

Арктическая Звезда

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года № 12 (7597) Декабрь 2007 года



Уважаемые друзья!

Примите самые искренние и сердечные поздравления с Новым 2008 годом и Рождеством Христовым!

Уходит в прошлое 2007-й год. Очень хочется, чтобы вместе с ним ушли все тревоги и невзгоды, но сохранилось и приумножилось все прекрасное, что он подарил нам.

Год уходящий выдался для нас напряженным, но мы с честью завершаем его. Перед нами открываются новые перспективы, встают новые, порой, более сложные задачи. Надеюсь, в 2008 году осуществятся наиболее смелые замыслы, будут решены самые трудные проблемы и сбудутся лучшие надежды.

От всей души желаю Вам крепкого здоровья, оптимизма и уверенности в завтрашнем дне. Пусть в Вашем доме царит праздничное настроение, счастье, благополучие. И пусть в Новом году Ваши надежды и мечты станут реальностью, а дела увенчаются успехом.

Счастливого Нового года и Рождества!

Александр МЕДВЕДЕВ.
Генеральный директор
ОАО «Мурманское морское пароходство».

в номере

Мурманское пароходство служит России

На заключительной пресс-конференции уходящего года генеральный директор ММП Александр Медведев подвел его предварительные итоги

– стр. 2

Бункеровочной базе быть

Межведомственная комиссия по размещению производительных сил Мурманской области рассмотрела «Декларацию о намерениях инвестирования в строительство бункеровочной базы», представленную Мурманским морским пароходством

– стр. 2

Наперекор ветрам и непогоде

30 декабря теплоход «Клавдия Еланская» отмечает 30 лет со дня поднятия государственного флага

– стр. 3

Мурманск начинается с Клуба моряков

Накануне Нового года иностранных моряков радушно принимает «Seamen's club»

– стр. 4

Мастер словесности

Присуждена Премия имени Виталия Маслова за 2007 год, учрежденная Мурманским морским пароходством

– стр. 4

Зимой в морях и океанах

Об особенностях плавания в осенне-зимний период рассказывает капитан Мурманского пароходства Леонид Селиверстов

– стр. 5

Универсалы из БТО

Новый рассказ Феликса Цыганенко в рубрике «Пароходские были»

– стр. 6

Дороги, которые нас выбирают

Удивительным образом переплелись судьбы ветеранов атомного флота

– стр. 7

Начало Арктической магистрали

К 75-летию Главного управления Севморпути

– стр. 8–9

Легендарные моряки

В Абхазии бережно хранят память о капитане Анатолии Качарова и его работе в Мурманском пароходстве

– стр. 10–11

С НОВЫМ ГОДОМ!



Гимн мурманских ледокольщиков

Снова в царство алмазной сини
Нас зовет Ледяная царевна,
Снова в Арктике режем льдины
Мы железной пилою форштевня.

Ледокольщики мы, а значит –
Крепче льда, терпеливее выюги.
Мы повязаны Арктикой напроочь,
Пусть простят нас за это подруги.

Не растут апельсины, манго,
Здесь тропических нет кокосов.
Мы танцуем с Арктикой танго
По паркету из льдин и торосов.

Снова в царство алмазной сини
Нас зовет Ледяная царевна,
Снова в Арктике режем льдины
Мы железной пилою форштевня...

Виталий ЯКОВЕНКО.
Из книги «Полярная столица.
Песни о любимом городе».

Наш хронограф:

✓ 5 декабря – 50 лет назад (1957) на Адмиралтейском заводе в Ленинграде спущен на воду первый в мире атомный ледокол «Ленин».

✓ 26 декабря – 35 лет назад (1972) на Балтийском заводе в Ленинграде спущен на воду атомный ледокол «Арктика».

Мурманское пароходство служит России

В конце декабря Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев провел пресс-конференцию, на которой подвел предварительные итоги 2007 года.

— Планы пароходства на этот год, в основном, выполнены, создана база для дальнейшего развития, — сообщил журналистам Александр Медведев. — В настоящее время работа флота на 90 процентов обеспечивается контрактами, длительными, на разный период. Это значит, что Компания только на 10 процентов зависит от изменений на фрахтовом рынке. Поэтому мы можем планировать и осуществлять замену, обновление флота. Например, в ближайшее время запланировано подписание контрактов на строительство в Китае 12-ти балкеров ледового класса. Грузоподъемность судов традиционная для Мурманского морского пароходства — 30 тысяч тонн.

Сейчас в составе пароходства 34 судна под российским флагом. В 2007 году объем всех грузов, перевозимых морским транспортом пароходства, составит около 7,5 миллиона тонн, что выше аналогичного показателя за 2006 год почти на 20%. В Компании работает 4,7 тысячи человек. В прошлом году было 4,5 тысячи. С июня 2007 года зарплата у моряков Мурманского морского пароходства, работающих на судах с российским флагом, выровнена по сравнению с зарплатой моряков, работающих на судах под «удобным флагом».

В 2007 году флот Мурманского морского пароходства пополнился двумя новыми судами: балкером «Поморье» и танкером «Надежда». Последний сейчас проходит модернизацию.

— То есть мы направление развития не меняем: строим и наливные, и сухогрузные суда, — пояснил Генеральный директор.

Александр Медведев обратил внимание журналистов на то, что Мурманское морское пароходство — это единственная морская судоходная компания в России, которая по-прежнему ориентирована на развитие флота под российским флагом. Так, например, Дальневосточное морское пароходство сейчас сосредоточилось полностью на строительстве флота под иностранным флагом. И даже свой офис из Владивостока переводит в Сингапур. Мурманское же пароходство не собирается уходить из России, Компания будет находиться в Мурманске, платит и будет платить налоги в бюджет Мурманской области и страны. Таково принципиальное решение Совета директоров Компании.

В этом году Мурманское морское пароходство приняло в доверительное управление атомный ледокол «50 лет Победы», который строился с 1989 года. В том, что его все-таки достроили, есть заслуга и нашей Компании. Еще в 2002 году Компания заключила соглашение с Минэкономразвития о том, что пароходство отказывается от государственных субсидий на содержание атомного ледокольного флота и будет зарабатывать на это самостоятельно. Сэкономленные средства были направлены на достройку ледокола. Судно уже сходило в первый арктиче-



Генеральный директор ММП Александр Медведев

ский рейс. Показало себя очень хорошо при прохождении тяжелых льдов. У атомохода «50 лет Победы» очень хорошие мореходные качества.

Что касается разговоров о том, что атомный ледокольный флот могут вывести из управления Мурманского морского пароходства, Александр Медведев высказал следующую точку зрения:

— Недавно созданная государственная корпорация «Росатом» должна заниматься всем циклом обращения с ядерными материалами. Задача, вроде бы, понятная, но есть немало вопросов. Например, атомные ледоколы — не только ядерные объекты, но и транспорт. Как можно передавать

транспортные средства в структуру, которая не занимается транспортом? Мое твердое убеждение: атомными ледоколами должна заниматься структура Министерства транспорта. В свое время, когда достраивался атомный ледокол «Ленин», была дискуссия: кто может управлять этим ледоколом? Ученые-физики, которых нужно научить правилам навигации, либо моряки, которых нужно научить управлять ядерной установкой? Ядерщики сказали, что проще все-таки обучить моряков. Я не говорю о том, что единственной возможной организацией, которой можно отдать в управление атомный флот, должно стать Мурманское морское пароходство, но это

обязательно должна быть структура Минтранса.

2007 год для Компании отмечен реализацией ряда уникальных проектов. В частности, в апреле Мурманское морское пароходство совместно с Северным морским пароходством осуществило доставку строительных материалов к западному побережью полуострова Ямал, на ледовый причал поселка Харасавэй. В соответствии с этим проектом выполнялась доставка грузов на необорудованный берег, самовыгрузка на припайный лед.

Кроме того, в этом году осенью Мурманское морское пароходство доставило груз удобрений в канадский порт Черчилль. По словам Александра Медведева, порт Черчилль ориентирован на экспорт зерна в летний период. Мурманское морское пароходство провело большую организационную работу, нашло грузовладельца в России — производителя минеральных удобрений, который был заинтересован в доставке товара в Канаду. Самой главной задачей было показать, что Черчилль может работать круглогодично в обоих направлениях — на экспорт и импорт. В Канаде это событие получило очень высокую позитивную оценку. В Северной Америке заинтересованы в сотрудничестве в области развития порта и обеспечения регулярных перевозок грузов на Черчилль с использованием судов ледового класса. Пароходство будет развивать это направление — «Арктический мост». В любом случае, в ближайшее время откроется новая линия: Мурманск — Черчилль, или Черчилль — порты России на Балтике.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото автора.



Новогодняя елка и символ Компании белый медведь украсили к празднику вестибюль Службы кадров ММП

проекты

Бункеровочной базе быть

На заседании межведомственной комиссии по размещению производственных сил Мурманской области состоялось рассмотрение «Декларации о намерениях инвестирования в строительство бункеровочной базы». Этот документ был представлен Мурманским морским пароходством.

Необходимость создания бункеровочного комплекса обусловлена тем, что сторонние поставщики не всегда могут гарантировать качество поставляемого топлива на суда Компании. Сейчас его получают от нефтебазы рыбного порта. Однако качество нефтепродуктов не всегда отвечает требуемым параметрам, используемый способ слива приводит к тому, что в топливе обнаруживаются грязевые, паровые, конденсатные добавки. Из-за этого происходили случаи внезапной остановки главных двигателей судов, что чревато серьезными последствиями. К тому же существуют сложности с размещением необходимых объемов топлива на причалах порта. Вот почему Мурманское морское пароходство решило готовить нефтепродукты нужных кондиций на собственной бункеровочной базе.

Проектируемый объект предназначен для снабжения топливом судовых марок собственного флота и флота зависимых компаний Мурманского морского пароходства. На базе будет осуществляться прием и хранение топочных мазутов марки М100 и топлива маловязкого судового, а также приготовление и отгрузка на бун-

керовочные суда топлив судовых марок.

Уже выбрана площадка под комплекс. Она расположена на территории бывшей производственной базы ОАО «Трест Мурманскморстрой» по Нижнеростинскому шоссе в Мурманске. В настоящее время на площадке предполагаемого строительства размещен комбинат железобетонных конструкций, который в ходе строительства будет частично демонтирован. На территории также имеется действующий склад судовых масел.

Отгрузку нефтепродуктов на бункеровочные суда предполагается производить с существующего плавпричала. Сейчас он используется для отстоя судов.

Выбор данного участка обусловлен наличием существующей котельной, железнодорожного пути, расположенного с восточной стороны от площадки, а также существующих причальных сооружений.

Акватория, примыкающая к береговой линии в районе безаварийного подхода, позволяет производить безопасный подход и отход бункеровочных судов, применение которых планируется при эксплуатации бункеровочной базы ОАО «Мурманское морское пароходство» без дноуглубительных работ.

Планируется, что грузооборот бункеровочной станции составит 93 тысячи тонн в год. Стоимость строительства комплекса ориентировочно составит 384 миллиона рублей. Строительство же должно завершиться в 2009 году.

Что касается воздействия на земель-

ные ресурсы при строительстве и эксплуатации бункеровочной базы, то оно будет незначительным, так как объект располагается на уже нарушенных землях, использованных ранее под промышленные объекты, и площадка строительства граничит с промышленными объектами. Предусмотрены меры по предотвращению развития аварийных ситуаций, а также противопожарные мероприятия. Разработаны разделы: инженерно-технические мероприятия гражданской обороны, мероприятия по предупреждению ЧС.

По проведенной оценке воздействия на окружающую среду не предполагается значительного изменения сложившейся в районе экологической ситуации, влияющей на атмосферный воздух, водные ресурсы, рельеф местности, почвы, растительный и животный мир.

Заслушав информацию Генерального директора ОАО «Мурманское морское пароходство» Александра Медведева о строительстве бункеровочной базы, межведомственная комиссия одобрила проект. Пароходству рекомендовано устранить замечания и учесть предложения членов межведомственной комиссии при дальнейшей разработке проектной документации.

Надо отметить, что реализация проекта будет способствовать созданию новых рабочих мест и повышению инвестиционной привлекательности Мурманска.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

Наперекор ветрам и непогоде

30 декабря 1977 года на пассажирском теплоходе «Клавдия Еланская» был поднят Государственный флаг СССР. С того момента началась славная и увлекательная история белоснежной красавицы. За три десятилетия своей жизни этот теплоход стал настоящей «визитной карточкой» Мурманска, знатоки отзываются о нем как об одном из лучших пассажирских теплоходов своей эпохи, а любители морских круизов по достоинству оценили уют и комфортабельность судна. К своему юбилею «Клавдия Еланская» подходит с внушительными результатами: за тридцать лет теплоходом пройдено 1376636 морских миль, перевезено 615 тысяч пассажиров и доставлено 123987 тонн груза.

Сегодня «Клавдия Еланская» работает на линии Мурманск – Островной. Но так было не всегда. Еще каких-то 15 лет назад она совершала рейсы по более далеким маршрутам: Англия, страны Скандинавии, Куба, Африка, Франция, знаменитые арктические круизы на остров Шпицберген...

О том, как складывалась морская судьба теплохода, чем он живет сейчас и какие перспективы на будущее, корреспонденту «Арктической звезды» рассказывают члены экипажа и гости судна.

Судно обладает душой

– Тридцать лет для судна – это как для человека пятьдесят, – начинает свой рассказ капитан теплохода Николай Рапацевич. – Пришла пора мудрости и солидности, наработан богатый опыт и сложилась репутация. Судна – они так же, как и люди, обладают душой и даже имеют свой характер. Одни живут и умирают героически, другие проживают длинную и спокойную жизнь, а некоторые загораются как звезды, которые мы любим – такая судьба у «Клавдии Еланской».

В разное время у теплохода были свои поводы для гордости. Это и экзотические круизы по Северному Ледовитому океану, и участие в организации Олимпийских игр 1980 года. А с начала 90-х «Клавдия Еланская» встала на обслуживание социально значимой линии, находящейся под контролем Правительства России, Мурманск – Островной.

ЗАТО Островной – ранее Гремича – один из самых отдаленных от Большой земли населенных пунктов. Добраться до него можно лишь по воздуху на вертолетах и по морю. Сейчас «Клавдия Еланская» – единственное судно, способное выполнять задачи по транспортировке людей и грузов в этот пункт.

– Наше судно «островитяне» ласково прозвали кормильцем. Ведь мы не только даем им возможность поддерживать связь с областным центром. От нашего труда зависит наличие товаров в магазине, лекарств в аптеке... Осознание того, что твой труд нужен и важен для людей, сказывается не только на уровне ответственности, с которой мы принимаемся за дело, но и помогает испытать большое моральное удовлетворение от качественно выполненной работы. И как бы громко и нескромно это ни прозвучало – работы на благо людей. Да и работать с людьми – это всегда сложнее, но гораздо интереснее, чем возить груз.

По словам капитана, главный интерес состоит в том, что здесь, на «Клавдии Еланской», люди представляют не обезличенными «пассажирами». Это живые люди со своими судьбами, радостями и невзгодами. Для многих за все эти годы «Клавдия Еланская» стала, практически, вторым домом, членов экипажа они знают по именам и обращаются за советами, делятся проблемами, а те, в свою очередь, сочувствуют, поддерживают, помогают...

– Даже роды дважды принимать приходилось! Дело давнее, но до сих пор помню в деталях эти события. Мальчик и девочка. Жаль только, что девочку Клавдией не назвали, хоть мы всем экипажем упрашивали.

К 2010-му году должен быть завершен проект по переселению жителей Островного, а само ЗАТО будет закрыто, но, как рассказал Николай Васильевич, «Клавдия Еланская» без работы не останется.

– К лету 2008-го года мы планируем начать рейсы в Кандалякшу, с заходом в полупутные портопункты, и круизы на Соловки. Со временем они смогут стать альтернативой рейсам на Островной.

В том, что и на этой линии «Клавдия Еланская» будет востребована, Николай Васильевич несколько не сомневается. И считает пассажирский флот делом перспективным.

– Люди потихоньку оправились от финансовых и социальных потрясений. И стараются не просто выжить, а жить и получать от жизни удовольствие. Вот и растет спрос на морские путешествия, для которых наше судно подходит как нельзя лучше.

Дорога жизни

В день отхода на борту судна всегда очень людно. Пассажиры, провожающие, представители портовых служб.

– Это судно – вся наша жизнь, – делится «островитянин» Андрей Тормышев. – И буквально, и фигурально. С ним, наверное, у каждого жителя Островного связана масса теплых и светлых воспоминаний. Маршрут Мурманск – Островной – Мурманск для нас – это самая настоящая дорога жизни, значимость которой переоценить невозможно.

– Портовый город просто обязан иметь хотя бы один «белый теплоход», – считает начальник Мурманского морского вокзала Иван Володько. – Это вопрос престижа, это дань той самой морской романтике, которая все еще притягательна для всех возрастов. Посмотреть на нашу «Клавушку», насладиться красотами Баренцева моря приезжают даже с Украины! Ко мне часто обращаются люди, служившие в Гремиче или имеющие там близких. В жизни очень важно не потерять связь с дорогими людьми – и вновь приходит на помощь «Клавдия Еланская».

От теории к практике

Как правило, все хорошие специалисты – выходцы из хороших школ. Этот принцип действует и на «Клавдии Еланской». Будучи заинтересованным в высоком уровне своих профессиональных преемников, экипаж теплохода всегда с радостью принимает на практику курсантов, благо учить есть чему.

Особенно активно с судном сотрудничает школа № 53, знаменитая своими специализированными мор-



Старший механик
Владимир Манулин



Боцман Виктор Чайка
поднимал флаг на судне

скими классами. Кадеты отправляются в стандартный для этого судна рейс, стоят вахты, выполняют поильную работу моряков и заодно получают возможность испытать всю специфику «морских будней» на себе, определиться в правильности выбранного пути.

Но не только кадеты морских классов проходят на «Клавдии Еланской» «курс молодого бойца». На период практики на борту судна собираются курсанты из многих морских вузов страны. С годами у членов экипажа выработался свой стиль работы с практикантами.

– Я категорически против привлечения практикантов к различным помывочным и покрасочным работам, – говорит старший механик Владимир Манулин. За годы работы на «Клавдии Еланской» он поделился профессиональным опытом с немалым количеством курсантов. – Каждый должен оттачивать свое мастерство на том, с чем ему дальше придется работать. Из стен учебного заведения должен выйти хоть молодой, но специалист. Уже знающий работу машинного отделения, а не профессионал по «покраске-помывке» с дипломом механика.

Этот не хитрый, но эффективный метод дает положительные результаты. До Владимира Анатольевича не раз доходила информация об успехах его учеников.

– Я просто очень хорошо помню свою практику, когда ждали, когда же начнется то «самое интересное», ради которого мы пришли на флот, – говорит он.

Женщина на судне – к порядку

– Я преклоняюсь перед женщинами-морячками! Их присутствие в рейсе нас, мужчин, облагораживает! – с этими словами капитан представил мне старшую бортпроводницу Зинаиду Мину.



Капитан Николай Рапацевич



Старшая бортпроводница
Зинаида Мину



Начальник морвокзала
Иван Володько



Пассажир Андрей Тормышев

Зинаида Ивановна относится к когорте «старожил» «Клавдии Еланской», ее трудовой стаж уже 22 года.

– В жизни много места для счастливых случайностей, – рассуждает она. – Благодаря одной из них я и попала в наш экипаж. Дело было в 1985-м году, я приехала в Мурманск погостить к сестре. Проходила мимо паромной Службы кадров. Думаю, дай, на всякий случай, оставлю анкету. Пригласили работать на «Клавдию Еланскую». Вот так и стала случайность судьбой, и, надо сказать, счастливой!

Здесь, на судне, Зинаида Минуна обрела свое семейное счастье, посетила множество стран. Больше всего ей понравилась Швеция и, конечно же, мечта каждой женщины – столица мод Париж.

– Наше судно зашло в порт Руан, ну а оттуда мы всем экипажем совершили «вылазку» в столицу. У нас в магазинах тогда были голые полки, а тут – глаза разбегаются от изобилия. Купила шубу и, разумеется, флакон духов, – вспоминает с улыбкой она.

Но одной из главных радостей жизни, по словам моей собеседницы, остается ее любимая работа.

– Мы, бортпроводники – первые, кого видят пассажиры, поднимаясь на борт судна. Именно мы задаем настроение их поездке. Поэтому мы

не имеем права быть раздраженными или недовольными. Пассажир всегда прав, даже если он ведет себя не совсем красиво. Но надо отдать должное нашим гостям в том, что они стараются все же быть на высоте. Пассажиры привыкают к теплоходу как к родному дому. Контигент у нас самый разнообразный. Я часто общаюсь с ними. Отношусь к ним как к своим друзьям, которых знаю уже много лет. Мы стараемся создать на судне обстановку любви и терпимости друг к другу, чего людям в повседневности очень не хватает. Приятно отметить, что пассажиры тоже отвечают взаимностью: начинают желать доброго утра, доброй ночи, приятного аппетита, рассказывают, где они были в течение дня. Мне кажется, что если не будет нашей транспортной линии, люди потеряют очень много даже в качестве общения друг с другом.

В конце месяца на теплоходе начинается горячая пора – жители Островного готовятся отмечать праздники, но 30 декабря на борту судна соберутся все члены экипажа, ветераны и друзья, немалым количеством которых «Клавдия Еланская» обзавелась за три десятка лет. Гости проведут старый год и встретят новый – новый год в жизни этого замечательного судна.

Дарья ДОЦЕНКО.
Фото автора.

Мурманск начинается с клуба моряков

И это сущая правда применительно к экипажам судов, которые заходят в Мурманской морской торговый порт. Наш «Seamen's club» удобно расположился недалеко от главной проходной порта по пути в центр города. Мимо него невозможно пройти.

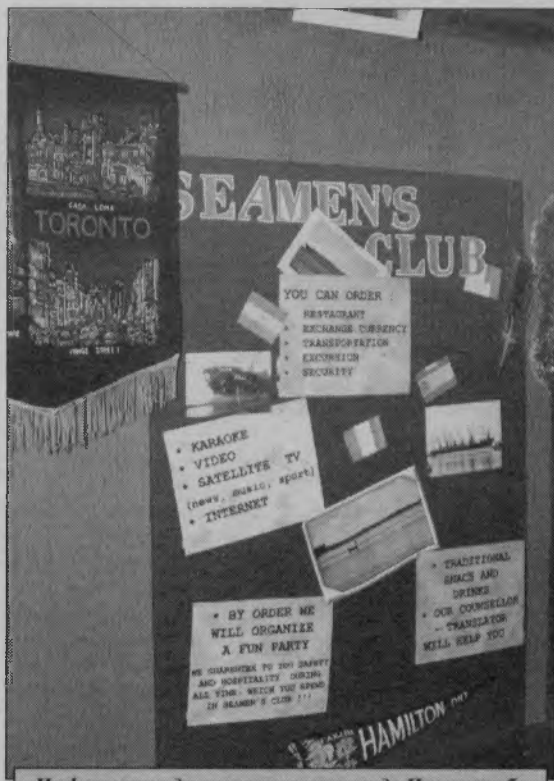
Мурманский клуб моряков после длительного перерыва был воссоздан при непосредственной поддержке Международной федерации транспортников (ITF) почти четыре года назад. С тех пор сотни моряков разных национальностей побывали в нем. В уютной обстановке клуба они могут расслабиться после трудных рейсов по штормовым северным морям. Это абсолютно безопасное место в городе, где моряки могут быть уверены, что их жизни и кошелек ничему не угрожает. Можно сказать, что здесь действует строгий фэйс-контроль. Человека с улицы, если он не моряк или не член морского профсоюза, в клуб не пустят.

Оказавшись на суше, свободное от несения вахты время моряки с удовольствием проводят в клубе. К их услугам бар с недорогими напитками. Цены, действительно, ниже, чем в большинстве кафе и ресторанов Мурманска. Гостеприимный персонал всегда готов помочь и добрым словом, и советом. Как пройти в ближайшую аптеку, торговый центр, отделение связи, банк, обменный пункт – на эти и многие другие вопросы сотрудники клуба готовы ответить обстоятельно на хорошем английском языке, дать план города.

Но и в самом клубе моряков можно получить различные услуги. В частности, позвонить по телефону на родину, отправить письмо или открытку, заказать экскурсию по городу, воспользоваться бесплатным доступом в Интернет. Причем свою работу сотрудники клуба выполняют за весьма скромную заработную плату. Но они ее любят, иначе бы не приходили бы сюда, чтобы помочь коллегам в выходные дни.

Надо сказать, что «Seamen's club» – это не только место релаксации и отдыха, где можно посмотреть спутниковое телевидение, спеть караоке. Если с моряком случилась беда, то с ней он тоже идет в морской клуб. Персонал оперативно соединит попавшего в трудное положение моряка или даже весь экипаж с инспектором ИТФ Константином Кривенко. Такие случаи, увы, не редкость.

Посетив «Seamen's club» в один из ненастных декабрьских вечеров, я познакомился с двумя иностранными моряками с теплохода «Эффи». На улице холод и вьюга, а в клубе играет спокойная музыка, мягкий свет, тепло. Индус Шрикант и филиппинец Флоренцио Алла в первый раз оказались за Полярным кругом. Их судно пришло за грузом апатитового концентрата, который доставят в Иран. Моряки были рады стоянке. Когда выдалось время, пришли в морской клуб, коротали вечер за круж-



Информация для моряков на стенде Интерклуба

кой пива. Их коллега по экипажу из Шри-Ланки пытался дозвониться на родину. Но в клубе бывают и более многолюдные дни. Частенько здесь отмечают дни рождения, праздники. Лучшие моменты запечатлены на фотоплёнку, и фотографии украшают интерьер клуба.

А еще моряки оставляют о себе память в Мурманске, даря нехитрые подарки. Все они также выставлены в зале – макеты судов, флаги разных стран, выпелы, сувениры. А в Книге отзывов они оставляют свои записи и даже рисунки. Вот одна из многочисленных записей:

«Это очень замечательное место («Seamen's club» – Авт.), хоть в вашем городе весьма холодно. Здесь добрый персонал. Спасибо вам за все, что вы делаете для моряков. До скорой встречи».

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

На снимках справа: гости Интерклуба с теплохода «Эффи».

Фото автора.

Дорогие друзья!

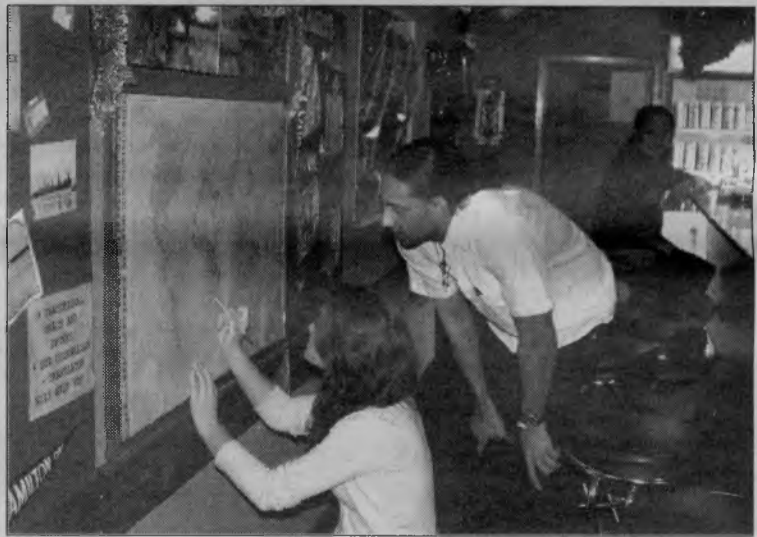
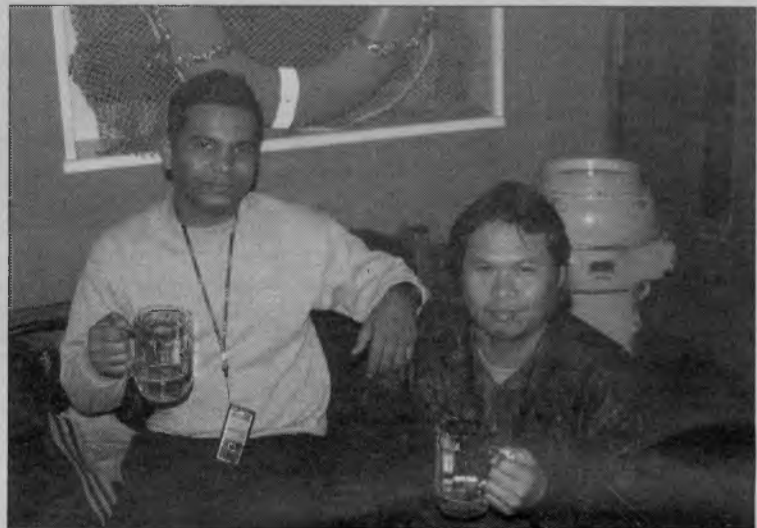
Профсоюзный комитет плавсостава ОАО «Мурманское морское пароходство» Российского профессионального союза моряков поздравляет вас с наступающими праздниками Новым годом и Рождеством Христовым!

От всей души желаем всем здоровья, счастья, душевного тепла, успехов и удачи, благополучия вашим семьям.

Пусть все печали и невзгоды останутся в старом году, а новый будет благодатным, добрым, богатым и радостным!

Владимир ШУЛЬГА.

Председатель профкома плавсостава
ОАО ММП РПСМ.



представляет лауреата премии имени В.С. Маслова 2007 года



Людмила Пантелеева принимает поздравления

13 декабря в актовом зале Мурманского государственного педагогического университета состоялась торжественная церемония вручения Премии имени арктического моряка Мурманского морского пароходства, писателя, известного общественного деятеля Кольской земли Виталия Семеновича Маслова. Она была учреждена в 2005 году ОАО «Мурманское морское пароходство», когда отмечалось 70-летие нашего выдающегося земляка.

Большинством голосов Лауреатом общественной премии имени Маслова за 2007 год признана Людмила Тимофеевна Пантелеева, профессор кафедры литературы Мурманского государственного педагогического университета. В соответствии с утвержденным Советом директоров Мурманского морского пароходства Положением о присуждении премии Лауреату вручается памятный нагрудный знак, Диплом и денежное вознаграждение в размере 30 тысяч рублей.

Вручение премии имени В.С. Маслова

Мастер словесности

Присуждение премии проводит общественный Совет, состоящий из известных граждан Мурманской области. Рассмотрев поступившие анкеты-характеристики кандидатов на присуждение Премии, члены Совета провели тайное голосование. В этом году на участие в конкурс было подано семь заявок. Большинство голосов Лауреатом общественной премии имени Маслова за 2007 год признана Людмила Тимофеевна Пантелеева, профессор кафедры литературы Мурманского государственного педагогического университета. В соответствии с утвержденным Советом директоров Мурманского морского пароходства Положением о присуждении премии Лауреату вручается памятный нагрудный знак, Диплом и денежное вознаграждение в размере 30 тысяч рублей.

предваряет VI Масловские чтения, которые традиционно проводятся в МГПУ. Заместитель Генерального директора – Директор Департамента социальной политики ММП Валентин Зимин под бурные аплодисменты студентов и преподавателей вуза вручил награды лауреату. Растроганная торжественностью момента Людмила Тимофеевна, несмотря на солидный возраст, поклонилась почти до пояса и произнесла слова сердечной благодарности Мурманскому морскому пароходству, которое поддерживает представителей науки, культуры, образования Кольского Заполярья, а также бережет память о Виталии Семеновиче Маслове.

Людмила Тимофеевна Пантелеева – весьма известный человек в нашем крае. Большинство преподавателей русского языка и литературы области прошли ее «университеты». Сама Людмила Тимофеевна после окончания Ленинградского государственного педагогического института имени А.И. Герцена приехала в 50-е годы в Мурманск по распределению. Работала учителем русского языка и литературы в школах города, а с 1962 года – на кафедре литературы Мурманского педагогического института в должности старшего преподавателя, доцента, а с 1993 – про-

фессора Мурманского государственного педагогического университета.

Пантелеева – специалист по древнерусской литературе. Огромное значение она придает работе по краеведению. В конце 50-х годов с группой студентов и преподавателей Мурманского пединститута принимала участие в краеведческих экспедициях по Терскому берегу, собирая фольклор помо- ров. На основе этих исследований была издана книга «С любовью к родному краю», посвященная истории Кольского Заполярья. В настоящее время Людмила Тимофеевна продолжает вести большую научную работу.

Людмила Тимофеевна Пантелеева стояла у истоков проведения праздника «День славянской письменности и культуры», принимает активное участие в организации и открытии музея, посвященного этому празднику. Она – автор и составитель двухтомного учебника – хрестоматии «Литература Кольской земли». Труд Людмилы Пантелеевой отмечен медалью имени К.Д. Ушинского. Ей присвоено звание «Почетный профессор МГПУ».

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

Фото автора.



Зимой – в морях и океанах...

Катастрофы и бедствия с судами в Керченском проливе в ноябре нынешнего года потрясли, кажется, всю морскую общественность, да и не только морскую. И в самом деле: в течение суток погибли 4 судна, 6 судов вынесло штормом на берег, два танкера потерпели тяжелые аварии, причем один из них разломился и произошел большой разлив нефтепродуктов. Случились кораблекрушения с гибелью судов и в других бассейнах. Специалисты, вероятно, разберутся и установят суть и обстоятельства этих чрезвычайных происшествий на море, а точнее в Керченском проливе.

Если кратко о главных причинах катастроф и бедствий в этом районе, то они, как говорят – лежат на поверхности. Первая причина вполне объективная – погодные условия. Тут, справедливости ради, добавим, что в подавляющем большинстве случаев кораблекрушений и бедствий на море первопричиной являются, как правило, неблагоприятные погодные условия: шторм, ураган, туман, грозвые явления и т.д. А тяжелый шторм в Азово-Черноморском бассейне в то время имел место быть.

Понятно, что катастрофа как, впрочем, всякая беда, непредсказуема. Но при всем том моряки должны быть профессионалами, готовыми ко всяким чрезвычайным происшествиям на море. Это неписаный закон. Ну, что случилось – то случилось.

Другая причина таких печальных происшествий – это неудовлетворительное техническое состояние многих судов. Тут, как говорят моряки, «...и к гадалке ходить не надо!». И, наконец, третья, на наш взгляд, тоже весьма серьезная причина – «человеческий фактор»: недостаток знаний, опыта, профессиональных навыков у специалистов, управляющих судами и их силовыми установками. Еще дедушка Крылов писал: «Чтоб музыкантом быть, так надобно уметь...!».

Ну, это там – на юге. А что касается Северного бассейна и условий работы в нем, то здесь всё так же, только много сложнее. Специалистам – морякам хорошо известно, что в период с ноября по апрель Баренцево, Норвежское, Северное моря, а также северная часть Атлантического океана находятся под особым интенсивным воздействием глубоких и обширных циклонов. Частые и продолжительные штормы на бескрайних морских и океанских просторах от побережья Северной Америки до Шпицбергена и Новой Земли, низкие температуры воздуха и воды, вызывающие обледенения судов, и плотные, продолжительные туманы резко осложняют работу судовых экипажей.

Наш транспортный флот в осенне-зимний период практически постоянно работает в экстремально штормовых условиях. И успешное, безаварийное плавание в этих широтах может быть достигнуто только надежным техническим состоянием флота, а также безупречной выучкой и всесторонней практической подготовкой экипажей.

Не секрет, что большинство наших транспортных судов тоже имеют солидный, если не сказать предельный эксплуатационный возраст. Но они продолжают работать. Поэтому первой и главной



Судоводители превысили скорость

задачей моряков – специалистов является своевременная и всесторонняя подготовка судна к предстоящему плаванию. Это обстоятельство осмотры его корпусных конструкций, проверки исправности люковых закрытий, систем, механизмов, судовых устройств. Тут не может быть мелочей или скидок с расчетом – авось пронесет. Каждый опытный моряк понимает, должен понимать, к чему могут привести в штормовом море неплотное закрытие горловин танков, особенно в трюмах, неисправности клапанов в водоотливных системах, небрежно закрепленный груз в трюмах и на палубе.

Пальными морскими или океанскими переходами, с большой вероятностью встречи со штормовыми погодами, очень важное значение имеют вопросы прочности, остойчивости и непотопляемости судна. Нельзя не отметить, что аварийные происшествия, связанные с потерей остойчивости из-за смещения грузов, были и остаются, к сожалению, не редкими явлениями в мировом судоходстве. Вспоминается особенно страшная трагедия, происшедшая в зимней Атлантике в 1978 году. На переходе из Голландии в США, застигнутый жестоким штормом, из-за смещения груза погиб немецкий лихтеровоз. Мощный современный корабль длиной 270 метров, шириной 32 метра, грузоподъемностью 45 тысяч тонн, имевший скорость 17 узлов (более 30 км в час), стал жертвой океана, унеся с собой весь экипаж – 27 моряков. Кстати сказать, мы на теплоходе «Немирович-Данченко» следовали тогда из Канады в Европу и тоже попали под удары этого океанно-дикого океанского шторма. Трепало по «высшему разряду», как грустно шутят моряки: «...смотри – куда лететь!?!». Разумеется, свидетелей той, разыгравшейся в океане трагедии, не осталось. По последней информации специалисты установили, что причиной гибели судна явилось смещение груза металлоизделий и стали в палубных лихтерах. В результате лихтеровоз, получивший запредельно опасный крен более 50 градусов, под ударами огромных океанских волн опрокинулся вверх килем и затонул.

Да, смещение груза – это чрезвычайное происшествие на море, и если не принять своевременных и решительных мер по его предотвращению, то судно может оказаться в опасной ситуации, и бороться за его живучесть в условиях зимнего шторма бывает чрезвычайно трудно и опасно для экипажа. И часто вспоминалась незамысловатая «заповедь» старого боцмана: «Готовь судно к плаванию в порту – тогда и в море будет спокойно!».

Что скрывать – подчас бывает и так, что береговые «командиры» в погоне за собственными выгодами, пытаются оказать давление на капитана с целью ускорить выход судна в море, что называется «любой ценой». Такие «методы» не делают чести ни руководителям, ни исполнителям и должны пресекаться жестко и решительно. Никто не имеет права оспаривать или отменять законных требований капитана, отвечающего за судно и жизнь моряков, когда дело касается размещения и крепления груза в соответствии с установленными правилами и техническими условиями.

Среди некоторой части моряков бытует мнение, что решающими условиями безопасности судов являются только их размеры и мощность машин. С этим нельзя полностью согласиться. Многовековым опытом мореплавания доказано, что успех единоростового судна с океанской стихией, в конечном счете, зависит от знаний, опыта, профессиональной подготовленности и крепкой сознательной дисциплины экипажа, прежде всего, командиров во главе с капитаном. Хорошо подготовленное к плаванию и толково загруженное судно нуждается еще в грамотном судовождении и надежном, умелом управлении им, особенно в шторм. Мореходный опыт подсказывает, и об этом нужно всегда помнить, что из-за неумелых, безграмотных действий и небрежного управления самое надежное, современное судно может быть приведено в немореходное состояние и поставлено в опасную, а иногда и аварийную ситуацию. Штормовое море, а тем более океан не прощают судоводителям ошибок, беспечности, небрежности, независимо от того,

большими или малыми судами они управляют.

Для управления судном в штормовую погоду не существует конкретных правил и указаний. Есть лишь общие положения, которые приводятся в специальных пособиях и являются рекомендациями для плавания. А исходя из собственного моряцкого опыта, можно кратко перечислить и посоветовать то, ЧЕГО НЕЛЬЗЯ ДЕЛАТЬ В ШТОРМ:

- Недооценивать признаки приближающегося шторма и своевременно не принимать всех возможных мер для расхождения с ним;

- Не сделать до приближения шторма судно настолько мореходным, насколько это возможно;

- Вести судно на большой скорости при встречной волне или зыби из-за боязни быть обвиненным в излишней осторожности (особенно касается молодых капитанов);

- Следовать курсами, при которых судно испытывает особенно резкую и размашистую качку.

И в заключение очень хочется еще раз обратить внимание капитанов, командиров и всех членов экипажей судов на обеспечение постоянного, жесткого контроля за соблюдением главных условий безопасности судов: водонепроницаемость корпуса, герметичность всех его закрытий, исправное состояние и безотказная работа силовой установки, рулевого устройства, других механизмов и систем; оптимальная загрузка, надежное крепление грузов, а также грамотное, расчетливое и осмотнительное управление судном при штормовом плавании. При безусловном выполнении этих требований экипажи, как правило, успешно справляются со своими задачами при всех условиях плавания и в любых, даже самых нештатных ситуациях – проверено опытом многолетних плаваний во всех районах мирового океана.

Леонид СЕЛИВЕРСТОВ.
Капитан дальнего плавания.

в Северном морском пароходстве

Пополнение флота

Накануне Нового 2008 года Северное морское пароходство преподнесло подарок себе и своим партнерам, приобретя два многоцелевых судна у германского судовладельца. Это очень перспективные по своим качествам теплоходы, способные перевозить грузы в контейнерах, целлюлозу, бумагу, пиломатериалы, металлы. Оба судна получили знаковые для Севера имена – «Михаил Ломоносов» и «Холмогоры», такое решение принял Совет директоров компании. Первым в Архангельск придет теплоход «Михаил Ломоносов». В начале наступающего года – «Холмогоры».

Оба судна обладают высоким классом автоматизации, что позволяет экипажам комфортно их эксплуатировать. «Михаил Ломоносов» построен на германской верфи в 2000-м году. Длина судна 92 метра, ширина – 16,9 метров. Осадка – около 6 метров. Дедвейт – 4805 тонн, контейнероёмкость – 370 TEUs. Ледовый класс – 1А.

Руководство Северного морского пароходства считает, что «Михаил Ломоносов» и «Холмогоры» – наиболее оптимальный с точки зрения эксплуатации вариант для расширения грузовой базы компании, в первую очередь, для развития линейных перевозок и, в частности, контейнерных. Но из-за высоких ставок сборов в порту Архангельск экономически целесообразно будет использовать эти суда на Балтийском направлении.

Фрахтователи заинтересовались новым приобретением ОАО СМП и с нетерпением ждут прихода судов в порт приписки Архангельск.

Архангельску от моряков

Более 11000 огней зажгли на елке, установленной перед зданием Северного морского пароходства. Поддерживая добрую традицию уже в течение пяти лет, судоходная компания ежегодно устанавливает живую ель, каждый год меняя световое оформление новогодней красавицы.

В этот раз ель привезли из Холмогорского района. Ростом «елочка» вышла 20 метров, нижние ветки раскинулись на 7 метров. Пушистую красавицу к зданию пароходства доставили глубокой ночью в сопровождении инспекторов ГИБДД, чтобы не мешать движению автотранспорта. Еще несколько дней ушло на украшение, и вот елка сияет всеми своими огнями, радуют горожан светящиеся олени, завораживает иллюминация-сюрприз. Сотни архангелогородцев уже успели восхититься зеленой красавицей. Это настоящий подарок горожанам от коллектива Северного морского пароходства.

Пресс-служба ОАО СМП.

Универсалы с БТО

Как судовому электромеханику, в 70–80 годах мне частенько приходилось обращаться за помощью на плавмастерскую. Или как официально называли ее – База технического обслуживания (БТО). В этой связи мне хотелось бы вспомнить добрым словом электриков БТО Неуступова и Филиппова. Это были два Анатолия, неразлучные на работе и в жизни товарищи. К сожалению, многолетняя и продуктивная связь в течение почти 30 лет, оборвалась в связи с трагической гибелью Анатолия Филиппова. Их хорошо знали на флоте не только как энергичных специалистов своего дела, но и общительных, с богатым чувством юмора парней. В свое время, они оказали мне существенную помощь при аварийном ремонте электропривода брашпиля на рудовозе «Ургенч», монтаже и наладке котельной автоматики на дизель-электроходе «Куйбышевгэс», системе управления и сигнализации на теплоходах серии «Джанкой». А сколько монтажных, профилактических и аварийных ремонтных работ выполнено ими на других судах?!

Специфика эксплуатации оборудования морских судов такова, что оно постоянно подвержено воздействию агрессивной среды. Соленая морская вода со временем приводила в негодность стальные трубопроводы. Водотечность израненных труб машинная команда рудовозов устраняла хомутами, бандажками и сварными заплатками. Старший механик теплохода «Дедовск» Михаил Дмитрич Ползунов* однажды в сердцах сказал: «Не обойтись без хлопцев с «плавмастеры»! Так что в очередной рейс, с заходом для докового осмотра в Гамбурге, стармех «выбил» четверых трубопроводчиков.

...Бригаду слесарей возглавлял Иван Конончук, мужчина средних лет, небольшого роста, плотный и лысый, однако балагур да весельчак. На судно он прибыл не только со специнструментом, но и с неразлучной гармошкой в потрепанном, выдавшем виды, футляре.

Командированных поместили на нижнюю палубу, в просторную, четырехместную практикантскую каюту. Как только рудовоз покинул родные Кольские берега и проложил пенную дорожку вдоль темной,

мрачной и скалистой Норвегии, в большой каюте послышался веселый гомон. Гармошка и задорные песни озвучили коридор нижней палубы рудовоза. Топот ног в кирзовых сапогах пустившегося в задорный пляс лысого бригадира Конончука сопровождал отходной «фуршет». Мотористы, выходя после вахты из машинного отделения, лишь понимающе усмехались:

– Вырвались мужики на свободу, пусть отдохнут...

Конечно, второй механик Селихов держал под контролем трубопроводчиков и просил слегка уюмониться. На что бригадир Конончук торжественно обещал:

– Виктор Семеныч, упущенное наверстаем с лихвой! «Железное» слово бригадира плавмастерской!

И надо отдать им должное, бригада «расслаблялась», не покидая каюту, и слегка умерила децибелы. Бывалый стармех Дмитрич успокаивал Селихова:

– Пусть «стравят пар», основной объем работ все равно предстоит на стоянке в Гамбурге. Предупреди только, чтобы в доке не баловались гармонью. У пожилых немцев это может вызвать неприятные воспоминания о лютном морозе и окопах Сталинграда. А в ремонте нам это ни к чему, напутают «случайно» с клапанами, объявляя потом в море аврал...

И конечно, Михаил Дмитрич не ошибся в прогнозах. В доке слесаря работали по 12–14 часов, пот градом струился по физиономиям, когда головы чумазных ремонтников показывались над плитами. Дело спорилось в умелых руках, то был героический труд! Стармех Дмитрич, довольно потирая руки, пояснял молодому вахтенному механику Ване Сидорову:

– Это тот самый народ, что умеет и «расслабляться», и ударно поработать. Не в пример некоторым морякам судна, – и многозначительно посмотрел в его сторону. Гора изношенных, дырявых труб выросла на кормовой палубе в результате ударной работы фирмачей. Оказали помощь и электромеханику с прокладкой силового кабеля в трубе к четвертому грузовому крану...

В среде командированных трубопроводчиков особо «проявился»

скромный с виду специалист широкого профиля Афанасий Сморгочков. Небольшого роста, худенький, рыжеволосый мужичок лет сорока, работал молча и сосредоточенно, в отличие от коллег, редко улыбаясь. Удивлялись моряки его разносторонним способностям. По вечерам Афанасий «выступал» в роли кино-механика – «крутил» взятые в рейс фильмы и попутно чинил старенький аппарат «Украина». А когда приболел штатный повар Толик Павловский, Сморгочкова освободили от трубопроводных работ. Надев белый халат и колпак, он также молча варил щи и кашу. Причем вполне съедобные.

В своей каюте Афанасий Афанасьевич открыл циркулярно, подстригал не только под «бокс» или «нулевку», но и умудрился изобразить на большой голове стармеха Дмитрича модную французскую полку! Оглядывая себя в зеркале и выражая восторг, механик дружелюбно шутил:

– И где только научился, черт рыйж!

Талантливые люди во всем талантливы. Именно такими запомнились специалисты широкого профиля с БТО...

По окончании ремонта в Гамбурге второй механик докладывал стармеху:

– Михаил Дмитрич, бригада Конончука, как и обещала, потрудились ударно, перевыполнив все запланированные работы!

На что старший механик философски заметил:

– Дело проверенное, хорошие люди воздадут сторицей за добро. Теперь можно и гармошку достать из футляра...

Обновленный в ремонте теплоход «Дедовск» держал курс к родным берегам. Экипаж теплохода, включая трубопроводчиков БТО, с хорошим, почти праздничным настроением, готовился к встрече с родными. Тем паче, после удачных походов по торговым лавкам старинного Гамбурга...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.
Фото автора.

* Все имена и фамилии, исключая электриков БТО Филиппова и Неуступова, изменены. Автор.



Теплоход «Дедовск» в Мурманском порту



Подарки уходящего года

Накануне Нового года музей Компании получил замечательные подарки.

Небольшую коллекцию значков с изображением старых и современных ледоколов, транспортных судов подарил музею работник Службы информационных технологий Николай Анатольевич Приймаченко.

Анатолий Алексеевич Черепанов принес в дар музею свои капитанские награды, полученные в международных спортивных соревнованиях.

Капитан легендарного ледокола «Красин» Ростислав Ростиславович Гайдовский передал музею памятные настоящие медали.

Вдова А.И. Тумпарова, бывшего директора РТП «Атомфлот», Валентина Николаевна в память о покойном муже подарила его самую дорогую награду – медаль «Заслуженный работник транспорта» и настольную медаль, которой в восьмидесятые годы Андрея Ивановича Тумпарова награждал Центральный комитет КПСС.

А судомоделисты Мурманска изготовили две модели наших судов. Владимир Самохин – автор микромодели теплохода «Кола». Она пополнила экспозицию «Флот на ладони». Несмотря на небольшие размеры, модель выполнена строго по чертежам. Трапы, леера, иллюминаторы – все как на настоящем теплоходе, только в 500 раз меньше.

Более габаритная модель теплохода «Грумант» выполнена в масштабе 1:200 Валерием Дубасовым. Изящный корпус, открытые трюма, контейнеры с грузом – все как у оригинала.

А еще в нашем музее появилась старинная икона покровителя всех моряков Николая Чудотворца.

Валентина КАРЕПОВА.
Фото Галины ЛОГИНОВОЙ.

Секреты полярной ночи

Как считали древние, ночь человеку дана для того, чтобы он хорошо жил днем. Но полярной ночи могут радоваться только туристы и лесные звери. Да и то не все.

Юмористы шутят: «К полярной ночи надо готовиться серьезнее, чем к брачной». Этот календарный период на широте нашего города официально наступает 2 декабря и длится в течение 40 суток. В это время солнце полностью «игнорирует» мурманчан. И только 11 января, если погода будет ясная, оно покажет свой первый луч, а продолжительность дня составит всего 19 минут.

Такой природный феномен Крайнего Севера отрицательно влияет на физическое и психическое состояние человека. Первые его признаки – появление раздражительности, обидчивости, снижение работоспособности и быстрой утомляемости. Не поднимают настроение у людей и дневная сонливость в паре с ночной бессонницей. Те, кто увлекается физическими нагрузками или активными видами спорта, должны умерить свой пыл и снизить интенсивность занятий на 20%.

Медики научно доказали, что в полярную ночь происходит снижение иммунной активности организма. А если учитывать все неприятности, которые преподносит нам северный климат – вспышки ОРВИ и гриппа, то все силы следует направлять на повышение защитных сил организма. Для этого необходимо правильно организовать режим труда и отдыха.

Приучите себя ложиться спать не позднее 23 часов. Утром не поленитесь сделать 10-минутную зарядку, которая придаст вам бодрости, а контрастный душ поможет даже окончательно проснуться. Привыкайте к утренним прогулкам на свежем воздухе. Быстрая ходьба – испытанное средство от депрессии. К тому же это дешево и необременительно.

Ну, а если вы попытаетесь ходить пешком и на работу, то это еще и снизит для вас шанс не подхватить в общественном транспорте инфекционное заболевание.

А теперь вкусный совет: дружите с овощами и фруктами, при этом не забывайте о северных ягодах, но ограничьте употребление сладостей. На зимнем столе должно появляться больше белковых продуктов и растительных жиров.

Вашими друзьями, которые помогут укрепить иммунитет, должны стать поливитамины, настой шиповника, зеленый чай, экстракты левзеи, аралии, элеутерококка и женьшеня.

Если есть возможность, будет полезно посетить солярий и бассейн. Приложите усилия, чтобы на рабочем месте вас окружали приятные мелочи – живые цветы, фотографии близких. Будьте терпимее друг к другу, избегайте конфликтных ситуаций. Если возник спор, то умный преграждает его первым. Возьмите эту роль на себя. А лицо должна украшать не густая косметика, а милая улыбка.

Будьте оптимистами!

Родион ВЫБОРНОВ.



Дороги, которые нас выбирают

В декабре отметили юбилейные даты два ветерана Департамента технической эксплуатации атомного флота. 60 лет исполнилось Валерию Цареву и 70 – Виталию Харитоненко. Их жизненные пути, в чем-то схожие, в чем-то различные, удивительным образом переплелись. Но каждого из них своя судьба вела по жизни очень настойчиво и определенно.

Что на роду написано

По глубокому убеждению механика-наставника по автоматике Единой службы КИПиА Валерия Царева, «судьба все равно прибьет туда, куда надо». Это доказывает и история его жизни.

Валерий Сергеевич родился в Польше в семье военного. Пожить успел в разных местах, но учиться приехал в столицу – в Московский инженерно-физический институт (МИФИ).

– Возможно, путь каждого человека где-то предопределен, – рассуждает он. – Меня «прививало» к флоту по жизни. Хотя когда поступал в институт, даже не думал, что буду моряком.

МИФИ курировали атомщики, после его окончания Валерий попал на дальневосточный завод «Звезда», ремонтировал атомные подводные лодки. Но «море потянуло», и он перешел в дальневосточный Институт океанологии. Правда, поработал немного и вернулся «в Европу».

Так в 1983 году Царев и попал в Мурманское пароходство, на атомоход «Ленин». Вырос там от мастера КИПиА до инженера, принимал в Керчи атомный лихтерозавоз «Севморпуть», работал на нем до 2004 года и вот уже три года механик-наставник.

Стали моряками и его сыновья. Младший тоже физик, выпускник МИФИ, работал в ядерном центре в Сарове, а теперь стал инженером-дозиметристом на «Арктике». Старший окончил военноморское училище, работал на пограничных судах на Дальнем Востоке, сейчас служит в Анапе, но не исключено, что и его переведут на Север. Судьба?..

Как выяснил Валерий Сергеевич, его предки тоже ходили на Севере по морю. Девичья фамилия его матери Соколова. А с этой фамилией из Костромской земли, с реки Унжа, много мореходов вышло. В том числе, знаменитый капитан «Ленина» Борис Соколов. А на «Севморпути» была медсестра Соколова из тех же мест. Четыре костромских поколения отследил Валерий Царев: в его роду и капитаны, и строители лодок.

А как приходят люди к морской профессии, Валерий Сергеевич видит еще и на новом месте работы. По его мнению, большая проблема сейчас – недостаток квалификации претендентов. Уровень современного образования не всегда соответствует повышенным требованиям безопасности атомного флота. К тому же работа в службе КИПиА связана с техникой самых разных уровней – от гаечных ключей до современных компьютеров и процессоров, она требует разнообразных знаний и того, что в народе называют «сообразением».

Если коротко, специалист КИПиА должен «увязать» работу всех систем судна в единое целое, в единый процесс, включая измерение всех параметров и управление ими. Это не только техника,

связанная с непосредственным движением и работой атомохода, но и обеспечивающая бытовые условия экипажа в многомесячном автономном плавании в Арктике. И каждый «киповец» может найти что-то свое, к чему больше лежат душа и руки – к железу или к технологии.

При подборе кадров надо учитывать и физическое, и, особенно, психологическое состояние людей. Ведь работа на судне – это изолированная среда, постоянные смены часовых поясов, чередование вахт. Влияние этих факторов на человека можно оценить только непосредственно в море. Как рассказал Царев, с такими вопросами наставники столкнулись, например, при комплектовании экипажа «России»: после ее длительного ремонта не все, работавшие успешно в рейсах. Одной теоретической подготовки тут недостаточно, надо «прижиться» в море.

С похожими трудностями на флоте сталкиваются выпускники «сухопутных» вузов. По мнению Валерия Царева, из Томского университета в пароходство приходят грамотные ребята, у них есть знания теории, есть здоровые амбиции, но нет опыта, и к морю им надо еще привыкать. Легче адаптируются выпускники морских училищ, после практики они уже понимают, что такое море, дисциплина, работа в коллективе. Сухопутным ребятам труднее, но тут уж жизнь покажет, приживется специалист или «по касательной пройдет».

Переход от техники к работе с людьми Царев воспринял спокойно, здесь он тоже на месте, и душа не протестует. Проводит собеседования, оценивает будущих коллег. Как самого когда-то принимал на работу и оценивал старший товарищ – начальник электромеханической службы Виталий Харитоненко.

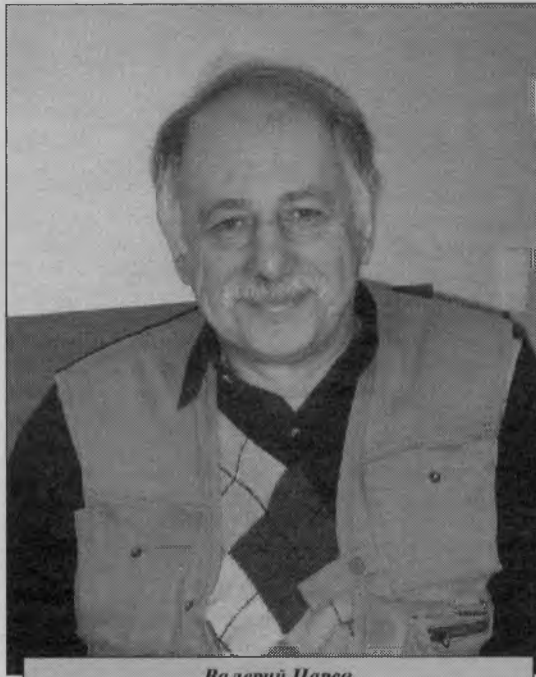
Такая судьба...

Сейчас Виталий Иванович Харитоненко – электромеханик атомного ледокола «Сибирь». У него всего одно место работы – Мурманское морское пароходство, которому отдано 47 лет. На вопрос, как украинский паренек, родившийся в сухопутном Луганске, стал арктическим моряком, да еще атомщиком, он ответил просто:

– Судьба...

Виталий Харитоненко тоже родился в семье кадрового военного. Накануне войны отца перевели из Донецкой области Украины в Закарпатье. В первый же день Великой Отечественной его вызвали по тревоге, и сын больше отца не увидел: он погиб в 1942 году. Семья осталась на 3,5 года в оккупации в Каменец-Подольске, младшему брату Виталия был всего месяц.

После войны шесть лет прожил в Карелии, но в 1953 году семья вернулась на Украину. 10 классов Виталий окончил в Горловке Донецкой области и поступил в Одесское высшее мореходное училище на электромеханиче-



Валерий Царев

ский факультет.

В 1960 году пятеро выпускников Одесской мореходки приехали по распределению в Мурманск, и четверых направили электриками на атомоход «Ленин». А Виталия, который уже имел рабочий диплом, – электромехаником на маленький теплоход «Кола».

До 1972 года Виталий Иванович ходил на судах пароходства. Среди них – ледокол «Капитан Воронин», дизель-электроходы «Лена» и «Индиго», теплоход «Дедовск». На «Индиго» Харитоненко работал шесть лет, а в 1966 году вместе с капитаном Пинежагиным боролся за получение «Золотой трости».

– Сидели на каждом генераторе по электромеханике, на каждом дизеле – по механике, – вспоминает он. – Выжимали из двигателей все, что могли, конечно, в пределах норм технической эксплуатации.

Бывшие однокашники поначалу поддразнивали: «пошел за голубыми штанами». Но какие там «голубые штаны», когда все лето в Арктике, на самовыгрузке – шесть навигаций подряд отходил, пару раз «купался»...

Но, видно, от судьбы не уйдешь – жена поставила условия: или семья или море, хотя накануне свадьбы предупреждал ее: «Смотри, я моряк...» Пришлось искать работу на берегу. Так и по-



Виталий Харитоненко

пал в атомную группу к Леониду Григорьевичу Данилову. Всего-то группа была тогда из 9 человек, включая машинистку. А его друзья из Одессы очень удивились, когда вернулись на «Ленине» в Мурманск и увидели его в атомной группе.

В те годы атомоход «Ленин» прошел модернизацию, строилась «Арктика» – грандиозные дни создания советского атомного флота. Харитоненко возглавлял отдел электрооборудования и автоматики атомного флота, участвовал в строительстве всех последующих атомоходов, включая и ледоколы финской постройки – «Таймыр» и «Вайгач».

Сказать, что работы было много – почти ничего не сказать. Как говорит Виталий Иванович, работа была сложная, напряженная, часто неблагодарная, но очень интересная. Приемки новых атомоходов, частые и длительные командировки, подготовка исторического похода «Арктики» к полюсу...

В атомной группе он отработал 20 лет, до 1992 года. К тому времени уже прошла реорганизация управления, был выведен из эксплуатации «Ленин», достраивались «Советский Союз» и «Ямал». Харитоненко вырастил молодых способных учеников – заместите-

лей, которым можно уже было доверить дело. Хотел еще походить в море, но комиссия не пропустила. Остался на «Ленине» – начали готовить его под будущий музей Арктики.

И вот уже 15 лет Виталий Иванович – береговой атомщик. Работал в период ремонтов на «России», «Ямале». Была и попытка уйти на пенсию в 60 лет. Уехал в марте в Новгород, где построил кооперативную квартиру. Там новые заботы – дача, участок, садово-огородная благодать, но терпения хватило только на несколько месяцев.

Вернувшись в пароходство в 1998 году, он пришел на «Сибирь», которую когда-то принимал с постройки. Как вспоминает Виталий Иванович, и строилась она тяжело, и работала непросто. Такая доля, как говорят знающие моряки, достается всем последним судам в серии. Но «трудного ребенка» и любят больше...

Вот и продолжает Виталий Харитоненко работать на судне, которое знает, пожалуй, до последнего винтика. А 5 января его «Сибирь» отметит свой юбилей – 30 лет в строю атомных ледоколов Российского флота.

Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора
и из личных архивов.

новости морского транспорта

Российским морякам – биометрические удостоверения

Как сообщают информационные агентства, Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) Минтранса РФ с января 2008 года планирует начать выдавать вместо паспортов моряка удостоверения личности моряка (УЛМ), содержащие биометрические параметры владельца. Удостоверения будут выдаваться членам экипажей морских торговых и рыбопромысловых судов, а также судов смешанного «река-море» плавания.

Новые удостоверения представляют собой ламинированные карточки, на которых помимо фамилии, имени, отчества и гражданства будут цветная фотография и закодированные определенным образом отпечатки пальцев рук. Документ будет также содержать машиносчитываемую строку, дублирующую текстовую информацию о владельце.

В придачу к удостоверениям каждые десять лет

морякам предстоит получать еще и так называемые мореходные книжки, являющиеся аналогом трудовых. Наличие у моряков новых удостоверений личности позволит сходить на берег в порту любого государства, не открывая дополнительную визу и не предъявляя туристический паспорт.

Выдача УЛМ будет осуществляться по мере завершения срока действия паспорта моряка нынешнего образца. На замену документов отводится пять лет. В общей сложности новые удостоверения получат 400–450 тысяч работников морского транспорта.

В Администрации морского порта Мурманск нам сообщили, что монтаж оборудования, необходимого для оформления биометрических удостоверений личности, в ФГУ «АМП Мурманск» уже ведется, но о сроках начала выдачи новых документов мурманским морякам говорить пока рано.



Трасса Северного морского пути является национальной транспортной магистралью, простирающейся в широтном направлении вдоль всего северного фасада России. Ее грамотное использование оказывает значительное влияние как на экономику, так и политику страны.

Уже в конце XIX века развитие капитализма в России, интенсивное вовлечение Сибири в экономику страны, строительство Сибирской железнодорожной магистрали потребовали интенсификации судоходства на отдельных участках трассы Севморпути.

Начало XX столетия ознаменовалось работой на различных участках СМП ряда гидрографических экспедиций. В 1912 году одна из них на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» прошла из Владивостока до Архангельска, проведя множество научных исследований, важнейшим из которых можно считать открытие юго-восточного берега Северной Земли.

В 1919 году правительством А.В. Колчака был создан Комитет Северного морского пути («Комсеверопуть») во главе с генерал-майором А.В. Поповым. Перед комитетом ставилась задача продолжения исследовательских работ в Арктике, обеспечения работы товарообменных экспедиций из стран Европы и Европейской части России в Западную Сибирь («Карские экспедиции»), а также по переброске военных грузов.

После разгрома колчаковского движения «Комсеверопуть» был ликвидирован, но 20 апреля 1920 года вновь начал функционировать, уже при Сибирском революционном комитете. Задачи его в первое время совпадали с поставленными ранее: организация товарообменных экспедиций для снабжения крестьян Сибири промышленными товарами, вывоз сибирского хлеба для голодающего населения севера Европейской части России. В дальнейшем перед комитетом была поставлена задача освоения всей трассы Се-

верного морского пути от Архангельска до Мыса Дежнева. В 1926 году комитет перешел в ведение Наркомата внешней и внутренней торговли.

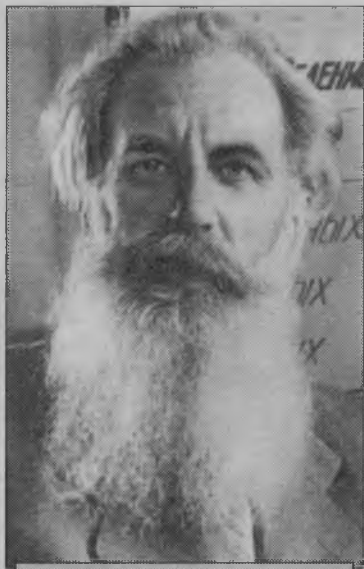
Акционерное общество «Комсеверопуть» стало первой на севере комплексной организацией, объединяющей хозяйственные, транспортные и научные функции. В 1929 году под руководством Б.В. Лаврова началось строительство крупнейшего лесозаготовительного порта в Игарке. «Комсеверопуть» разрабатывал курейский и ногинский графиты, уголь на нижней Тунгуске, организовал зверобойный промысел в заливе Гыдома и рыбный промысел в низовьях Оби и Енисея, построил рыбоконсервный завод в Усть-Енисейске, развил сельское хозяйство для создания местной продовольственной базы и выполнял другие работы.

Во второй пятилетке предполагалось освоить плавание не только через Карское море, но и далее до устья Лены, куда уже доходили пароходы с востока. В начале лета 1930 г. в Новосибирске, где находилось правление АО «Комсеверопуть», прибыл заместитель Председателя Совнаркома А.И. Микоян. Заслушав отчеты и планы на будущее, он рассказал, что Политбюро и Совнарком считают необходимым освоение сквозных плаваний по Северному морскому пути за одну навигацию. Решение этой задачи имело большое значение для связи с Дальним Востоком и обороной страны.

16 марта 1931 г. Акционерное общество было преобразовано во Всесоюзное объединение, в его подчинение передавались территории от острова Колгуев на западе до Медвежьих островов на востоке. На предприятиях Всесоюзного объединения работало более 35 тысяч человек.

Уже с первых дней советской власти правительство страны уделяло большое внимание изучению природных богатств арктического региона, совершенствованию мореплавания по трассе

Арктическая



Отто Шмидт

Северного морского пути. Из постановлений Совнаркома, подписанных В.И. Лениным, особенно примечательны два, принятые в 1920–1921 гг. В них говорилось о необходимости создания в стране научных институтов по исследованию полярных стран.

Первое советское научное учреждение для изучения Арктики было организовано в Петрограде 4 марта 1920 года при научно-техническом отделе ВСНХ и получило название «Северная научно-промысловая экспедиция». Руководителем был назначен доктор географических наук Р.П. Самойлович. В состав ученого совета входили Президент Академии наук А.П. Карпинский, академик А.Е. Ферсман, профессор Н.М. Книпович, президент географического общества академик Ю.М. Шокальский, другие не менее известные ученые.



Ледокол «Носиф Сталин»

В 1925 году «Северная научно-промысловая экспедиция» была преобразована в Институт по изучению Севера, а в 1930 – во Всесоюзный арктический институт при Президиуме ВЦИК (ВАИ). В постановлении ЦИК СССР указывалось, что ВАИ является центральным организующим и руководящим научно-исследовательским учреждением для всестороннего изучения полярных стран.

Директором института стал известный ученый и государственный деятель О.Ю. Шмидт. Ему и поручили подготовку и выполнение первого сквозного рейса по всей трассе Северного морского пути. В 1938 году ВАИ был переименован в Арктический научно-исследовательский институт Главсевморпути, ныне – ордена Ленина Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт (ААНИИ).

Вторым научным арктическим

центром стал организованный в Москве при Наркомпросе Плавающий морской институт – «Плавморнин». В учредительном документе СНК от 10 марта 1921 года, подписанном В.И. Лениным, говорится: «Плавморнин» создается с целью всестороннего и планомерного исследования северных морей, их островов, побережий, имеющих в настоящее время государственное значение.

Получив в свое распоряжение судно «Персей», институт сосредоточил свои исследования в Белом, Баренцевом и Норвежском морях. На борту судна трудились академик В.В. Шулейкин, профессор Н.Н. Зубов, другие известные ученые. «Плавморнин» был предшественником Полярного научно-исследовательского института морского рыбного хозяйства и океанографии имени Н.М. Книповича (ПИНРО).

новости науки

10 лет на трассе Севморпути

Вышла в свет книга «Биология и океанография Северного морского пути. Баренцево и Карское моря», посвященная 10-летию исследований ученых Мурманского морского биологического института (ММБИ) в Арктическом бассейне.

По словам заместителя директора ММБИ, доктора биологических наук Павла Макаревича, эти исследования были бы невозможны без помощи администрации и моряков Мурманского морского пароходства, в доверительном управлении которого находятся атомные ледоколы, обеспечившие работу экспедиционных отрядов. Опыт работы экипажей атомных ледоколов в ледовых условиях арктических морей позволил выполнять научные исследования в любое время года.

Работы ММБИ на трассе Северного морского пути с использованием атомного ледокольного флота стали качественно новым этапом исследований труднодоступных морей Арктики. Первая экспедиция была проведена в феврале–марте 1996 года на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач». Ее основной задачей стала оценка возможности использования попутных рейсов для научных исследований. Результаты экспедиции подтвердили, что в условиях ледокольного плавания можно собирать уникальный научный материал. Поэтому такие рейсы практически сразу стали постоянной составляющей экспедиционной деятельности

института. Работа второй ледокольной группы была организована уже через месяц после возвращения первой. С тех пор ММБИ проводит от двух до четырех экспедиций в год. Всего за 10-летний период исследований было выполнено 27 рейсов, в ходе которых собран научный материал более чем с 1100 станций (точек).

Материалы, полученные в ледокольных экспедициях, пополнили базу биоокеанографических данных института по арктическим морям, содержащую архивированные наблюдения за период до 200 лет. Эти наблюдения освещают труднодоступные районы Арктики и сезоны года, которые до сих пор были изучены крайне недостаточно. Экосистемные исследования морей Российской Арктики являются одной из важнейших составляющих национальной программы Третьего Международного полярного года (2007/2008 г.). Результаты 10-летнего цикла исследований на трассе Севморпути позволили получить ценный научный задел и отработать новые методы исследования.

В новой книге, которая является коллективной монографией, приводится краткая история исследований, связанных с освоением Северного морского пути. Представлено современное состояние среды и живых организмов от бактериопланктона до птиц, морских млекопитающих и белого медведя. Впервые рассмотрены океанографические и биологические процессы в зимне-весенний период под толщей арктических льдов.

Полученные результаты принципиально меняют существующее представление о формировании биопродуктивности в морях Арктики, значительно дополняют данные о биологии морских птиц непосредственно в открытом море, об ареале и экологии морских млекопитающих и белого медведя как индикаторов изменений экосистем под влиянием климатических факторов и воздействия человека. Значительное внимание уделено вопросам химического и радиационного загрязнения морей вдоль Севморпути и воздушных масс Арктики.

Павел Макаревич отметил большую помощь в организации первых экспедиций ныне ушедшего из жизни гидролога Валерия Лосева, членов вертолетных бригад, которые высаживали ученых на лед. Капитаны атомных ледоколов и их старшие помощники четко «держали» нужные для исследования точки, а моряки, свободные от вахт, помогали брать пробы. От имени Мурманского морского биологического института в книге выражена искренняя благодарность ОАО «Мурманское морское пароходство», его ледокольной службе, капитанам и экипажам ледоколов за содействие в проведении экспедиций.

Книга «Биология и океанография Северного морского пути. Баренцево и Карское моря», подготовленная специалистами ММБИ, выпущена издательством «Наука» и адресована морским биологам, океанографам, экологам, а также специалистам научно-производ-



ственных учреждений и промышленных предприятий. Она будет распространяться через магазины «Академкниги» в Москве, Санкт-Петербурге и других городах России.

Галина ЛОГИНОВА.

Магистраль

В 1932 году ледокольный пароход «Александр Сибиряков» совершил сквозное плавание по всей трассе Севморпути от Архангельска до Берингова пролива. Пароходом командовал В.И. Воронин. Начальником экспедиции был О.Ю. Шмидт. Этим рейсом была окончательно доказана практическая возможность судоходства и использования этой широтной магистрали.

Результатом рассмотрения итогов рейса явилось постановление СНК СССР от 17 декабря 1932 г. № 1873, в котором говорится:

«1. Образовать при Совете Народных комиссаров Союза ССР Главное Управление Северного морского пути.

Поставить перед ГУСМП задачу 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.

2. Передать в ведение ГУСМП все существующие метеорологические станции и радиостанции, расположенные на берегу и островах Ледовитого океана.»

Начальником ГУСМП был утвержден О.Ю. Шмидт. 11 марта 1933 года Главсевморпути было передано Всесоюзное объединение «Комсевморпуть».

В 1933 году Шмидт предложил организовать первый коммерческий сквозной рейс по Севморпути для доставки грузов из Ленинграда на Чукотку и остров Врангеля. Предложение было принято правительством. Так начался исторический поход на пароходе «Челюскин». Начальником экспедиции был О.Ю. Шмидт, а капитаном,

как и в предыдущих трех походах, – В.И. Воронин. На последнем этапе рейса судно, преодолевая льды, вошло в Берингов пролив, но последние мили оказались для него непроходимыми – небольшая ледовая перемычка не позволила выйти на чистую воду. Вместе с дрейфующими льдами судно было вынесено в Чукотское море и через некоторое время раздавлено. Пароход «Челюскин» погиб, однако Северный морской путь был пройден.

Этим рейсом было доказано, что грузовые суда с ледовым подкреплением могут активно использоваться для плавания в Арктике при обязательном наличии соответствующего ледокольного обеспечения. Спасение челюскинцев показало, что у нас есть авиация, способная работать в условиях Арктики.

Одновременно с рейсом парохода «Челюскин» ГУСМП организовал крупные научные экспедиции по изучению полярных льдов. Ленская экспедиция положила начало доставке грузов в Якутию и заложила морской порт Тикси.

По итогам всех этих действий вышло постановление Совнаркома и ЦК ВКП(б) от 20 июля 1934 года «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства». Им предусматривалось строительство новых судов, морских портов и ра-



Ледокольный пароход «Садко»

диоцентров, воздушных линий и аэропортов. Согласно этому постановлению деятельность Главсевморпути значительно расширилась. На него возложили руководство изысканием и освоением природных ресурсов в Советской Арктике. В европейской части страны его территория охватывала острова и моря Северного Ледовитого океана, а в азиатской – всю материковую территорию к северу от 62-й параллели. Многие хозяйственные предприятия на этой территории перешли в ведение Главсевморпути.

Во исполнение этого постановления Совнаркома в ряде наркоматов были изданы свои приказы. Так, в приказе №1080 от 8 августа 1933 года по Народному комиссариату тяжелой промышленности предусматривалось строительство четырех ледоколов типа «Красин» по 10 тыс. л.с. со сроком сдачи первых двух 1 декабря 1936 года, остальных – 1 марта 1937 года. К сожалению, этот приказ не был выполнен. А первые два ледокола – «Иосиф Сталин», построенный на предприятиях Ленинграда, и



Ледокол «Красин»

«Пазарь Каганович», построенный корабелями Николаева, – были сданы только в 1938 году.

Навигация 1934 года ознаменовалась сквозным переходом ледореза «Литке» по Северному морскому пути с востока на запад. Летом следующего года был совершен уже ряд подобных рейсов в обоих направлениях. Высокоширотную экспедицию выполнил ледокольный пароход «Садко».

22 июня 1936 года СНК СССР утвердил первое «Положение о ГУСМП», в котором были сформулированы его основные задачи: окончательное освоение СМП от Баренцева моря до Берингова пролива, организация морских, речных, и воздушных сообщений, радиосвязи и научно-исследовательских работ в Советской Арктике; развитие производительных сил и естественных богатств Крайнего Севера; содействие хозяйственному и культурному подъему коренного населения Крайнего Севера и привлечение этого населения к активному участию в социа-

листическом строительстве.

Постепенно Главк превратился в крупную территориально-комплексную транспортно-промышленную, торговую и научную организацию. В его состав входили многие отрасли хозяйства и науки – от морского транспорта до культбаз и факторий. Деятельность Главсевморпути распространялась на огромную территорию суши – от Новой Земли до Берингова пролива. Во второй пятилетний план развития народного хозяйства (1933–1937 гг.) был впервые включен раздел «Освоение Советской Арктики». В нем указывалось, что на ГУСМП возлагается задача превращения Северного морского пути в нормально действующую транспортную артерию, а также хозяйственное освоение приполярных районов и островов Арктики.

Герман БУРКОВ.
Президент Московской общественной организации полярников.

Окончание следует.

увлечения

Регата в «поморской Швейцарии»

Поселок Умба – одно из самых красивых мест на Терском берегу. Здесь все поражает своей почти нетронутой стариной. Узенькие улочки, деревянные домики, построенные еще в позапрошлом веке... В народе Умбу прозвали «поморской Швейцарией». Она особенно прекрасна в начале лета, когда солнце не садится за горизонт, а воздух наполнен ароматом цветущей черемухи.

Старожилы утверждают, что как только зацветет черемуха – пришло время начинать поморскую регату. Гонки на традиционных деревянных лодках – главное событие года для местного населения. Эта народная забава своими корнями уходит в вековые поморские традиции. В стародавние времена, каждый год накануне начала рыболовного сезона лучшие рыбаки собирались на берегу и плыли наперегонки до хороших тоневых участков. Кто первым достигал тони, тому она и доставалась.

Конечно, современные поморы сражаются не за рыбные угодья, а скорее «для души», но азарт остается прежним. В эти дни размеренная жизнь Умбы нарушена. Весь поселок наряден, народ гуляет и поет, а гости толпятся вокруг торговых рядов «Города Мастеров», где местные ремесленники предлагают свои замечательные изделия. В этих лавках можно приобрести настоящий эксклюзив Терского берега: редкие минералы, аметистовую щетку со знаменитого мыса Корабль.

Продолжают праздник в рамках регаты «Поморские игрища», которые включают схватки силачей, шахматный турнир, заплыв «моржей» и состязания по армрестлингу. Главные призы – резиновая лодка, палатка, словом, все, что нужно для путешествия.

Поморская гребная регата – самое любимое событие на Терском берегу, потому что, как говорят, «помор в лодке родился», – рассказывает активист Совета ветеранов Мур-

манского пароходства Альфред Сарнандский – почетный участник и неоднократный лидер этих состязаний.

Первая регата состоялась в 1998 году, а в 2000-м Альфред Вячеславович и его товарищи на своем карбасе выиграли первую гонку, с тех пор первое место в этой номинации они не уступают никому. Принять участие в регате может каждый желающий. Есть лишь одно ограничение – соревнования проходят только на местных беломорских судах, называемых карбасами.

– Молодежь часто просит нас поделиться «рецептом победы», но мы своих секретов не раскрываем, – шутит он. – Умение сплавляться на карбасах – это не только спорт, это, можно сказать, наука и даже искусство. Здесь надо знать и особенную систему дыхания, и точность расчетов при рассадке в лодке. Все знания мы получали сами, но от этого их ценность только увеличивается. Так что, молодежь, держайтесь!

К слову сказать, в краю, где испокон веков море было основным кормильцем, к плавсредствам отношение совершенно особенное. Их пестуют, словно детей, нежат как любимых женщин, но в определенный момент на них рассчитывают как на самых верных друзей.

Поморская гребная регата как спортивное мероприятие минувшим летом прошла в 10-й раз. Но для участников и организаторов это еще и возможность показать гостям этнические особенности поморов – их быт, песенную культуру, способы хозяйствования. Способ привлечь внимание общественности к непро-



Альфред Сарнандский (слева) и его команда на поморской регате

стой судьбе поморских деревень.

– Летом 2008 года у нас будет еще одно 10-летие, – продолжает Альфред Вячеславович. – Именно столько времени прошло тех пор, как регата стала одним из крупнейших фольклорных фестивалей на Кольском полуострове. С этого момента интерес к ней значительно возрос, причем, не только у наших соотечественников, но и у гостей из стран Скандинавии, которые приезжают и посмотреть, и поучаствовать.

В завершение стартов и концертной программы всех гостей ожидает пышный стол. Угощение, конечно же, из традиционного меню поморов – уха из трески и семги.

– Каждый, кто хоть раз побывал здесь, увидел и попробовал свои силы, обязательно вернется! – уверяет Альфред Сарнандский. – А поморы всегда славятся теплотой и гостеприимством! Так что – милости просим!

Подготовила Дарья ДОЦЕНКО.
Фото из архива А. Сарнандского.

Арктический «Варяг»

65 лет назад, грозным летом 1942 года в Карском море встретились два корабля: тяжелый немецкий крейсер «Адмирал Шеер» и советский ледокольный пароход «Александр Сибиряков». Первый считался одним из самых грозных кораблей фашистской Германии, второй был слабо вооружен и не имел никаких шансов на победу в открытом морском сражении.

И тем не менее, капитан «Сибирякова» старший лейтенант Анатолий Алексеевич Качарава решает вступить в бой с грозным противником. А после, чтобы избежать бесславной гибели, дает команду открыть кингстоны.

Не желая спускать советский флаг, экипаж «Сибирякова» повторяет подвиг «Варяга». С той только разницей, что шансов выжить в студеных водах Арктики у них не было никаких.

Когда мачты ледокола скрылись под водой, большинство сибиряковцев погибло в воде от переохлаждения. Тех, кто выжил, подняли на борт «Адмирала Шеера». И в первые же минуты фашистского плена произошло то, что еще не раз приходилось переживать Анатолию Качараве.

Построив советских моряков, фашисты потребовали от членов экипажа, чтобы они указали на своего капитана. Но ни разу за все время плена ни один моряк так и не выдал Качараву.

Детство

Родился будущий капитан в 1910 году в Сухуме в семье купца Алексея Качаравы и Натальи Кавтадзе. Нынешним летом, будучи в отпуске в Абхазии, я решила попробовать найти тех, кто помнит Анатолия Качараву, возможно,

лия Качараву, возможно, кого-то из его родственников. На успех, прямо скажем, особо не рассчитывала. Столько лет прошло, нет даже той страны, в которой мы жили когда-то. Изменилась и сама Абхазия, некогда любимое место отдыха многих поколений советских людей.

После грузино-абхазской войны здесь до сих пор стоят разрушенные здания, а грузины, жившие в республике, в большинстве своем покинули ее в начале 90-х. Качарава, напомним, по национальности грузин. Короче говоря, особых надежд найти кого-то у меня не было. Был только выписан из архива музея Мурманского морского пароходства пятидесятилетней давности адрес, по которому, видимо, когда-то жил Качарава. Он давал лишь призрачные надежды найти хоть кого-нибудь.

Гостеприимные жители столицы Абхазии помогли мне быстро сориентироваться в старых и новых названиях улиц и вскоре указали нужный дом. На первом этаже – библиотека. Захожу и объясняю двум уже немолодым женщинам, что я из Мурманска, что ищу родственников знаменитого капитана Качаравы.

Удивлены они были, надо сказать, немало. И тут же сообщили, что «Мегги уже умерла, а Нана сейчас дома, но ей тоже уже под семьдесят». В тот момент я даже не подозревала, кто такие Мегги и Нана, так что пришлось неопределенно покачать головой.

Женщины тут же отложили в сторону свои библиотечные дела.



Анатолий Качарава на борту парохода «Александр Сибиряков»

Втроем мы идем через арку во двор, где на втором этаже они показывают мне квартиру семьи Качаравы.

Открывается дверь, и я вижу очень красивую, с прямо-таки царственной внешностью женщину. Дверь мне открыла Нана Алексеевна Качарава, племянница и одновременно названная сестра Анатолия Алексеевича Качаравы.

Семья

Нана Алексеевна встретила меня так, словно мой визит был чем-то само собой разумеющимся, и точно она уже давно поджидала меня. Пригласила в дом, угостила кофе и поделилась со мной воспоминаниями о своем знаменитом родственнике.

Для начала мы выяснили, почему такое странное сочетание – как одновременно можно приходится человеку и племянницей, и сестрой? Оказалось, что Нана Алексеевна – дочь сестры Анатолия Качаравы Маргариты (домашнее имя Мегги) и основателя комсомола Абхазии Ивана Григорьевича Симмерджи-ва. В 1937 году ее отец по ложному обвинению был расстрелян, мать сослала в лагерь. После этого девочку усыновили бабушка и дедушка.

До революции семья была довольно состоятельной. Купец Качарава был не только успешным, как сейчас говорят, но и очень порядочным человеком – о его честности в Сухуме ходили легенды. «Не обмани, не укради», – говорил он своим приказчикам и сам жил по этому принципу. Семье принадлежал большой дом. Сейчас Нана Алексеевна занимает тут одну из квартир. Именно в этом доме в 1910 году и родился будущий капитан. Став взрослым, он взял на себя все финансовые заботы о семье. А в воспитании Наны принимал самое горячее участие. Окончив школу, Нана Качарава поступила в Тбилисский институт железнодорожного транспорта, но всю жизнь работала в профсоюзах. Она уважаемый в республике человек.

Две мечты

Про кого нельзя сказать, что он не хватал звезд с неба, так это про

Анатолия Качараву. Хватал, да еще как! Ему было 14 лет, когда он заявил: «У меня две мечты – стать капитаном и жениться на Нате Вачнадзе». Анатолий Качарава сумел добиться исполнения обоих своих желаний. Хотя и преграды на его пути стояли нешуточные.

Поначалу Анатолий поступил в совершенно сухопутный Сухумский индустриальный техникум. Однако, окончив его, не пошел работать по специальности, а сразу нанялся на суда Черноморского флота. В 1928 году получил направление в Херсонское мореходное училище и стипендию. Во время практики побывал на Дальнем Востоке, понял, что такое настоящие морские просторы и переехал в Дальневосточный рыбопромысловый техникум.

Уже после войны и плена Анатолий Алексеевич окончил Ленинградское высшее морское училище имени Макарова. А своим кругозором, эрудированностью он поража всех, кто с ним общался. Только одна, но красноречивая деталь: Качарава знал английский, французский и немецкий языки.

Нато Вачнадзе

Другой мечтой Анатолия Качаравы была Нато Вачнадзе, знаменитая актриса сначала немого, а затем и звукового кино. В те годы она была невероятно популярна. В Советском Союзе и за границей. Ничего удивительного в том, что она произвела на юношу столь сильное впечатление, нет. Удивительно другое – то, что, в конце концов, она все-таки

В порту Дудинка, где постоянно бывают транспортные суда и ледоколы Мурманского пароходства, на улице Ленина, 21 расположен Таймырский Дом народного творчества. Часто сюда заходят мурманские моряки, заинтригованные необычным видом здания, вход которого стилизован под чум, а рядом установлен памятник мамонту. Уже в вестибюле Дома начинается великолепная экспозиция, которая может дать фору иному областному краеведческому музею. Здесь расположены чучела таймырских животных и птиц, оленья упряжка, деревянные идолы. Однако все это меркнет в сравнении с основной частью экспонатов в залах художественно-этнографического комплекса. Чего тут только нет: одежда, изделия из кости, музыкальные инструменты, картины и т.п.

Можно купить и сувениры, но цены, конечно, кусаются. Зато, в отличие от музеев, здесь все можно фотографировать и абсолютно бесплатно. А в качестве исключения понравившиеся экспонаты можно потрогать своими руками и даже испытать их действие. К примеру, попробовать себя в качестве ненецкого музыканта, зажав во рту оригинальный музыкальный инструмент северных народов барган и тренькая пальцем по железной пластинке.

Большой интерес представляет выставка сувениров, изготовленных из кости мамонта. Кроме того, здесь можно увидеть клочок рыжей шерсти, кусок челюсти, ребра и великолепный бивень этого вымершего гиганта. Взяв бивень в руки, я с удивлением почувствовал, какой он тяжелый. А работники Дома творчества в шутку сообщили, что сей предмет очень полезно держать

именно мужчинам.

В отдельном зале установлен самый настоящий чум с предметами обихода коренных жителей Таймыра. Из-за размеров помещения, высота жилища несколько уменьшена, хотя в натуральную величину его деревянные балки достигают четырех метров. Ведь иногда в одном чуме живет три семьи одновременно.

Более всего меня привлекла экспозиция, посвященная таймырским шаманам. С позволения радушных хозяев я примерил головной убор шамана, сильно напоминающий корону. Спереди «короны» прямо на глаза спадают непонятные веревки, а по бокам – шерстяные помпоны. С непривычки такой головной убор выглядит очень комичным и, с моей точки зрения, больше к лицу женщинам, а не жителям древнейшего религиозного культа. На самом деле, символически прикрывая глаза и уши, шаман подчеркивал преимущество своего внутреннего видения над внешними органами чувств.

Ударив в настоящий шаманский бубен, я невольно почувствовал себя приобщенным к загадочным религиозным обрядам народов Таймыра. Сразу захотелось больше узнать и о самих шаманах. Известно, что спецсвязистов на флоте, особенно военно-морском, моряки частенько называют «шаманами». Так что мне, как инженеру спецсвязи ледокола, захотелось не только самому изучить жизнь, так сказать, «коллег», но и рассказать о ней другим.



Спецсвязист – тот же шаман

У народов Таймыра традиционно считаются самыми авторитетными шаманы нганасан. Нганасаны – самый северный народ нашей страны, живущий в тундре севернее 72-й параллели. Потомки древнейшего палеоазиатского населения полуострова, они донесли до наших дней отголоски замечательной культуры охотников и рыбаков, идеально приспособленной к суровым природным условиям.

Почитание земли, солнца, луны, огня, воды, дерева, важнейших промысловых и домашних животных и их ипостасей под именем матерей, от которых зависят здоровье, промысел и сама жизнь – традиционные черты их верований. Для многих семей остаются обязательными ритуалы кормления огня и семейных культовых предметов. Имеются родовые деревянные идолы и небольшие божки, вырезанные из кости животных.

Почти в каждой кочевой группе нганасан был свой шаман, который отстаивал интересы своего рода перед сверхъестественными силами.

Шаманы



Таймырский Дом народного творчества

Поэтому между шаманами различных родов почти всегда устанавливались враждебные отношения. Соперники старались разогнать духов (незримых помощников) друг у друга, что иногда приводило даже к летальному исходу более слабого конкурента.

Шаман, как посредник между миром людей и миром духов, обязательно должен обладать хорошим голосом и прекрасной памятью, быть наблюдательным и знать историю своего народа. Шаманская традиция ужилась и с православием, и

с советскими агитаторами-атеистами.

Главнейшие функции шамана связаны с основными промыслами, лечением больных, помощью при родах, предсказанием будущего, толкованием снов. Помогает шаман людям устанавливать контакт с духами и божествами различных стихий. Угадывая места и сроки охоты, опытный шаман обеспечивает удачу в охоте и рыболовстве. Шаман – это своего рода МЧС в одном лице. Ему нужно уметь точно выдавать прогнозы погоды (как краткосрочные,



КАПИТАНА

стала его женой! Было это уже после войны, плена, после смерти первого мужа Натальи Георгиевны режиссера Шенгеля. Знаменитые ныне грузинские режиссеры Эдуард и Георгий Шенгеля – это ее сыновья.

Нато погибла в авиационной катастрофе, возвращаясь из Мурманска после проводов мужа в очередной рейс. Она летела в Тбилиси, и над Зугдиди в самолет попала молния.

Нана Алексеевна показала мне комнаты, куда привел жену после свадьбы Анатолий Алексеевич. В спальне бережно хранится икона, которой их благословил священник. Их брак, по словам Наны Алексеевны, был очень счастливым, несмотря на то, что Качарава всегда был любимцем женщин, и Нато его ревновала. Тем не менее, им было хорошо вместе. Нато, которую младшие называли тетя Наташа, сумела войти в новую для себя семью и стать ее неотъемлемой частью.

После гибели Нато Качарава долго был один. Много позже женился второй раз. Однако Нато помнил всю жизнь, она так и осталась главной любовью его жизни. Качарава приложил много усилий для того, чтобы в Грузии появился ее музей.

Встреча со Сталиным

Но все это было позже. А после войны Анатолий Алексеевич, как и все, побывавшие в плену, проходил проверку в Уфе. По словам Наны Алексеевны, оттуда его срочно вызвали в Москву. Оказывается, Ста-

лин, просматривая трофейную хронику, обратил внимание на историю «Сибирякова» и потребовал доставить к нему капитана героического корабля. Для Анатолия Алексеевича это стало еще одним испытанием – ведь чем могла закончиться встреча с вождем, не знал никто.

Из Уфы его привезли в столицу, поселили в гостинице «Москва» и в назначенное время доставили в Кремль. Сталин, как рассказала Нана Алексеевна, приветствовал Качарава словами: «Ну, здравствуй, земляк, здравствуй, герой!». И прямо в кабинете вручил ему орден Красного Знамени.

Возвращение

После войны Анатолий Алексеевич вернулся в Арктику, ходил в море на судах Мурманского морского пароходства – ледокольном пароходе «Леваневский», дизель-электроходе «Байкал». С 1959 по 1969 год был капитаном парохода «Тбилиси». Жил в Мурманске. На мой вопрос, как он относился к нашему городу, Нана Алексеевна удивленно ответила: «Как? Это был его дом...».

В 1967 году Качарава возглавил Грузинское морское пароходство и переехал жить в Батуми. Там он и умер 8 мая 1982 года. Его похоронили во дворе Батумской мореходки. В прежние годы у могилы А. Качаравы курсанты принимали присягу. Как сейчас – не знает никто. Неизвестно, и в каком состоянии находится его могила. Проехать в Батуми из России сейчас крайне непросто, а для жите-



Нато Вачнадзе

лей Абхазии и вовсе невозможно.

Нана Алексеевна перебирает старые фотографии, вырезки из газет, книги и брошюры, посвященные Анатолию Качарава. В Абхазии его помнят. Недавно гимназия, в которой учился будущий капитан, отмечала свой юбилей. К дате была издана брошюра, посвященная истории учебного заведения и его выпускникам. Среди них на почетном месте имя Анатолия Алексеевича Качаравы.

Елена ДМИТРИЕВА.

Фото из семейного архива Наны КАЧАРАВА.

Вспомним моряков поименно

Котомкин Павел Алексеевич (1927–1994)

Почетный работник морского флота (1977)

В 1945 г. поступил в Ленинградское мореходное училище, а в 1950 г. выдержал госэкзамен на звание штурмана дальнего плавания и был принят на работу в Мурманское пароходство. Трудился в должности матроса 1 класса, третьего, второго помощника капитана пароходов «Кама», «С. Перовская», «Вологда», «Спартак», «Карамзин». В 1951 г. назначен старшим помощником капитана парохода «Зоя Космодемьянская». С 1957 г. – капитан парохода «Вологда». Плавая на пассажирских судах, хорошо изучил особенности Мурманского побережья. В 1960 г. ему присвоено звание «Лучший капитан Министерства морского флота». В 1967 г. без отрыва от производства окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова по специальности «Судовождение на морских путях». Неоднократно избирался депутатом Мурманского городского Совета депутатов трудящихся. В 1968 г. назначен капитаном резерва судов заграничного плавания, в 1974 г. – капитаном теплохода «Мария Ермолова», а в 1975 – капитаном теплохода «Алла Тарасова». Имел большой опыт работы на пассажирских судах, использовал его для обеспечения безаварийного плавания, обеспечивал заботливое отношение к пассажирам. В 1975-м, 1979-м и 1981 годах был признан Лучшим капитаном Мурманского морского пароходства. С 1985 г. по 1994 – капитан учебного тренижерного судна «Колпино».

В 1988 г. награжден нагрудным знаком «За безаварийную работу» (в течение 30 лет), в 1970-м – медалью «За доблестный труд в ознаменовании 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Жеребцов Михаил Николаевич (1918–1994)

Почетный работник морского флота (1967)

В 1934 г. поступил в Мурманский морской рыбопромышленный техникум на судомеханическое отделение. Проходил практику на рыболовных судах. Во время учебы на 4-м курсе был направлен на практику на пароход «Кола» Совторгфлота, где работал в должности кочера 1-го класса, а затем был переведен на пароход «Молотов», на котором участвовал в Ленско-Карской экспедиции, прошел Северным морским путем до Владивостока. В 1939 г. окончил техникум, получил квалификацию судового механика и был направлен на работу в трест «Мурманрыба». В 1941 г. призван на службу в Северный флот. Служил на тральщике 885 старшиной отделения машинистов, командиром БЧ-5. В 1945–1946 гг. работал в спецкоманде по перегону трофейного флота. С января 1947 г. – в Мурманском морском пароходстве третьим, вторым механиком пароходов «Сталинабад», «Душанбе», «Северная Земля», а с 1951 г. старшим механиком пароходов «Сталинабад» и «Лигово». Принимал непосредственное участие в разработке и осуществлении мероприятий по модернизации паровых судов, переводу их с твердого на жидкое топливо. В 1960 г. назначен на должность второго механика теплохода «Димитрово», а затем механика-наставника Управления арктического и ледокольного флота. В 1962 г. без отрыва от производства успешно окончил Ленинградское арктическое училище и получил диплом механика-дизелиста. На всех судах его группы (типа «пионер», «Повенец») силовые установки содержались в хорошем техническом состоянии, отсутствовала аварийность по механической части. В 1982 г. уволен на пенсию по собственному желанию.

Награжден орденами «Красной Звезды» (1945) и «Знак Почета» (1963), медалями «За отвагу» (1944), «За победу над Германией» (1945), «За оборону Советского Заполярья» (1945) и др.

Николаев Николай Михайлович (1897–1958)

Известный полярный исследователь. По окончании морского корпуса (1917) плавал на гидрографических судах в морях Северного ледовитого океана. С 1921 года – на ледоколах «Макаров», «Ф. Литке», «Ленин» и др. В 1931–1934 годах, командуя ледорезом «Ф. Литке», совершил первый зимний Охотский рейс, участвовал в первой высокоширотной экспедиции Наркомвода и прошел за одну навигацию Северным морским путем с востока на запад. В 1935 году на ледокольном пароходе «Садко» участвовал в высокоширотной экспедиции Главсевморпути. В 1937-м обеспечивал переход гидрографических судов «Океан» и «Охотск» из Архангельска во Владивосток Северным морским путем. В 1941–1945 гг. командовал ледоколом «Макаров». С 1945-го – преподаватель Ленинградского высшего инженерного мореходного училища им. С.О. Макарова. Его именем названо несколько географических пунктов и ледокол.

Подготовила Валентина КАРЕПОВА.

Таймыра



Участники фольклорной группы

так и долговременные) и быстро находить людей, замерзших в тундре.

Несмотря на высокое положение шаманов в обществе, их престижность и некоторые материальные выгоды, вступавший на этот путь должен быть готовым к тяжелым испытаниям и возможным неудачам в личной жизни. Поэтому народы Таймыра свято верят, что шаманом становятся не по собственному желанию, а по велению духов или предков рода. При этом человек с рождения должен обладать определенными сверхъестественными навыками, а также пройти обучение под нача-

лом авторитетного шамана. Ритуальный костюм шаману достается от предшественника, или его делает своими руками жена, которая является ближайшей помощницей шамана. Существуют и целые шаманские династии.

В последнее время стало модно говорить и писать о том, что шаманы для общения с духами и предками обязательно принимают природные галлюциногены: поганки, мухоморы, лишайники. Серьезные исследователи отвергают эти досужие вымыслы. По крайней мере, шаманы Таймыра точно не наркоманы и не

алкоголики. Шаманы не только не дурманили свои мозги, но и старались во все времена противодействовать спайиванию своих сородичей. Для общения с миром духов и предков они используют специальные напевы, применяемые наподобие мантр у индусов и буддистов, которые повторяются в определенной тональности и сопровождаются ритмичными ударами в бубен. Во время камлания (аналога религиозной службы) шаману еще важно правильно двигаться и танцевать.

Вообще, на контакт с исследователями шаманы идут крайне неохотно, стараясь хранить в тайне свои знания и умения. Один из нганасанских шаманов по имени Дюльсемьяку, который в 70-х годах прошлого века организовал фольклорную группу, выступал с концертами по Советскому Союзу и за рубежом, и даже снимался в кино, потерял из-за этого шаманский авторитет в своем традиционном обществе. Зато благодаря его таланту артиста о маленьком народе нганасан узнали за пределами нашей страны.

Возрождение шаманизма на Севере началось в 90-х годах XX века. Традиционная культура ненцев, долган и нганасан стала, как и прежде, обеспечивать их практически всем необходимым. Коренные жители оформляют право на пожизненную аренду земли, где кочевали их предки. При такой жизни шаманизм – не пережиток или пустая прихоть. Это одна из основ выживания, которую невозможно запретить, отменить или заменить чем-нибудь другим, «более прогрессивным». Пока живы народы Севера, будет жива и многовековая шаманская традиция.

Алексей СУСЛИКОВ.

Фото автора.



Жизнь свою не поменял бы...

Иван Федорович и Дарья Селивестровна были крепкими крестьянами у себя на родине, на Украине, когда в 30-е годы вместе с такими же, как они, «кулаками» были высланы в Сибирь. Там, в Читинской области, в поселке с ясными названием Ключевский возникла их семья, там родился сын Гриша.

Семья Букатко уже здесь, в Сибири, прочно встала на ноги: свой дом, свое хорошее крестьянское хозяйство.

– Утопающий в зелени поселок, красота! А воздух какой! – вспоминает Григорий Иванович. – И живая нетронутая природа рядом. Я однажды волка встретил и принял его за собаку: тот спокойно прошел мимо. «Летом волки сыты, людей не трогают», – объяснили мне старожилы. А когда отец, он конюхом в поселке работал, возвращался домой, мимо него промчался дикий козел.

Кстати, об отце... Он был очень хороший, добрый человек. За всю жизнь ни разу меня не ударил. Руки у него были золотые. В сарае целую мастерскую устроил. Потом, когда я уезжал учиться, он сам мне чемодан сделал с замочком. Добрый, милый папа!..

Сибирь с ее потрясающим воздухом и богатейшей природой и людей растила крепких, сильных, качественных. Гриша еще в школе занимался спортом: штангой, а зимой, конечно, и лыжами. Ему было 16 лет, когда семья вернулась на Украину в Черкасы.

Хороша Украина, да только Сибирь оставила в сердце парня неизгладимый след. Окончив 10 классов, он с двумя друзьями поехал учиться... во Владивосток, в мореходное училище. И снова за окнами раскинулась ставшая родной Сибирь.

– Это сейчас мама с папой ведут, устраивают сыночка или дочку в училище или институт, – говорит Гри-

горий Иванович, – а тогда мы, трое ребят, через всю страну сами поехали поступать. Девять суток шел поезд. Двенадцать часов вдоль сказочно красивого Байкала – более 50 тоннелей над Байкалом.

Поступил Григорий в среднее мореходное училище на отделение судовождения. Окончив его, штурман малого плавания Григорий Иванович Букатко работал в Дальневосточном пароходстве до 1961 года. А потом вернулся к родителям в Черкасы.

Но, видно, море и жизнь моряка уже стали для него нормой. Встретив в Черкассах военного моряка из Мурманска, с радостью откликнулся на его приглашение и поехал на Север, устроился в Мурманское морское пароходство.

Так началась новая ступень – жизнь в Заполярье. И уже давно называет он своим город Мурманск.

Повезло Григорию Ивановичу – попал в атомную группу на «домашний пароход», как называли моряки плавбазу «Лепсе»: короткий переход – и снова у родного причала. 13 лет проработал штурманом, был 3-м, 2-м помощником капитана.

Да только то ли в кадрах, то ли в службе мореплавания вспомнили: «Парни, вы же дисквалифицируетесь здесь совсем, стоя у причала. Сходите, проветритесь!» И Григорий Букатко получил назначение на теплоход «Нина Куковерова». Все шло отлично: теплоход новый, современный, рейсы интересные.

– Пошли в Канаду, на Великие озера, – вспоминает Григорий Иванович. – Входим в залив Святого Лаврентия, на мостике два локмана. Капитан ушел, оставил меня с ними. А я по-английски «ни бум-бум». И так мне стало стыдно! Кому там, на «Лепсе», мой английский был нужен? Я что и знал, напрочь забыл за 13 лет...



Григорий Иванович и Нонна Федоровна на а/л «Ленин»

И после этого случая взялся я за язык. Был у нас Немчинов, рефмеханик, хорошо знал английский. От УКП с моряками занимался. Вот и я к ним «прибился». Понравилось! А потом и сам по 5–6 часов начал заниматься. Книжки приобрел, пластинки. Неплохо стал знать язык. А со школы немного осталось знание немецкого. У меня всегда «5» по нему было. Пригодились эти знания, когда в Германии стояли.

Вернулся на «Лепсе» – меня ведь на время оттуда отпускали. Пришел в кадры и говорю: «Понравилось. Отпустите поплавать». Отпустили. Чуть ли не все «пионеры» моими стали.

– Видно, что работа вам пришла по душе. А как отношения с морем сложились?

– Сначала неважно, – улыбнувшись, ответил Григорий Иванович. – Первый раз на Дальнем Востоке на практику пошел. Я укачался. Думаю: нет, не смогу. Привык не сразу...

– А моряку со стажем, с опытом бывает страшно?

– Конечно, бывает. На «Нине Куковеровой» зашли в Гетеборг, в

Швецию, взяли там трансформатор в 200 тонн. И в Ла-Манше нас прихватило. Зашли за полуостров. Сутки выжидали. Но попали в такое!.. Высота волны 10 метров. Судно ныряет и, кажется, не вынырнет...

Я пошел замерять силу ветра с анемометром: 33 метра в секунду!.. Это ураган. Меня волна сбита с ног и прибила к трубе. Благо, что трансформатор был хорошо закреплен, а то во время урагана наделал бы он дел... Последним моим «пионером» был теплоход «Вася Коробко». На нем пять лет ходил старшим помощником капитана.

А потом, в 1996 году, ушел было, да долго не выдержал – вернулся: работал на «Колпино» старпомом два года, потом был сменным помощником капитана атомохода «Ленин».

3 декабря 2004 года наш первый в мире атомный отметил 45 лет... А 3 апреля 2005-го Григорий Иванович Букатко все же ушел на заслуженный отдых.

– Не жалели, что выбрали про-



Григорий Букатко

фессию моряка? – спросила я его.

– Нет! – убежденно ответил Григорий Иванович. – Если бы довелось начать жизнь сначала, снова выбрал бы море, стал судоводителем. И любовь выбрал бы ту же. В молодости с этим как-то не слишком гладко было. Но вот скоро 25 лет стукнет, как живем с моей Нонной Федоровной. Хорошо живем! Я ей очень благодарен.

– Он добрый и щедрый. С ним тепло и уютно! – растроганно сказала мне Нонна Федоровна.

– И друга своего, Ермолаева Юрия Ивановича я встретил 44 года назад. За эти годы мы ни разу не поссорились, – добавил Григорий Иванович.

Вот и выходит: жизнь свою я ни когда и ни на что не поменял бы.

Светлана РЫЖОВА.
Фото из семейного архива
И. Ф. Букатко.

сообщает Совет ветеранов

Память об ушедших

Печальные вести приходят в Совет ветеранов ОАО ММП. Годы берут свое, и уходят из жизни участники Великой Отечественной войны, ветераны пароходства, верой и правдой служившие нашему Отечеству, морскому флоту и родному предприятию.

9 сентября на 68-м году закончил жизненный путь мурманчанин, ветеран ММП, матрос-боцман а/л «Ленин» **Егор Андреевич Негодяев**. Он отработал в Компании 32 года.

23 ноября на 58-м году скончался мурманчанин, ветеран труда, электромеханик а/л «Ленин» **Сергей Николаевич Абросимов**, отработавший в пароходстве 31 год.

26 ноября на 70-м году жизни не стало жителя Воронежской области, ветерана труда и ММП, котельного машиниста утс «Колпино» **Владимира Сергеевича Милашкина**, он работал в пароходстве 38 лет.

27 ноября на 84-м году умер мурманчанин, ветеран Великой Отечественной войны, береговой матрос АСПТР **Виталий Михайлович Герасимов**. Он отдал предприятию 21 год своего труда.

30 ноября на 61-м году закончила жизненный путь мурманчанка, ветеран ММП, водитель автохозяйства со стажем 28 лет **Елена Владимировна Рудакова**.

30 ноября на 79-м году ушел из жизни участник трудового фронта в годы войны, ветеран труда и пароходства, токарь-моторист т/х «Александр Суворов»

Михаил Серафимович Редин. Он отработал в ММП 42 года и в последнее время проживал в Новгородской области.

4 декабря на 71-м году жизни умер мурманчанин, ветеран труда и ММП, старший моторист т/х «Нина Куковерова» со стажем 33 года **Алексей Иванович Гапаненков**.

7 декабря на 79-м году не стало жителя Московской области, труженика тыла в годы войны, старшего моториста плавсостава **Владимира Семеновича Евстропова**, он отдал предприятию 37 лет своей трудовой жизни.

7 декабря на 81-м году жизни скончался москвич, труженик тыла, начальник службы судового хозяйства **Виктор Иванович Пьянзин**. Его трудовой стаж в пароходстве составил 17 лет.

7 декабря на 65-м году жизни в Москве умер ветеран труда, начальник радиостанции т/х «Александр Суворов» **Владимир Александрович Малиновский**, отработавший в ММП 23 года.

11 декабря на 81-м году жизни перестало биться сердце мурманчанина, уборщика территории ММП **Николая Павловича Бояркина**. Он отработал в Компании 12 лет.

Пусть добрая память об ушедших надолго останется в наших сердцах. Пусть земля им будет пухом.

Андрей Леонидович КАУФМАН

10 декабря на 92-м году ушел из жизни постоянный автор нашей газеты Андрей Леонидович Кауфман. Человек широчайшей эрудиции, прошедший нелегкий и насыщенный жизненный путь, Андрей Леонидович до последних дней продолжал работать. В каждый номер «Арктической звезды» он готовил верные до мельчайших подробностей, энциклопедически полные и точные материалы по истории российского флота и освоения Арктики. В них находили отражение и его личные впечатления, накопленные за многие годы работы на флоте.

Андрей Кауфман родился во Владивостоке, пятнадцатилетним юношей начал работать учеником на портовом буксире «Казак Хабаров». Затем окончил радиотехническое отделение школы морского ученичества и получил диплом радиооператора. В возрасте 20 лет был назначен старшим радистом в экспедицию по перегону первого в Советском Союзе плавдока с Черного моря на Дальний Восток. За отличное обеспечение экспедиции радиосвязью Министр морского флота СССР наградил Кауфмана знаком «Ударник водного транспорта». Рассказ об этом перегоне Андрей Леонидович готовил для нашей газеты, но не успел...

Во время Великой Отечественной войны Андрей Кауфман работал начальником радиостанции на транспортных судах, перевозивших грузы для фронта из Америки в СССР.

Он написал первый в СССР учебник по морской радиосвязи, преподавал радиотех-



нику в Мурманском мореходном училище, написал несколько учебных пособий по методике радиодела. В 60–70-е годы под его руководством работали кружки радиолюбителей в ДОСААФ, проводились городские и областные соревнования радистов.

В конце 50-х годов в Мурманске при непосредственном участии Андрея Кауфмана было создано отделение Географического общества СССР. Андрей Леонидович был избран председателем Мурманского областного отделения Союза филателистов СССР и занимал эту общественную должность с 1974 по 1986 год.

Добрую память об Андрее Леонидовиче навсегда сохраняют наши сердца.



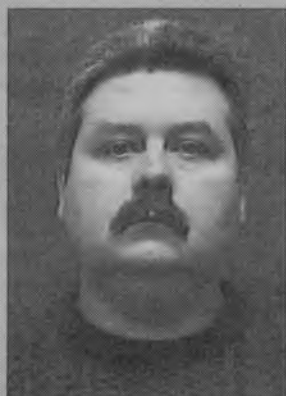
Поздравляем вас, коллеги!



Боброва
Алла Алексеевна
– повар 2-й категории
а/л «Советский Союз»



Дубко
Александр Николаевич
– старший инженер-механик
а/л «Советский Союз»



Крылов
Андрей Олегович
– старший вахтенный
электромеханик
а/л «Вайгач»



Михайлов
Николай Иванович
– капитан
т/х «Натали»



Осипов
Валерий Владимирович
– инженер 2-й категории-
дозиметрист
а/л «50 лет Победы»



Смирнов
Юрий Алексеевич
– капитан
т/х «Дмитрий Донской»



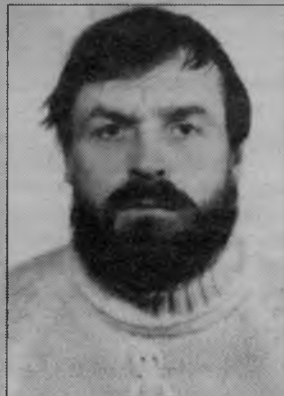
Тимохов
Игорь Иванович
– капитан
т/х «Михаил
Стрекаловский»



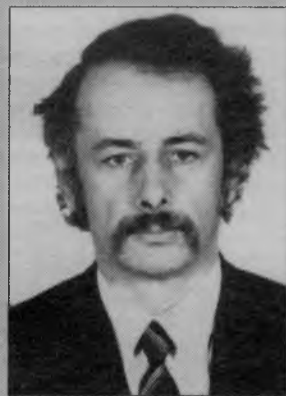
Ушакова
Лидия Васильевна
– буфетчик
л/к «Капитан
Драницын»



Денисенко
Николай Яковлевич
– старший помощник
капитана
т/х «Кузьма Минин»



Улезько
Сергей Яковлевич
– ведущий специалист
Группы организации
тренажерной подготовки



Царев
Валерий Сергеевич
– механик-наставник по
автоматике Единой
службы КИП
и автоматики



Цендровский
Владимир Львович
– начальник Службы
ЗИОиТО

Поздравляем ветеранов!

Совет ветеранов, коллектив и администрация ОАО «Мурманское морское пароходство» от всей души поздравляют своих бывших работников с юбилеями.

с 80-летием

Жителя Владикавказа, труженика тыла в годы войны, моряка плавсостава с трудовым стажем 37 лет **Юрия Ивановича Шестопалова**.

с 75-летием

Мурманчан, ветеранов труда и ММП: капитана а/л «Сибирь» **Владимира Николаевича Красовского**, его трудовой стаж в пароходстве 41 год; электросварщика т/х «Александр Суворов» **Юрия Антоновича Брюквина**, отработавшего в Компании 35 лет, а также: капитана т/х «Капитан Свиридов» **Юрия Андреевича Дмитриева**, отдавшего предприятию 39 лет своего труда, уборщицу ДК моряков со стажем 16 лет **Марию Ефимовну Ружникову** и уборщицу Интерклуба **Инну Константиновну Ходосову**.

Ветерана ММП, механика п/х «Володарский» **Виктора Васильевича Пугача**. Он отработал в пароходстве 42 года и ныне проживает в Великом Новгороде.

Москвича, ветерана пароходства, начальника радиостанции плавсостава со стажем 36 лет **Юрия Ивановича Кулакова**.

Жителя Твери, ветерана ММП, мастера КПИ и СУЗ а/л «Ленин» **Ома Михайловича Хованского**. Он отдал предприятию 27 лет.

с 70-летием

Мурманчан, ветеранов труда и ММП: старшего помощника капитана т/х «Вася Коробко» с трудовым стажем 40 лет **Григория Ивановича Букатко**, дис-

петчера службы сухогрузного флота **Нину Федоровну Артеменко**, отработавшую в пароходстве 35 лет, уборщицу а/л «Севморпуть» со стажем 23 года **Тамару Сергеевну Дмитриеву**; ветерана труда, диспетчера Трансфлота **Леонида Александровича Кузнецова**, он отдал предприятию 20 лет, а также картографа ЭРНК с трудовым стажем 13 лет **Людмилу Константиновну Ветчинину**.

Москвича, ветерана ММП, старшего механика плавсостава с трудовым стажем 34 года **Альберта Серафимовича Волчкова**.

Жителей Санкт-Петербурга: ветерана пароходства, старшего механика плавсостава **Павла Михайловича Котова**, отработавшего в ММП 27 лет, и ветерана труда, начальника бюро отдела АСУ (ИВЦ) **Николая Федоровича Смирнова**, его стаж на предприятии 20 лет.

Ветерана труда, старшего электромеханика а/л «Россия» **Евгения Николаевича Никифорова**, отдавшего предприятию 25 лет и ныне проживающего в Московской области.

Ветерана ММП, начальника отдела Управления атомфлота с трудовым стажем 47 лет **Виталия Ивановича Харитоненко**.

Жителя Псковской области, ветерана пароходства, старшего помощника капитана т/х «Капитан Свиридов» **Михаила Александровича Матюшенко**. Он отдал Компании 36 лет.

Ветерана ММП, старшего механика т/х «Емельян «Пугачев» **Михаила Акиндиновича Бродникова**. Он отработал в пароходстве 42 года и ныне проживает на Ставрополье.

Всем ветеранам желаем крепкого здоровья, много лет жизни и счастливой спокойной старости.

Вам, родившимся в декабре 1947 и 1957 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морскому делу, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья вам, семейного счастья и личного благополучия. Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной.

ВМЕСТЕ МЫ – ОДНА СЕМЬЯ!

У флотского штурвала — североморцы!

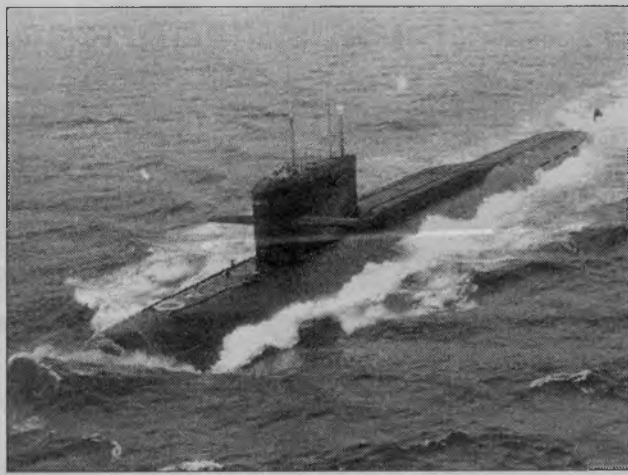


Указом Президента РФ Владимира Путина новым главнокомандующим ВМФ России назначен бывший командующий Северным флотом адмирал Владимир Высоцкий. Это беспрецедентный случай — обычно главкомы назначались адмиралами-«москвичами»: начальники Главного штаба ВМФ или первые заместители главкома ВМФ!

Владимира Высоцкого на посту командующего СФ сменил вице-адмирал Николай Максимов, до того занимавший должность заместителя командующего Северным флотом. Контр-адмирал Сергей Фарков, в свое время командовавший подшефной ММП противолодочной дивизией, назначен командиром эскадры атомных подводных лодок.

Наш первый РПКСН

40 лет назад вступил в строй первый советский ракетный подводный крейсер стратегического назначения (РПКСН) — атомная подводная лодка «К-137» проекта 667А, заложенная тремя годами раньше на Северном машиностроительном предприятии в Северодвинске. Это была наша первая атомная подлодка второго поколения, создание которой стало новым этапом в совершенствовании отечественного ракетного подводного флота. Главным конструктором проекта был Сергей Ковалев, ставший впоследствии известнейшим подводным кораблестроителем, академиком и создателем



практически всех последующих отечественных подводных «стратегов».

Подводный крейсер нес шестнадцать баллистических ракет подводного старта с максимальной дальностью 2500 километров. Торпедное вооружение лодки состояло из шести носовых торпедных аппаратов, общий боезапас — двадцать торпед. На атомоходах этого проекта впервые в истории отечественного подводного кораблестроения электроэнергетическая система была выполнена на переменном токе напряжением 380 В (50 Гц). На них была установлена первая советская боевая информационно-управляющая система «Туча». Она обеспечивала применение ракетного и торпедного оружия, а также осуществляла сбор и обработку информации об окружающей обстановке, решение навигационных задач. Всего в Северодвинске было построено 24 таких корабля и еще десять — на судостроительном заводе в Комсомольске-на-Амуре.

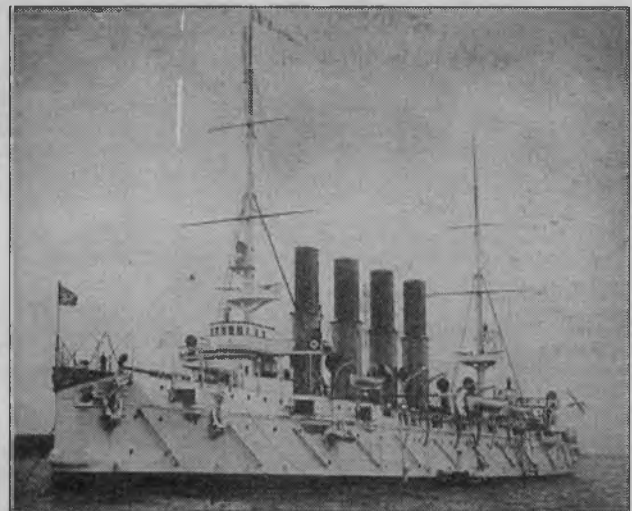
В ноябре 1968 — январе 1969 г. головной ракетоносец «К-137» под командованием капитана 1 ранга Вадима Березовского успешно выполнил первую для лодок этого проекта боевую службу, став веским аргументом в «холодной войне». В 1970 г. АПЛ «К-137» получила почетное наименование «Ленинец». Вслед за ней пошли в море уже серийные лодки этого самого многочисленного проекта подводных ракетноносцев. За весь период эксплуатации они выполнили 590 боевых патрулирований. Считается, что именно благодаря этим ракетносцам был достигнут военно-стратегический паритет между СССР и США.

За проявленные героизм и мужество при испытании новой техники в 1970 году Вадим Березовский был удостоен звания Героя Советского Союза. Золотыми Звездами Героев были награждены 20 подводников. Среди них — старший матрос Сергей Преминин, удостоенный звания Героя России посмертно за то, что успел заглушить реактор на аварийном атомоходе. Его АПЛ «К-219» погибла при несении боевой службы в Атлантическом океане в октябре 1986 г.

Немало славных дел на счету экипажей этих ракетноносцев. Так, осенью 1969 г. подлодка «К-140» Северного флота впервые в мире выполнила восьмидесятибалльный залп. В январе-марте 1971 г. сложнейший переход с Северного на Тихоокеанский флот южным маршрутом (проливом Дрейка) совершила АПЛ «К-408» под командованием капитана 1 ранга В. Привалова. В августе того же года совершил поход на Северный полюс РПКСН «К-411» (командир капитан 1 ранга С. Соболевский), экипаж которого первым в Вооруженных Силах СССР был награжден Вымпелом МО СССР «За мужество и воинскую доблесть».

«Варяг» в Англии

Не только в нашей стране, но и далеко за ее пределами известны трагическая судьба легенды отечественного ВМФ — русского крейсера «Варяг», а также героизм его моряков. Получивший множество тяжелых повреждений в первом бою с японцами 27 января 1904 года, «Варяг» был затоплен своим экипажем. Поднятый позже японцами, он под названием «Соя» вошел в состав их флота. В марте 1916 года крейсер был выкуплен Россией, укомплектован командой



гвардейского экипажа и под прежним названием осенью того же года прибыл из Владивостока в Мурманск для усиления флотилии Северного ледовитого океана.

Весной 1917 года «Варяг» ушел на плановый ремонт в Англию. Там, после Октябрьских событий 17-го года в России, корабль был разоружен и продан военно-морским аташе царской России на слом частному владельцу. В 1920 году при буксировке на разделку крейсер во время шторма был выброшен на подводные скалы близ шотландского поселка Ленделфут. В 1925 году «Варяг» на месте крушения взорвали, и корабль вновь лег на морское дно, теперь уже навечно...

В наши дни экспедицией известного теледокументалиста Алексея Денисова было точно установлено местонахождение легендарного крейсера. В России был создан специальный благотворительный фонд, который осуществлял всенародный сбор средств на сооружение памятника «Варягу». Нынешней осенью к памятникам, установленным в ознаменование подвига «Варяга» на морском кладбище во Владивостоке и в Туле (на родине командира крейсера Руднева), добавился и мемориал прославленному кораблю в Шотландии, близ небольшого рыбацкого поселка Ленделфут.

В торжествах в честь открытия памятника «Варягу» участвовал большой противолодочный корабль Северного флота «Североморск» и российская делегация, возглавляемая помощником полпреда РФ в Центральном федеральном округе А. Грозовым. Честь снять драпировку была предоставлена одному из победителей конкурса на лучшую идею памятника нахимовцу С. Стаханову и его наставнику, заместителю начальника Нахимовского училища капитану 1 ранга А. Попову.

Примечательно, что памятник «Варягу» (автор — скульптор Д. Суворов) является первым памятником русской воинской славы на территории Великобритании. Став уже одной из главных достопримечательностей графства Южный Эйршир, памятник «Варягу» включен во все местные путеводители.

Алексей БУГЛАК.

из истории мореплавания в Арктике

Хождение за три моря

В этом году исполнилось сорок лет замечательному путешествию из Архангельска к руинам Мангазеи. О ней мы рассказывали в октябрьском номере газеты. Путь, которым ходили поморы в начале 17 века, в веке 20-м повторил их потомок Дмитрий Буторин. Участники этого и последующих плаваний на карбасе «Щелья» в свое время были знамениты не меньше челюскинцев.

В Мангазее под алыми парусами

Формальным поводом к путешествию по следам первопроходцев для вышедшего на пенсию помора Дмитрия Буторина стал очередной юбилей Октябрьской революции. Он объявил, что намеревается пройти из Архангельска до Мангазеи, чтобы восстановить в памяти народа, освоившего шестую часть света, его былые подвиги. Название вельбота — «Щелья» означало у поморов узкий проход или пролив на морском побережье.

Летом 1967 года, поднявшись вверх по течению Северной Двины, легкая лодочка под парусами вышла в Баренцево море, чтобы доказать, что и нынешним поморам по силам пройти через льды Арктического побережья до когда-то «златокипящей» Мангазеи. Читатели слышали про экспедицию Беринга. Но уже мало кто задумывается о том, что

захват и освоение новых земель начались гораздо раньше, еще во времена Бориса Годунова — с началом массового изготовления пищалей и другого огнестрельного оружия. Найденный первыми полярными гидрографами волок через Ямал, а затем и Таганацкий волок (из Пясинской водной системы через реку Авам в реку Волочанку — Хету — Хатангу и далее к рекам Анабар, Оленек) позволили выйти к Лене и далее. Дмитрий Буторин с Михаилом Скороходовым добрался до полуострова Ямал и по реке достиг озера, между которыми немало было пролито пота. Нужно было доказать, что перетаскивание по тундре вельбота возможно.

Подкладывая под киль бревна, его тащили воротом, сделанным из обычной двухсотлитровой бочки. Так, двигаясь по водоразделам, шли путешественники на восток и достигли Мангазеи, застав древнее городище в плачевном состоянии. Боль-



шинство построек уже поглотила река, разрушающая берег. Тщательно осмотрели путешественники остатки построек и решили идти к Таймыру.

Окрыленный своим успешным плаванием, Дмитрий Андреевич сообщил диксонцам, что в следующем году намерен отправиться в плавание вокруг мыса Челюскин и идти до мыса Дежнева.

Второе плавание «Щелья»

В 1968 году на Диксоне торжественно, с неделей, провожали «Щелью» в дальнюю дорогу. Ее отплытие совпало с приходом в порт туристов из Красноярска на пассажирском судне «Валерий Чкалов».

Перед отплытием вельбот подошел на алых парусах к стоящему на якоре «Чкалову» и с восторженными криками туристы стали спускать ему с борта на веревке бутылки с шампанским, водкой, коньяком. Этого хватило, чтобы наполнить до половины молочный бидон. После отплытия от Диксона Буторин частенько приподнимал крышку молочного бидона и черпал «мальвазию», как он называл эту адскую смесь спиртных напитков.

«Щелья», повинаясь воле своего капитана, послушно шла вперед. Эта посудина поистине творила чудеса, пролезающая среди, казалось бы, непроходимых ледяных полей.

В районе мыса Челюскин у экспедиции закончилось зелье в бидоне и солера. Мореходы обогнули северную оконечность Азии и подошли к бухте Зимовочная. Решили на полярной станции взять топлива и сделать профилактику двигателю. А там оказались пограничники. Офицер, передернув затвор «калашникова», заставил Буторина поднять руки вверх. Солдат ему кричит:

— Да это же Буторин!
— Я вот щас покажу вам Буторина! Кто такие? Отвечай!

Конфликт был улажен, и вскоре путешественники подняли паруса. Буторин добрался до островов Фаддея и залива Симса, чтобы доказать возможность проникновения до этих мест русских с запада еще в 17-м веке. Он считал это своей главной задачей. В 40-х годах прошлого века гидрографическое судно обнаружило на острове Фаддея тайник, набитый старинными серебряными монетами. Могли ли русские поморы первыми, задолго до Норденшельда (1878 год) обогнуть на парусах мыс Челюскин? Такие арктические авторитеты как академик Окладников и профессор Белов эту версию подтверждали. Моим отцом — полярным исследователем и писателем Владиславом Троицким высказывалась идея о восточном происхождении этих находок: первопроходцы могли туда попасть из Хатанги, Анабары или Лены. Возможно, современная экспертиза найдет средства, чтобы разрешить этот спор.

«Щелья» же в 1968 году дошла до Тикси. Мотор и вельбот сильно поизносились, к тому же началось льдообразование. Буторин решил вернуться. «Щелью» погрузили на дизель-электроход «Индиголика» и отправили в Архангельск. Дальнейшая судьба этого вельбота мне неизвестна. Думаю, что это национальное достояние, как и многое другое, утрачено.

Сергей ТРОИЦКИЙ.
Инженер-гидрограф.

Пос. Хатанга.



«МОРСКАЯ ДУША»

выпуск девяносто восьмой

Ярослав СМЕЛЯКОВ:

«...Море Белое нас качало — мы качаем теперь моря»



Ярослав Васильевич Смеляков (1912–1972) — один из видных русских поэтов середины 20 века. Детство его частично прошло в деревне, с отрочества учится и работает в Москве. Пройдя полиграфическую учебу ФЗО, работает в крупных типографиях. Так совпало, что свою первую книгу он и набирал сам. Как молодой поэт, был замечен Светловым и Багрицким, поддержан ими в из-

даниях, в приеме в Союз писателей СССР.

В 1934–37 гг. был по необоснованному обвинению репрессирован.

В первые месяцы Великой Отечественной войны рядовым солдатом воевал на Карельском фронте — попал в окружение и до 1944 г. находился в финском плену.

Несмотря на тяготы и страдания, муза Ярослава Смелякова не утратила светлый голос, положительный эмоциональный взгляд на жизнь. Его герои живут суровой, аскетической, но радостной жизнью. И он, как поэт, не теряет доброты к людям даже в самых сложных обстоятельствах.

Голос его обогащается естественностью, ироничностью, теплотой, а вместе со всем этим — мужеством и историзмом. Книга «День России» была отмечена Государственной премией СССР.

Морской тематикой Ярослав Смеляков не занимался, но как человек, немало покрутившийся по России, повидал ее моря и в ряде стихотворений обращается к образам самой могучей стихии.

Виктор ТИМОФЕЕВ.

Ведущий антологии «Морская душа».

Слава

Он стоит под апрельским ветром,
мой высокий московский дом.
Тихо.
Тысячи километров
начинаются за окном.

Приминая песок и травы,
через села и города
продвигается наша слава,
нерушимая никогда.

Вот на севере пламенеет.
Вот проходит без лишних слов.
Гитлер кашляет и бледнеет
От тяжелых ее шагов.

Слева вишни стоят.
А справа
льды проходят у берегов.
Подымается наша слава
выше перистых облаков.

Продвигается наша слава
через северные снега.
Не кончается наша слава
пулей вылезшего врага.

По утрам, нарушая дрему,
раздвигаются берега.
Ледяные аэродромы,
гололеда и пурга.

Вечерами сквозь ветер сладкий
дышат стужами города.
Облицованные палатки,
замерзающая вода
да собаки, с тоски худые.

Как ты сумрачна и темна!

Не над нами ли ледяные
руки подняла тишина?
И не нами ли бревна вбиты,
и не мы ли стоим сейчас,
как пред совестью, перед Шмидтом,
выполняя его приказ?

И не мы ли — опять — залетный
слышим дым?
Небеса поют.
Наши летчики самолеты
над холодной водой ведут.

Наши летчики через беды
проходили. И до земли

всех челюскинцев — как победу —
победители донесли.

Вот стоят, отвечая сразу
всем,
Красивы и высоки,
кочегары и водолазы,
машинисты и моряки.
Нашим юношам стужа снятся,
Ледоколы, снега...

Ты спишь.
Мы ушли.
Мы придем смеяться
над тобой, снеговая тишь.

Мы дойдем до тебя
и — злую —
скрутим, свяжем, пройдем по дну,
покорившие ледяную,
ледовитую тишину.

Так как это пока начало,
так как, образно говоря:
море Белое нас качало —
мы качаем теперь моря.

Земля

Тихо прожил я жизнь человечно:
ни бурана, ни шторма не знал,
по волнам океана не плавал,
в облаках и во сне не летал.

Но зато, словно юность вторую,
полюбил я в просторном краю
эту черную землю сырую,
эту милую землю мою.

Для нее ничего не жалея,
я лишился покоя и сна,
стали руки большие темнее,
но зато посветлела она.

Чтоб ее не кручинились кручи
и глядела она веселей,
я возил ее в тачке скрипучей,
так, как женщины воят детей.

Я себя признаю виноватым,
но прощенья не требую в том,
что ее подымал я лопатой
и валил на колени кайлом.

Ведь и сам я, от счастья бледнея,
зажимая гранату свою,

в полный рост поднимался над нею
и, простреленный, падал в бою.

Ты дала мне вершину и бездну,
подарила свою широту,
стал я сильным, как терн, и железным —
даже окиси привкус во рту.

Даже жесткие эти морщины,
что на лбу и по щекам прошли,
как отцовские руки у сына,
по наследству я взял у земли.

Человек с голубыми глазами,
не стыжусь и не радуюсь я,
что осталась земля под ногтями
и под сердцем осталась земля.

Ты мне небом и волнами стала,
колыбель и последний приют...
Видно, значишь ты в жизни немало,
если жизнь за тебя отдают.

Прощальная лента

Ленты медленно и быстро
в мокром воздухе летят
с нашей палубы на пристань
и отудова назад.

Их берут на расстояние,
ловят их над головой,
превращая расставанье
в некий праздник портовой.

Вот еще их больше стало, —
только ленты, как во сне.
Мне уж вовсе не пристало
оставаться в стороне.

Но средь бестолочи этой
провожающих людей у меня,
к несчастью, нету
ни знакомых, ни друзей.

...Я совсем не знаю — кто ты,
но ручаюсь целиком,
что лицо такой работы
надо делать топором.

Эти лица не ваяют,
с тонкой кистью не корпят,
а наотмашь вырубают —
так, что щепочки блестят.

Потому-то в час отхода,
колебаний не любя,
я из общего народа
выбрал именно тебя.

И в порту Иокोगамы,
чтоб меня не позабыл,
я тебе, как телеграмму,
ленту длинную пустил.

Вот она неотклоненно,
хоть дождем мерцала мгла,
сквозь намокшие знамена
в руку сильную вошла.

Был я счастлив на причале
тем, что мы, как два юнца,
с наслаждением держали
этой ленты два конца.

Нам обоим ясно было,
что под небом облаков
нас она соединила
не для праздных пустяков.

Умиляться я не стану,
это стиль никак не мой.
Через волны океана
я ее везу домой.

Тихий, или Великий

Внук полевой России
(ива, изба, Иван),
я увидал впервые
с палубы океан.

Это ведь не эстетство,
если она впервой,
синяя сказка детства,
движется под тобой.

Это не скрипки бала,
если тебя штормят
девять и десять баллов
целую ночь подряд.

Бахают волны сбоку,
теша тоску свою.
С жадностью одинокой
перед тобой стою.

Может быть, я не вправе
вровень с тобою жить.
Но не хочу ослабить —
хочется разъяснить.

Вовсе не для присловья
с флагом над головой
мы умывались кровью,
собственной и чужой.

Там, на советской суше,
выйдя на свет из тьмы,
реквиемы и туши
перемежали мы.

Небо уже беззвездно,
вроде бы стих прибой.
Слишком, пожалуй, поздно
встретились мы с тобой.

Было б, конечно, лучше,
если б Девятый вал,
сбив, как папаху, тучи,
зыбку мою качал.

Возгласы, посвист, крики!..
Как ты там ни ори,
Тихий да и Великий
были у нас цари.

Отменены недавно
Библия и Коран.
Будем шуметь на равных,
оба в ролях загважных,
Тихий мой океан.

Классическое стихотворение

Как моряки встречаются на суше,
когда-нибудь, в пустынной полумгле,
над облаком столкнутся наши души,
и вспомним мы о жизни на Земле.

Разбередя тоску воспоминаний,
потупимся, чтоб медленно прошли
в предутреннем слабющем тумане
забытые видения Земли.

Не сладкий звон бесплотных райских птиц —
меня стремглав Земли настигнет пеней:
скрип всех дверей,

скрипенье всех ступенек,
поскрипыванье старых половиц.

Мне снова жизнь сквозь облако забрезжит,
и я пойму всей сущностью своей
гуденье лип, гул проводов и скрежет
булыжником мощенных площадей.

Вот так я жил — как штормовое море,
ликуя, сокрушаясь и круша,
озоном счастья и предгрозыем горя
с великим разнозначием дыша.

Из этого постылого покоя,
одну минуту жизни посуля,
меня потянет черною рукою
к себе назад всеильная Земля.

Тогда, обет бессмертия наруша,
я ринусь вниз, на родину свою,
и грешную томящуюся душу
об острые камни разобью.

Как святой Николай Санта Клаусом стал

Наверное, мало кто догадывается, что привычный персонаж рождественских празднеств Санта Клаус – не какой-то мифический образ, родной брат гномов и кузен домовых, а реально существовавшая личность.

Звали его Николай, родился он в малоазийском городе Миры Ликийские, на территории нынешней Турции, около 245 года, а окончил свой земной путь примерно в 334 году, 6 декабря. Он был простым епископом, поэтому не стоит удивляться, что не удастся найти упоминания об этом пастыре, сделанное еще при его жизни или же вскоре после его смерти.

Недостаток информации дополнили благочестивые народные легенды, появившиеся на протяжении веков. Из них мы узнаем о том, что святой Николай помогал бедным и несчастным, незаметно по ночам подбрасывая в башмачки, оставленные у дверей, золотые монетки, а в окна – пирожки.

Примерно в 960 году зародилась традиция почитания святого Николая как покровителя детей. Впрочем, еще до этого своим небесным заступником его избрали моряки, заключенные, пекари и купцы.

На Руси святой Николай является одним из самых почитаемых святых. Народы, общавшиеся с русскими, даже называли Николая «русским богом». Для русских христиан Николай Чудотворец всегда был одновременно и видным иерархом, и простым, добрым святым, да к тому же скорым помощником в бедах.

Каким же образом святой Николай превратился в Санта Клауса и стал прочно ассоциироваться с рождественскими праздниками? Чтобы разобраться с этим, нам необходимо вновь перенестись на христиан-

ский Запад.

Примерно в X веке в Кельнском кафедральном соборе стали раздавать ученикам церковно-приходской школы фрукты и выпечку 6 декабря, в день памяти святого Николая. Вскоре эта традиция вышла далеко за пределы германского города. В домах на ночь стали, вспоминая древние легенды, вешать специально изготовленные башмачки или чулочки, для того, что бы Николаю было куда положить свои подарки.

В Северную Америку, которая сыграла важную роль в истории рождественского чудотворца, святой Николай попал из Голландии. В 1626 году несколько нидерландских кораблей, возглавляемые фрегатом «Goede Vrode», на носу которого стояла фигура святого Николая, прибыли в Новый свет. Искатели счастья купили у индейцев землю за 24 доллара и назвали поселок Новым Амстердамом (теперь эта деревушка именуется Нью-Йорком). Голландцы перенесли фигуру святого с корабля на главную площадь. Голландская фраза «святой Николай» звучала как «Синтер Клас». Со временем имя святого преобразилось в «Санта Клас», а чуть позже – в «Санта Клаус». Так и стали именовать в Америке того забавного персонажа, который перед Рождеством разносит по домам подарки.

В 1822-м году житель Нью-Йорка Клемент Кларк Мур написал серию сказок, где



рассказал, что Санта Клаус прибывает в страну на восьми северных оленях. Он также «заставил» Санта Клауса лезть в дом через дымоход, чтобы раздать подарки. А в 1869 году вышли стихи Жоржа Вебстера, где в качестве жилища Санта Клауса указывался Северный полюс.

Издатель Луис Пранг в 1885 году выпустил поздравительную открытку, на которой был нарисован Санта Клаус в красном костюме.

Санта Клаус прижился во многих домах Западной Европы и Америки. Проникая в дом через трубы и форточки, он раскладывает подарки в чулочки, чаще всего развешанные на камине, и поздравляет колокольчиками, как бы возвещая о приходе Рождества и Нового Года.

По материалам информагентств.

– Ну вот и поели, а теперь можно и поспать...
– Ну вот и поспали, а теперь можно и поесть...
Всемирная история... встречи Нового года на Руси.

Прикуривая в Новогоднюю ночь от петарды, китайские ученые доказали, что фейерверк интересно не только смотреть, но и кричать.

Мужик жалуется соседу:

– Вот уж это загрязнение природы! На Новый год открыл банку сардин, а там вся рыба в масле и ДОХЛАЯ !!!

– Эй, братан, а ты слышал новую песню про новых русских?

– Ну! Напой.

– «Весь покрытый зеленью, абсолютно весь»...

Накануне Нового года Центробанк опубликовал список самых надежных банков России. Пять первых мест заняли консервные банки.

– Ну, как Новый год встретил?

– Да как подарок...

– Это как?

– Всю ночь под елкой провалился.

Дед Мороз:

– Здравствуйте, дорогие детишки! Мы со Снегурочкой приехали к вам с самой Лапландии. Для начала у нас запланирован конкурс стихов. Вы будете читать стихи, а победит тот, кто первым принесет штопор.

Если Снегурочка после второго стакана водки говорит, что ей жарко, значит, она настоящая.

Удивительная у нас страна: Новый год начинают встречать где-то на Дальнем Востоке, а заканчивают где-то под столом.

Если под Новый год по телевизору нет «Иронии судьбы», значит, не судьба...

Подборка Андрея МОРОЗОВА.

Праздник Нептуна



Вспоминаю, с каким пиететом Заслуженный капитан Руслан Игрицкий, обладатель «золотой трости» Монреаля, относился к церемонии пересечения Экватора, с какой серьезностью отдавал свой капитанский рапорт Нептуну, кланяясь Морскому Владыке в пояс. Тогда на «Аршеневском» мы сподобились пересечь Экватор в нулевой точке счисления координат, и капитан «вычислил» гидрографический буй, установленный на этом «пупе» Земли, трижды обошел его по кругу, приветствуя троекратным гудком.

Сейчас, когда вместо звонкого, как колокольчик, слова «галюн» употребляется одеколонное слово «туалет», а кока в судовой роли называют «поваром», стали потихоньку утрачиваться вековые морские традиции. И все чаще встречаются суда, пересекающие Экватор «всухую», без оваянного веками ритуала;

все слабее удерживается в памяти сценарий Праздника Нептуна, его обязательные и опорные моменты.

Вот почему рассказ об этом событии на одном из самых больших танкеров России «Натали» кажется уместным: может быть, кто-то подчеркнет что-то новенькое.

...На доске объявлений появился шуточный Приказ капитана, в котором, в частности указывалось: «Членам экипажа, впервые пересекающим экватор, подготовиться к «Обряду Крещения» – снять камень с души и забросить в море, смыть грехи в сауне, почистить пятки рапилом, продуть уши морским ветром и быть на «товсь», чтобы ровно в 16.00 предстать как штык пред всевидящим взором Морского владыки».

В означенный день и час старший помощник капитана Дмитрий Медведев густым троекратным гудком тифона приветствовал Нептуна и приказал всем свободным от вахт и работ собраться на корме.

Нептун, вышедший из моря, прошептал со свитой с бака на корму и был встречен выстроеными в шеренгу «салагами» с белыми повязками на головах, на которых были изображение якоря и надпись: «Первый Экватор». Капитан Юрий Панарин отдал Морскому Владыке рапорт, вручил положенную дань за пересечение границы между Северным и Южным полушариями, нижайше просил «окрестить» шестерых моряков, впервые пересекающих Экватор, и дать им морские имена в до-

полнение к тем, что значатся в паспорте моряка.

Усевшись на специально изготовленный трон, Нептун стал проверять индивидуальную морскую подготовку встававших перед ним на колени «салаг» каверзными вопросами. Первым рискнул предстать перед Морским Владыкой второй помощник капитана Игорь Москаленко.

Морской Эскулап проводил детальный медосмотр «салаг», дрожавших при виде пятен крови на его халате и большого ножа для рубки мяса, болтавшегося на поясе. Врачебную шапочку украшали скрещенные кости под красным крестом.

После Морского Эскулапа наступал черед Бradoбрея, который «подправлял» прическу испытуемых большим топором и обривал растительность огромной бритвой с потечками «крови», щедро намазывая мочалкой и норовя попасть мыльной пеной в глаза.

Подготовленных Бradoбреем «салаг» «причащали» соленой морской водой нулевой широты. А Морские черти для облегчения проскальзывания под экватором обмывали их тела нефтью и золой.

А сам Экватор изображал канат, низко натянутый над палубой, к концу которого, уходящему за борт, был подвешен тяжелый груз. Пролететь под ним оказывалось делом не простым, потому что морские черти, верные себе, прижимали канат ногой к палубе.



Благополучно проскользнувших под «экватором» Нептун нарекал морским именем, опустив на склоненную голову «крещенного» свой трезубец. Помощнику капитана по радиоэлектронике досталось морское имя «Скат Электрический», а повару – «Рыба-Фугу». Последняя рыбка примечательна тем, что микродоза содержащегося в ней яда вызывает смертельное отравление. Тем не менее, искусные японские повара умеют ее приготовить так, что ресторанные «камакадзе», заказавшие это блюдо, остаются в живых. Это имена были вписаны в специально изготовленные Дипломы

Нептуна.

«Окрестив» моряков, впервые пересекающих Экватор, Нептун милостиво разрешил «разрубить» эту гипотетическую линию, разделяющую два полушария планеты. Почетную миссию исполнил капитан, который одним ударом топора рассек символ Экватора, и тот под тяжестью груза соскользнул за борт.

Все, Экватор пересечен! Всеобщее ликование – и праздничный ужин.

Виталий ЯКОВЕНКО.

Судовой врач танкера «Натали».

Фото автора.