-уголь» — із керівної ланки. Звичайна ротація персоналу, яка відбувається раз на місяць чи трохи рідше. Ці люди мали провести в Арктиці хто пів року, хто рік, хто кілька років — скільки вистачить бажання та сил.

Проблеми почалися на підльоті до Свальбарду. Команда хотіла посадити керований ними Ту-154 найпростішим способом — із фіорду на злітно-посадкову смугу, проте згодом вирішила спрямувати літак іншою траєкторією, через гори.

Пізніше, коли слідча група розбирала обставини катастрофи та вивчала розмови між пілотами та землею, виявилось, що члени російського екіпажу погано розуміли англomовну авіаційну термінологію (чи й узагалі — англійську мову), тому сприйняли фразу норвезького диспетчера «Runway In Use» («злітно-посадкова смуга активна та використовується для

зльотів і посадок») як «ЗПС зайнята», а тому самотійно вирішили заходити на посадку небезпечнішою та складнішою траєкторією. Також виявилось, що бригада, яка керувала літаком, не мала достатньої кваліфікації та не відпрацьовувала альтернативні варіанти посадки в аеропорту Лонг'їра, окрім як із боку фіорду.

Зазвичай на підльоті до точки призначення люди просинаються, щоб помилуватися з висоти краєвидами арктичного архіпелагу: більшість пасажирів ніколи не бачила схожого рельєфу раніше.

— Смотріть, земля! — сказала дівчинка років дев'яти батькам, і вся родина припала до ілюмінатора, в якому вже можна було побачити гострі шпилі гір, завдяки яким Spitzbergen і отримав таку назву.

Усі 130 пасажирів літака дивилися в ілюмінатори та уявляли своє майбутнє життя на цій суворій та негостинній північній землі. До посадки залишалось кілька хвилин. Люди ставили крісла у вертикальне положення та застібали ремені безпеки.

— Просыпайся, мильй, — казала мати з Маріуполя своєму шестирічному синові. Уже за три дні він мав би піти в дитячий садочок у Баренцбурзі.

Ту-154 змінив курс, але при цьому екіпаж втратив орієнтацію в просторі. Ситуація в кабіні пілотів була напруженою. Дані «чорної скриньки» свідчать, що в якийсь момент пілоти та штурман узагалі почали суперечку, де саме перебувають. Унаслідок цього вони запізно зрозуміли, що летять просто в гору, схил якої вони помітили за 200 м, після чого терміново запустили форсаж для екстреного набору висоти. Люди в салоні лише в останні секунди збагнули, що відбувається щось незаплановане. Коли літак різко взяв догори, пасажири перелякалися, дехто закричав. Це

присутність на Шпіцбергені набагато менш виражена, ніж три десятиліття тому.

Дивно, але українська історія Шпіцбергену майже невідома в самій Україні. Після повернення я почав шукати бодай якісь згадки про український слід на арктичному архіпелазі. Проте в наших джерелах таку інформацію знайти годі, окрім хіба кількох статей і поодиноких інтерв'ю з людьми, які повернулися з Півночі та розповіли про свою важку працю там. Вікіпедія ж просто згадує, що українці на Свальбарді є.

Обходять увагою українців на Шпіцбергені зокрема й іноземні джерела. Одним з небагатьох авторів, хто присвятив цьому питанню бодай декілька абзаців, став норвезький письменник К'яртан Флегстад, який у книжці «Піраміда: портрет покинутої утопії» раз чи два згадує про визначальну роль українців у процесі радянської колонізації Шпіцбергену та намагається знайти докази національного конфлікту між ними й росіянами. Утім, це йому не вдається.

Звісно, я не збираюся вдавати Міклухо-Маклая, що знайшов на віддаленому острові цікавий етнографічний парадокс. Я цілком усвідомлюю, що в сучасному світі, де інформація шириться всією планетою протягом частки секунди, кумедно мати себе за першовідкривача українців в Арктиці. Коли я почав писати, то просто хотів поділитися з читачами неймовірними враженнями від Шпіцбергену, а також тим здивуванням (можливо, наївним), яке мене охопило, коли побачив там величезну кількість наших співвітчизників. Текст задумувався як репортаж (чи серія репортажів) про мою поїздку на Шпіцберген у липні 2016 року. Власне, з кожним днем він ставав дедалі більшим та глибшим. У якийсь момент історія україн-

були дорослі, бо діти навіть не уявляли, що батьки їх так підведуть, що їм загрожує небезпека — політ на літаку на Північ здавався замалим не казковою пригодою. Проте гори, якими всі так милувалися з ілюмінаторів лише хвилину тому, скоро зникли в тумані, а потім на якусь мить знову з'явилися небезпечно близько до повітряної машини. Крик був їхнім останнім звуком у житті.

— ...твою мать, гора! — аудіозапис подій у кабіні зафіксував останні слова капітана літака.

Їм не вистачило 15 м висоти й двох секунд польоту. Літак вривався в гору та розтрощився на шматки, ще й спричинивши лавину, яка поховала його під снігом. Рятувальна операція тривала 6 днів. Норвежці, росіяни, українці, поляки та інші — сотні людей билися з негодою, сподіваючись знайти тих, хто вижив. Проте дива не сталося, жодної людини не врятували. В авіакатастрофі загинули всі 130 пасажирів та 11 членів екіпажу; 77 українців на борту, з них — 6 дітей.

У вересні 1996 року в Україну доставили 77 трун. Загиблих поховали, переважно на Донбасі — в Донецькій і Луганській областях, звідки вони були родом. Для шахтарського регіону ця трагедія стала однією з цілої низки масштабних аварій з десятками та сотнями загиблих. У 1990-х таких було багато. Але на Шпіцбергені люди померли над землею, а не під нею. Смерть забрала із собою не тільки гірняків, вона не пожаліла також їхніх дружин і дітей — і це був нонсенс.