

Арктическая **Звезда**

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

№ 2 (7599)

Февраль 2008 года

в номере

Флаг поднять!

Флот Северного морского пароходства пополнился еще одним судном – в строй принят теплоход «Холмогоры»

– стр. 2

«Инженер года-2007»

Специалисты морского Мурманского пароходства стали лауреатами областного форума инженерной мысли. Их технические идеи работают не только в интересах Компании, но и на престиж России.

– стр. 2-3

Скоро сезон отпусков

Максимальные удобства при приобретении билетов на самолеты обеспечивает сотрудникам пароходства собственная авиакасса Компании

– стр. 4

Штокман освоим сообща

Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» не видит сложностей в доставке строительных материалов и техники в район Штокмановского газоконденсатного месторождения силами флота Компании

– стр. 4-5

Распоясалась «морская братва»

В службе безопасности мореплавания ММП особое внимание уделяется подготовке экипажей к действиям в случаях нарушения охраны судна в водах, угрожающих нападениям пиратов

– стр. 6

Порт на Северной Двине

О перспективах Архангельского морского порта рассказывает заместитель директора Департамента транспорта и связи правительства Архангельской области Владимир Кочуров

– стр. 7

Они создают чистоту и уют

Накануне Международного женского дня представляем тружениц группы хозяйственного обслуживания зданий управления

– стр. 8

Морское братство

День защитника Отечества – праздник бывших, нынешних и будущих воинов России

– стр. 9

Глазами очевидца

Архипелаг Земля Франца-Иосифа не только место, куда наши моряки традиционно доставляют необходимые грузы, но и удивительный уголок арктической природы

– стр. 10

С праздниками сильных и прекрасных!

Дорогие друзья!

Примите искренние поздравления с Днем защитника Отечества!

23 февраля – всенародный праздник. Для всех нас он стал символом стойкости, патриотизма, беззаветного служения Родине. Испокон веков в нашей стране ратный труд пользуется особым уважением. Любовь к Родине, готовность отстаивать ее интересы и защищать от врагов на протяжении многих веков в особом почете у россиян. В каждом доме, в каждой семье бережно хранят память о мужестве и героизме отцов и дедов, гордятся теми, кто сегодня обеспечивает безопасность и обороноспособность Отчизны. Подвиги российских воинов навсегда вписаны в историю нашего государства, а нынешнее поколение защитников Отечества – достойные продолжатели героических ратных традиций.

Желаю крепкого здоровья, счастья и благополучия Вам и Вашим близким, мира и уверенности в завтрашнем дне.



Милые женщины!

От имени мужского коллектива Мурманского морского пароходства сердечно поздравляю Вас с Международным женским Днем 8 марта – праздником весны и цветов, добра и нежности!

Вы делаете мир светлым и радостным. В самых сложных жизненных ситуациях Вы сохраняете стойкость духа, вселяете надежду и оптимизм. Вся наша жизнь наполнена теплом и светом Вашего обаяния и доброты. И в этот весенний день мы выражаем Вам огромную благодарность за мудрость и любовь, доброту и трудолюбие, заботу и благополучие в семье.

От всей души желаю вам крепкого здоровья и счастья. Пусть каждый новый день будет светлым и радостным для вас и ваших близких! Пусть любовь, доброта и верность украшают вашу жизнь, согревают и наполняют сердца. Успехов и удачи!

Александр МЕДВЕДЕВ.

Генеральный директор

ОАО «Мурманское морское пароходство».

новости Компании

Лучшие капитаны пароходства

В Службе безопасности мореплавания рассмотрен вопрос о присвоении звания «Лучший капитан Мурманского морского пароходства». По итогам 2007 года это почетное звание присвоено капитанам теплохода «Юрий Аршеневский» К.В. Хайдукову, теплохода «Иван Папанин» С. В. Кравцу, танкера «Надежда» В.Н. Дашкевичу. В качестве поощрения им будет выплачена премия.

Учения в море

В феврале на двух судах Мурманского пароходства проведены плановые учения по отработке действий по Кодексу ОСПС «Нарушение охраны судна». Экипаж теплохода «Адмирал Ушаков» под руководством капитана Леонид Козаченко боролся с «пожаром на судне в результате террористического акта». А на ледоколе «Капитан Драницын» капитан Сергей Папко организовал экипаж для противодействия «проникновению посторонних на борт судна».

Фильм о моряках Мурманска

Группа журналистов французской телекомпании «Франс-3» провела на Таймыре съемки фильма о проводке судов в нижнем течении Енисея ледокольным флотом, находящимся в доверительном управлении Мурманского морского пароходства. Французские журналисты уже во второй раз проявляют интерес к данной теме. Несколько лет назад они снимали фильм о работе лихтеровоза «Севморпуть».

В Мурманской Ассоциации капитанов

22 марта 2008 года состоится 19-я ежегодная конференция Мурманской Ассоциации капитанов (МАК), которая рассмотрит отчет председателя МАК о работе Ассоциации за 2007 год, определит основные задачи организации на 2008 год.

Правление просит всех капитанов, членов МАК, в срок до 10 марта 2008 года сообщить свое мнение о работе МАК, высказать замечания, предложения и пожелания по дальнейшей работе Мурманской Ассоциации капитанов. Информацию просим направлять по адресу: Мурманск, ул. К. Либкнехта, д. 64/4, факс 42-37-79, e-mail – msma@km.ru, msma89@mail.ru.

В Арктике начались исследования климата Земли

Полярники российской научной дрейфующей станции «Северный полюс-35» (СП-35), в организации работы которой непосредственное участие приняли моряки Мурманского морского пароходства, начали исследования гидрохимических параметров в подледной морской воде на различных горизонтах в Арктике. Данные исследования будут использованы для построения глобальной модели изменения погоды и климата в малоизученной области приполярной Арктики и в целом на планете.

Флаг поднять!

Флот Северного морского пароходства (СМП) пополнился еще одним судном – в строй принят теплоход «Холмогоры», однопалубный с теплоходом «Михаил Ломоносов», который в Архангельске встречали в конце 2007 года.

Торжественная церемония подъема на судне российского флага и освящения теплохода «Холмогоры» состоялась 25 января на погрузочно-разгрузочном районе Экономия. В Архангельск судно прибыло из немецкого порта Бремерхафен, где и состоялась приемка судна российским экипажем под командованием опытного капитана Владимира Кокарева.

«Холмогоры» и «Михаил Ломоносов» обладают высоким классом автоматизации, что позволяет экипажам комфортно их эксплуатировать. Длина судна 92 метра, ширина – 16,9 метров. Осадка – около 6 метров. Дедвейт – 4805 тонн, контейнероёмкость – 370 TEUs. Ледовый класс – 1А.

На церемонии кроме представителей Северного морского пароходства присутствовали почетные гости из Архангельского отделения Сбербанка России, Архангельского морского торгового порта, агентских компаний, лесопромышленных предприятий города.

Под звуки гимна российский флаг был поднят, и нача-



Подъем флага на теплоходе «Холмогоры»

лась церемония освящения судна. Священнослужитель отец Вадим освятил все каюты и палубы «Холмогор» и подарил экипажу икону Николая Чудотворца, покровителя всех моряков и путешественников.

По окончании церемонии экипаж теплохода получил напутствие от генерального директора СМП Виктора Избицкого:

– Приятное событие для

всех работников Северного морского пароходства и для жителей Архангельска. Флот компании пополнился ещё одним современным, автоматизированным судном. Это то, к чему мы стремимся.

После погрузки «Холмогоры» покинул порт приписки Архангельск и взял курс на Гамбург.

Пресс-служба ОАО СМП.

Одобрена идея создания портового комплекса на полуострове Рыбачьем

Как показывают последние события, освоение нефтегазовых месторождений арктического шельфа – дело не такого уж далекого будущего. Один за другим создаются проекты по добыче и транспортировке углеводородного сырья арктических морей крупнейшими промышленными компаниями России, Норвегии, Франции. В свою очередь интересную концепцию создания портового комплекса перегрузки нефти и навалочных грузов представил 15 февраля на заседании межведомственной комиссии по размещению производительных сил Мурманской области Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев.

У судоходной компании есть намерения построить портовый комплекс в губе Большая Волоковая на полуострове Рыбачий. Планируется, что здесь будет осуществляться перевалка нефти с ближайших шельфовых месторождений и обрабатываться навалочные грузы – в основном, минералы с месторождений, которые предполагается разрабатывать здесь же на Рыбачьем.

Что касается места выбора для строительства комплекса, то оно продиктовано следующими условиями. Глубины у входа в губу Большая Волоковая составляют 60–80 метров, в средней части – 50–80 метров. Дно губы ровное. Она открыта ветрам северо-западного направления и волнению открытого моря. Высота волны на входе в бухту может достигать 6–8

метров. Учитывая глубоководность залива, естественное гашение волны незначительно, поэтому потребуются создание оградительных сооружений. Губа Большая Волоковая не замерзает.

Согласно концепции в состав проектируемого портового комплекса включены два перегрузочных терминала: нефтеналивной и навалочных (сыпучих) грузов. Развитие портового комплекса предусматривается осуществлять тремя этапами. Так, на первом этапе грузооборот нефтеналивного терминала должен составить 2 миллиона тонн в год, а на втором уже 10 миллионов тонн. Ежегодный максимальный грузооборот нефти после завершения создания комплекса планируется на рубеже 30 миллионов тонн. Грузооборот навалочного терминала после окончания строительства портового комплекса может достигнуть 5 миллионов тонн грузов в год. При полном развитии комплекса в губу Большую Волоковую могут заходить танкеры дедвейтом 150–200 тысяч тонн и балкеры дедвейтом 30 тысяч тонн.

Межведомственная комиссия по размещению производительных сил Мурманской области одобрила концепцию, представленную Мурманским морским пароходством. Создание портового комплекса в губе Большая Волоковая технически возможно, посчитали члены комиссии.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

Не оскудеет пароходство

Финишировал очередной областной конкурс «Инженер года – 2007». Среди его лауреатов – представители Мурманского морского пароходства, чьи технические идеи работают не только в интересах Компании, но и на престиж России.

Этот форум инженерной мысли организован в 2005 году Департаментом промышленности, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Мурманской области в содружестве с Мурманским отделением Российского Союза научных и инженерных общественных организаций. Он призван выявлять талантливых инженеров, повышать престиж инженерного труда и формировать интерес к техническому творчеству среди молодежи.

При определении победителей и лауреатов конкурса принимаются во внимание различные критерии. В частности, учитываются общеинженерная, общенаучная и организационно-экономическая подготовка, конкретный вклад в развитие предприятия, экономический эффект от внедрения рационализаторских предложений и изобретений. Специалисты Мурманского морского пароходства ежегодно принимают участие в этом конкурсе, и их технические достижения не остались незамеченными.

В 2007 году сотрудники ОАО «Мурманское морское пароходство» заняли третье место в номинации «Творческие коллективы инженеров». Компания представила успешно реализуемую на предприятии Программу по ремонту парогенераторов (внутренних устройств) судовых ядерных энергетических установок атомных ледоколов.



Рудольф Федотов (справа)

В группу лауреатов областного конкурса «Инженер года – 2007» вошли пятеро специалистов Департамента технической эксплуатации атомного флота ММП: С.Г. Перовщиков, Н.В. Мантула, Р.А. Федотов, А.В. Пономаренко и С.В. Филимошкин.

Директор Департамента технической эксплуатации атомного флота (ДТЭАФ) Сергей Перовщиков является руководителем и координатором всех работ по этой программе. Он принимал непосредственное участие в разработке идеи способа демонтажа внутреннего устройства парогенератора. Сергей Георгиевич – постоянный участник инновационной деятельности пароходства, он является соавтором изобретения «Способ демонтажа внутреннего уст-

ройства парогенератора судовой ядерной энергетической установки», созданного в ходе выполнения данной Программы. Это изобретение защищено патентом № 2251164.

Начальник Управления атомного флота ДТЭАФ Николай Мантула принимал непосредственное участие и в разработке идеи, и в испытании способа демонтажа внутреннего устройства парогенератора судовой ядерной энергетической установки, и в организации работ по замене внутреннего устройства парогенератора реакторных установок атомных ледоколов «Вайгач», «Ямал» и «Россия». Он также не новичок в инновационной деятельности пароходства и является соавтором изобретения «Способ демонтажа внутреннего устройства парогенератора су-



Сергей Перовщиков

довой ядерной энергетической установки».

Ведущий специалист по ремонту атомных паропроизводящих установок (АППУ) Рудольф Федотов и механик-наставник по АППУ Анатолий Пономаренко участвовали в создании технологии вырезки и замены внутренних устройств парогенераторов. С их участием выполнялась настройка оборудования и отработка технологии на опытной вырезке внутренних устройств парогенераторов атомохода «Сибирь», плановые замены внутренних устройств на атомоходах, вырезка образцов труб из демонтированных внутренних устройств и их исследование.

Механик-наставник Единой службы ЯЭУ Сергей Филимошкин непосредственно участвовал в плановой замене внутренних уст-



До свидания, «Саратов», здравствуй, «Натали»!

Для журналиста посетить судно танкерного флота – дело практически невозможное: к причалу танкеры не становятся, все вопросы экипаж решает на рейде, да и стоянки в Мурманске сведены до минимума, обычно не более суток. За это время необходимо закрыть границу, заправить танки новым грузом, провести смену экипажа, решить вопросы с органами проверки, уладить хозяйственные дела...

Возможности принять корреспондента на борту, побеседовать с ним, все показать, все объяснить у капитанов таких судов просто нет. Вот и пришлось мне «ловить» танкеристов в Службе кадров и дожидаться, когда у одного из капитанов выдаться свободная минутка.

Моим собеседником стал капитан Александр Демин. В первой половине февраля он покидает танкер «Саратов» и поведет в рейс новое судно – супертанкер «Натали». Такой поворот судьбы Алексей Викторович принимает с радостью:

– Интересная работа, судно новое, перспективное, в своем роде – уникальное. Конечно, приходится совершенствовать свои профессиональные навыки и знания, но работа на судне с приставкой «супер», а тем более на танкере – это честь для моряка, – делится он.

Но работа на танкере – это еще и знак большого профессионализма, доверия и признания. Ведь здесь приходится иметь дело с грузами, относящимися к категории опасных.

– Наша работа не прощает ошибок, неточностей и халатного отношения. Цена за все промахи непо-

мерно высока, а последствия могут быть катастрофическими. Наша главная задача – сработать быстро, аккуратно и качественно. И отступить от этой формулы мы не имеем права, – рассказывает Александр Викторович.

Конечно, в судовой роли нет «ролей» второстепенных: в рейсе важен труд каждого, но очень многое в работе танкера зависит от судоводителей и донкерманов. Во время погрузочных операций донкерманы постоянно находятся у пультов управления, неусыпно контролируя процесс перекачки топлива. Это требует немалых знаний и определенного уровня подготовки. Работа штурманов здесь также отличается от работы их коллег на судах-сухогрузах.

– Повторюсь, но здесь действительно больше ответственности. Я



Капитан Александр Демин

не хочу никого обидеть, но, имея опыт работы на разных судах, могу сказать, что на судоводителей танкеров ложится больше нагрузки. К примеру, наши третьи помощники, в отличие от той же должности на сухогрузе, должны еще и уметь самостоятельно доказывать соответствие судна всем нормативным документам, самостоятельно общаться с контролирующими органами, а в силу специфики работы нефтеналивного флота интерес инспекторов к нам достаточно высок, да и требования строже.

Александр Викторович признал-



Супертанкер «Натали»

ся, что со штурманами на судах ему всегда везло, и пускай с экипажем «Натали» он еще не знаком, но в том, что сработаются – несколько не сомневается.

Немаловажную роль в обеспечении безаварийной и качественной работы танкера играет машинная команда и ее руководитель. С будущим коллегой – главным механиком танкера «Натали» Мансуром Гатиным Александр Демин знаком давно.

– Это очень уважаемый человек, опытный специалист, настоящий мастер своего дела! – отзывается он.

С большим удовлетворением капитан рассказал и о том, что танкеры, особенно крупнотоннажные,

пользуются успехом у молодежи:

– На первый взгляд должно быть наоборот, так как сухогрузы более привлекательны по многим параметрам. Они дают возможность и мир посмотреть, и график работы там удобнее в связи с цикличностью рейсов, да и в бытовом плане на сухогрузах условия получше. Тем не менее, во время моих встреч с молодежью, все, кого интересовала работа в море, подходили ко мне и расспрашивали именно о работе танкерного флота. А значит, без молодых морских кадров нефтеперевозки не останутся.

Дарья ДОЦЕНКО.

Фото автора и из архивов редакции.

года – 2007

ТОП-10

роиств парогенераторов на атомоходах «Советский Союз» и «Таймыр».

Разработанный инженерами пароходства способ позволяет демонтировать внутреннее устройство парогенератора и затем произвести монтаж нового внутреннего устройства в корпус парогенератора. При этом обеспечивается экологически безопасная замена внутреннего устройства парогенератора в сравнительно короткие сроки без демонтажа корпуса парогенератора. Отсутствует необходимость в дезактивации перед подъемом внутреннего устройства из корпуса парогенератора. Тем не менее, при выполнении программы по ремонту парогенераторов соблюдаются все необходимые меры предосторожности от получения недопустимых доз радиоактивного облучения персоналом, осуществляющим демонтаж.

Благодаря высокому профессионализму специалистов Мурманского морского пароходства программа по ремонту парогенераторов судовых ядерных энергетических установок на атомных ледоколах «Вайгач», «Россия», «Ямал» и «Таймыр» успешно завершена в сравнительно короткие сроки и с высокой экономией. Сейчас ведется замена внутренних устройств парогенераторов реакторных установок на атомоходе «Советский Союз».

Положительные результаты реализации программы позволили продлить срок эксплуатации реакторных установок атомных судов, что в конечном итоге стало гарантией присутствия России на трассах Северного морского пути. Тем самым специалисты Мурманского морского пароходства внесли немалый вклад в укрепление престижа и экономической мощи страны. Жаль, что



Алексей Цветков

члены жюри конкурса не приняли это во внимание, иначе программа инженеров ММП была бы оценена более высоко.

Еще один лауреат областного конкурса «Инженер года – 2007» – ведущий инженер-конструктор, руководитель судомеханического сектора Проектно-конструкторского бюро Департамента технической политики Мурманского морского пароходства Алексей Цветков. Он завоевал второе место в номинации «Профессиональные инженеры». На протяжении нескольких лет Алексей Петрович активно участвовал в реализации проекта, разработанного проектно-конструкторским бюро Мурманского морского паро-



Наши инженеры обеспечивают присутствие России в Арктике

ходства, по модернизации гребных винтов теплоходов типов «Дмитрий Донской» и «Михаил Стрелаловский» (всего 18 судов).

Чтобы оценить изобретение инженера, надо знать, что гребные винты со съемными лопастями проектируются с определенным шагом на один определенный режим движения судна, при котором гребной винт полностью использует мощность главного двигателя и работает с наибольшим коэффициентом полезного действия. Однако в процессе эксплуатации из-за увеличения полного сопротивления судна по целому ряду причин (износ, пластическая деформация, повреждение, обрастания корпуса) происходит потеря проектной скорости. Это приводит к несоответствию гребного винта номинальному режиму главного двигателя. Другими словами, гребной винт становится «тяжелым».

Для решения этой проблемы была выполнена работа по изменению шага гребного винта. Ходовые испытания и дальнейшая эксплуатация модернизированных судов по-

казали, что достигнут поставленный технический результат – обеспечение номинального режима работы главного двигателя при сохранении максимальной скорости судна.

В ходе разработки данного проекта была подана заявка на выдачу патента РФ на полезную модель «Судовой гребной винт со съемными лопастями». В конце минувшего года было получено решение о выдаче патента. Автором полезной модели является инженер-конструктор Алексей Цветков. Реализация этой технической разработки позволила Мурманскому морскому пароходству при эксплуатации модернизированных судов сэкономить большое количество топлива, а соответственно, и денежных средств.

Торжественная церемония награждения лауреатов областного конкурса «Инженер года – 2007» состоится в Мурманске в мае.

Подготовил Олег СМОЛЕНСКИЙ.

Фото из архивов Службы связей с общественностью ММП.

12 февраля в Мурманске состоялось совещание, в котором приняли участие губернатор Мурманской области Юрий Евдокимов, представители ОАО «Газпром», ООО «Севморнефтегаз», французской компании «Total», норвежской «StatoilHydro», ОАО «Гипроспецгаз». Делегацию от «Севморнефтегаза» возглавил генеральный директор Юрий Комаров. Были обсуждены первоочередные проблемы, связанные с началом в июне 2008 года работ на промышленной площадке в Териберке. Состоялась также встреча представителей компаний, участников консорциума по разработке Штокмановского ГКМ с руководителями предприятий региона, стремящихся стать поставщиками услуг для «Компании специального назначения».

Объемы работ большие...

Во время рабочего совещания с участием Юрия Евдокимова и членов Правительства Мурманской области были озвучены проблемы, которые волнуют участников консорциума. Среди них – отвод земель под строительную площадку, достройка участка автодороги к поселку Териберка, обеспечение электроэнергией как строительных работ, так и завода по сжижению природного газа (СПГ) и морского порта. Отмечено, что достигнут прогресс в решении проблемы с выводом части территории муниципального образования Териберка из зоны с ограниченным посещением иностранными гражданами.

ШТОКМАН ОСВОИМ



Генеральный директор Мурманского пароходства
Александр Медведев

В этот же день под руководством заместителя губернатора Николая Бережного состоялось совещание представителей ООО «Севморнефтегаз» с руководителями предприятий Мурманской области, входящих в Ассоциацию поставщиков нефтегазовой промышленности «Мурманшельф». Назван ряд компаний, имеющих серьезные шансы стать партнерами «Компании специального назначения». Среди них ОАО «Мурманское морское пароходство», Мурманский морской торго-

вый порт, судоремонтные заводы № 35 и «Нерпа», а также РЖД.

Как отметил начальник Управления по обустройству сухопутных объектов ООО «Севморнефтегаз» Валерий Чирков, работы на промышленной площадке будут выполняться с 1 июня 2008 по лето 2010 года. Пока будет готовиться площадка, предстоит разработать технико-экономическое обоснование порта и завода по сжижению газа. На первом этапе на строительных работах будет занято около 500

человек, их предстоит обеспечить жильем, материалами и техникой, а это около 200 единиц строительных машин и механизмов, которые необходимо доставить морем из порта Мурманск в Териберку. Все это предстоит выполнить летом 2008 года. Полномасштабная реализация проекта с возведением завода СПГ и причального фронта порта начнется 1 июня 2010 года. Строительство завода будут осуществлять иностранные подрядчики с привлечением местных сил.



скоро сезон отпусков

Летайте самолетами...

Не за горами сезон отпусков, и многие северяне уже размышляют о приобретении билетов для поездки на отдых. Сотрудники Мурманского пароходства в этой ситуации оказываются в более выигрышном положении по сравнению с работниками многих других предприятий – у нас есть своя авиакасса.

Авиакасса Мурманского пароходства была открыта 1 апреля 2003 года в здании Службы кадров по улице Володарского, дом 6. Для работы в ней специалисты Компании прошли специальное обучение и получили сертификаты, позволяющие оказывать услуги по бронированию и продаже авиабилетов для воздушных перевозок на внутренних и международных авиалиниях с использованием систем «Сирена 2,3», «Сирена 2000» и «Gabriel». Кабинет был укомплектован всем необходимым оборудованием, соответствующим требованиям пассажирских авиаперевозок.

Как рассказала специалист службы протокола Департамента социальной политики ММП Надежда Барина, отвечающая за работу авиакассы, покупать билеты в нашей кассе удобнее и выгоднее, чем во многих других. Во-первых, здесь нет никаких дополнительных сборов и наценок, и билеты продаются по цене компании-перевозчика. Во-вторых, наши работники могут заказать билет предварительно, позвонив по телефону 481-348 или заполнив заявку по электронной сети пароходства, а при оплате получить уже оформленный билет. Можно приобрести билеты и в день вылета: минимальное время ограничивается только возможностями пас-



Надежда Барина

сажира добраться до аэропорта. А очереди в нашей кассе практически не бывает.

В 2005 году в авиакассе пароходства установлена международная система бронирования авиабилетов «Amadeus». Она позволяет купить билеты на любой рейс по всему миру. Цены установлены в Евро, но оплата идет исключительно за российские рубли по курсу на день продажи. Эти возможности используются для доставки сменных экипажей судов Мурманского пароходства в другие страны, перелеты работников Компании в командировки, в том числе и заграничные, по служебным надобностям. К примеру, за прошедшие полгода услугами авиакассы пароходства воспользовались 1260 пассажиров.

Надежда Барина – не новичок в своем деле. В 2002 году, окончив специальные курсы в Санкт-Петербурге и Москве, она начала работать в авиакомпаниях «Аэрофлот-Норд». С 2005 года – в авиакассе

Мурманского пароходства. Уже работая в этой должности она окончила дополнительные курсы в Санкт-Петербурге для получения сертификата, позволяющего работать в системе «Amadeus».

По словам Надежды Олеговны, сейчас билеты на самолет можно купить даже за полгода, так как расписание меняется два раза в год: зимнее с октября и летнее с марта. При покупке билетов заблаговременно некоторые авиакомпании дают большие скидки, так же как и при перелете туда и обратно. По действующим системам скидок и льгот можно подобрать билет по самому дешевому тарифу. Наиболее тесно наша касса сотрудничает с «Аэрофлотом» и его дочерней компанией «Аэрофлот-Норд», а также с авиакомпаниями «Россия» (бывшая «Пулково»)

Есть у нашей авиакассы и корпоративные клиенты. Такое сотрудничество для них очень удобно, поскольку позволяет оплачивать поездки своих работников по безналичному расчету. Компании-клиенты могут подать заявки на билеты по факсу или электронной почте, по телефону согласовать любой маршрут и получить уже оформленные проездные документы. Авиакасса пароходства готова оказывать услуги любым корпоративным клиентам.

Конечно, самые желанные клиенты для нашей авиакассы – сотрудники пароходства. Но в рабочие дни с 9 до 17 часов она открыта для любого мурманчанина.

Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора.

у наших соседей



Будет новая морская экспозиция

В Северном морском музее города Архангельска создан дизайн-проект основной экспозиции музея «Тысячелетие северного мореплавания».

В последние годы, когда наметилась тенденция возвращения России образа великой морской державы, а Северный морской путь вновь приобретает значение крупнейшей транспортной артерии страны, Государственный Северный морской музей Архангельска ставит основной целью создание экспозиции, наиболее полно и достоверно отражающей историю развития северного судостроения и мореплавания, способствующей формированию морского менталитета у жителей региона. Акцент в экспозиции будет сделан на основополагающую роль Архангельска – первого международного морского порта России, ко-

лыбели отечественного государственного и частного судостроения, центра изучения и практического использования арктических пространств.

Основной целью экспозиции «Тысячелетие Северного мореплавания» является создание яркого образа Поморья, сыгравшего важную роль в морской истории России. Экспозиционное пространство стилизовано под корабль с использованием фрагментов судового такелажа, различных элементов внутреннего и внешнего устройства судна.

Дизайн-проект экспозиции выполнен московским дизайнером музейных экспозиций и выставок Евгением Богдановым, специализирующимся на военных и морских экспозициях. Данный проект предполагается реализовать после проведения реконструкции здания музея и открытия его для посетителей.



сообща

По мнению Юрия Харченко – начальника управления по обустройству подводного добычного комплекса, в сферу интересов которого входит морской подводный добычный комплекс, его подводное обустройство и прокладка подводных трубопроводов – все эти объекты для отечественной индустрии новые. В России подобная техника не выпускается, а потому и подводный добычный комплекс, и платформы будут сдаваться под ключ иностранными компаниями. Но к их строительству будут привлекаться и российские предприятия.

В Мурманской области предстоит развернуть завод по подготовке труб для подводного газопровода. Его строительство займет два года. К бурению скважин «Компания специального назначения» приступит в 2010 году. К этому времени необходимо будет развернуть мощности по обеспечению процесса бурения. К ремонту и обслуживанию подводных добычных комплексов, изготовлению запасных частей будут привлекаться предприятия Мурманской области. Большой комплекс работ связан с проведением изысканий по акватории порта, будущему месту размещения подводного добычного комплекса и трассе подводного газопровода.

С предстоящими работами по созданию не только специализированного порта, но и всего портового транспортно-технологического комплекса познакомил участников совещания начальник Управления по морской транспортной системе ООО «Севморнефтегаз» Александр Савелов. По его словам, сейчас создается модель порта и определяется место разме-

щения причального фронта в районе губы Орловка. Предстоит также построить базы обеспечения морских операций (комплектация, ремонт, эксплуатация).

...но с транспортом проблем не будет

Возможности своих компаний представили на совещании и руководители предприятий Мурманской области, желающих принять участие в реализации Штокмановского проекта. Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев завершил свое выступление словами: «Мы не видим сложности в доставке строительных материалов и техники». И ни у кого не возникло сомнений в его словах.

Выступление руководителя группы компаний ОАО «ММП» было подкреплено почти семью десятками слайдов. Александр Медведев показывал на слайдах не только характеристики судов, но и проработанные схемы размещения грузов в трюмах, модели доставки и выгрузки генеральных грузов, колесной и гусеничной техники, нефтегазового оборудования весом до 200 тонн и жилых модулей на необорудованный берег, подкрепляя рассказ конкретными примерами проведения транспортных операций.

А у Мурманского морского пароходства действительно накоплен уникальный 70-летний опыт работ по доставке грузов морским транспортом на необорудованное побережье арктических морей. Достаточно привести свежие примеры. В 2006 году для компании «Ванкорнефть» было

Выгрузка на необорудованный берег



доставлено крупногабаритное оборудование весом 200 тонн с перевалкой с судна типа река-море на теплоход ледового класса «Капитан Данилкин»; в 2007-м – нефтяное оборудование из Дзержинска в порт Прилуки на Енисее.

В составе ОАО ММП есть суда снабженцы ледового класса типа СА-15 с мощным крановым оборудованием на 80 тонн и откидными аппаратами для погрузки-выгрузки техники весом до 56 тонн. В одном рейсе такое судно, к примеру, способно доставить 446 бетонированных труб большого диаметра. В арсенале пароходства имеется дноуглубительная техника, суда с малой осадкой, способные вплотную подходить к берегу. Дочерняя компания Мурманского пароходства ОАО «Трест «Мурманскморстрой», вступившая

в консорциум «Мурманшельф строительство», способна заниматься гидротехническими и строительными работами. В компании имеются понтоны, краны, автомобильная техника, бульдозеры и экскаваторы. Прозвучали и интересные предложения по размещению строителей объектов в поселке Териберка в плавучем общежитии на 164 места (82 каюты).

Предложения были переданы представителям ООО «Севморнефтегаз» для изучения и принятия решений. В том, что у «Компании специального назначения» не будет проблем с доставкой грузов судами Мурманского морского пароходства и выполнении строительных работ, сомнений быть не может.

Юрий БАНЬКО.
Фото из архивов ССО.

новости морского транспорта

Особая экономическая зона Мурманска

31 марта завершается конкурс по созданию портовых особых экономических зон (ПОЭЗ), объявленный Минэкономразвития России. Такие зоны предполагают свободный таможенный режим и систему налоговых льгот. Правда, эти преференции будут распространяться только на резидентов, работающих в ПОЭЗ. Чтобы стать резидентом, компания должна инвестировать значительные средства в строительство или реконструкцию объектов инфраструктуры и внести обеспечение уплаты налоговых пошлин. Мурманская область готовит заявку на участие в этом конкурсе.

Как показывают предварительные расчеты, социально-экономический эффект от создания такой структуры для Мурманской области может быть весьма значителен. По прогнозу вложенные средства окупятся к 2020 году. К этому же времени объем валового регионального продукта увеличится на 6%, занятость населения области – на 5 тыс. человек. Инвестиции во внешнюю инфраструктуру ПОЭЗ из всех источников составят 64 миллиарда рублей.

Одной из проблем является то, что на Восточном берегу залива есть объекты Минобороны, а также госструктуры, которые не имеют права находиться в свободной зоне. К нерешенным вопросам относится и невозможность осуществлять коммерческую деятельность на территории экономической зоны индивидуальными предпринимателями и коммерческими организациями, не являющимися резидентами ПОЭЗ.

Регистр на защите от аварийности

На январском совещании в Главном управлении Российского морского Регистра судоходства рассмотрены вопросы, связанные с применением, толкованием и пересмотром требований конвенций и резолюций ИМО и МАКО. Признано необходимым возобновить деятельность проектной группы по пересмотру Кодекса по аварийно-предупредительной сигнализации и индикаторам (в ее состав входит и представитель РС). Отмечено, что 52-я сессия подкомитета ИМО по противопожарной защите, проходившая в январе в Лондоне, отнесла к категории высокоприоритетных вопрос

об оборудовании нефтеналивных судов и химовозов дедеветом менее 20000 тонн системой инертных газов. Рассмотрена также информация о принятии поправок к Правилам Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

Обновление флота – задача неотложная



Суммарные затраты на строительство ледокольного флота на период до 2020 года составят около 80 миллиардов рублей, примерно столько же средств нужно вложить и в период с 2021 по 2030 годы, заявил Николай Корнилов, вице-президент Ассоциации полярников Российской Федерации.

По мнению Николая Корнилова, уже сейчас необходимо принимать действенные меры по обновлению отечественного ледокольного флота. Нынешние российские ледоколы, построенные в основном в 70–80-х годах прошлого столетия, переживают период старения и списания.

По его словам, в настоящее время ведется разработка престижного проекта двухосадочного атомного типа ЛК-60Н. Первый ледокол этого типа войдет в эксплуатацию не ранее 2016 года. Всего к 2020 году планируется построить четыре таких ледокола.

Кроме того, ведутся разработки дизельных ледоколов различных мощностей и назначений, включая портовый. Потребность в них на сегодняшний момент составляет не менее 20 единиц.

Как считает Николай Корнилов, подобная ситуация складывается и с транспортным флотом. Средний возраст судов превышает 20 лет.

Обновление транспортного и ледокольного флота становится все более актуальным, поскольку в ближайшее время интенсивно будут развиваться перевозки нефти и газа с месторождений Карского и Баренцева морей, а в более далекой перспективе, после 2020 года, – с месторождений моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря.

На Арктику посмотрят из космоса

Российское НПО имени Лавочкина совместно с Росгидрометом начнет создавать космическую систему наблюдения за Арктикой в 2010 году. Новая космическая система «Арктика» будет создана для наблюдения за изменениями погоды и для содействия при разведке полезных ископаемых в арктическом регионе.

На сегодняшний день существует проблема отсутствия достоверной и постоянно поступающей информации о полюсах Земли. Из-за того, что Россия утратила свою собственную группировку метеоспутников и пока не в состоянии ее восполнить, данные о погоде получают, в основном, с зарубежных метеорологических геостационарных спутников, которые для сканирования высоких широт Земли малоэффективны, так как расположены над экватором.

Специалисты НПО имени Лавочкина предлагают запустить пять спутников. Это два метеорологических оптических спутника с условным названием «Арктика-М», которые позволят практически непрерывно наблюдать за изменениями погоды на севере и прогнозировать зарождение стихийных природных аномалий. Эти аппараты будут предоставлять информацию для обеспечения безопасности полетов над приполярными территориями.

Российское предприятие также разработает радиолокационный спутник «Арктика-Р», который установит точное состояние ледовой обстановки и обеспечит проводку судов по Северному морскому пути, а также в устьях сибирских рек (Обь, Енисей, Лена). Кроме того, радиолокационный спутник поможет в высокоэффективной разведке нефти, газа и других полезных ископаемых. Кроме того, два спутника связи «Арктика-МС» обеспечат непрерывность телефонной связи, телевизионных и радиопередач, в том числе для морских и воздушных судов в северных регионах страны.

По материалам информагентств.

Распоясалась «морская братва»

В начале февраля информационные агентства всего мира облетело известие о захвате у побережья Сомали буксира «Свицер Корсаков». На его борту находился российско-британский экипаж. Пленение судна у африканских берегов не стало чем-то неожиданным: пиратские нападения в этой части Мирового океана происходят с завидным постоянством. Так, три года назад в тех же водах атаке пиратов подвергся теплоход «Тим Бак». Когда его стали обстреливать из гранатометов, экипаж «задраил» внутри судна, и попытки пиратов захватить теплоход оказались безуспешными.

В последние годы суда с российскими моряками несколько раз становились мишенью для морских террористов. Так, в марте 2001 года два рыболовных судна «Горизонт-1» и «Горизонт-2» с экипажем из 10 российских и 20 кенийских граждан были захвачены вооруженной группировкой на юге Сомали в районе порта Кисмайо. В плену моряки пробыли три месяца.

В феврале 2003 года у берегов Сомали пираты попытались

захватить российский танкер «Моннерон». Они открыли по нему огонь из автоматического оружия и произвели три выстрела из гранатометов. После часа преследования пираты были вынуждены прекратить атаки и скрыться.

В мае 2006 года произошло нападение пиратов на российский танкер «Шкотово» в 60 милях от западноафриканского порта Конакри (Гвинея). К судну, лежащему в дрейфе, подошли два быстроходных катера. Шесть вооруженных пиратов высадились на борт, забрали судовую кассу и покинули танкер. В момент нападения на борту находилось 19 членов экипажа и переводчик. Никто из членов команды не пострадал.

Как правило, добровольная сдача в плен позволяет более гарантированно сохранить жизни моряков, чем попытки противостоять насильственным захватам. Пираты обычно объединяются в хорошо организованные банды составом 10 и более человек. Они вооружены первоклассным оружием и быстроходными катерами. Цели пиратов разнятся: от обычного разбоя с грабежом до похищения судов с последующим тре-

бованием выкупа от судовладельца.

Кроме вышеуказанного побережья Сомали, наиболее опасными в отношении нападений на торговые суда являются Малакский пролив, побережье Нигерии, порты Индонезии, Южно-Китайское море, Филиппины, Сингапур. Представляют проблему и прибрежные воды государств Южной Америки.

Можно ли заранее подготовиться к атаке пиратов? Морское международное сообщество пытается предупредить подобные инциденты. В июле 2004 года был принят Международный кодекс по охране судов и портовых средств. В соответствии с ним все суда Мурманского морского пароходства, совершающие заграничные рейсы, сертифицированы на соответствие Кодексу. Структуру охраны судна, подготовку экипажа к действиям в случае нарушения охраны судна, регламент проведения ежегодных учений с участием менеджмента Компании, международных спасательных координационных центров и других заинте-



Буксир «Свицер Корсаков»

ресованных организаций определяют планы охраны судов, которые утверждает для каждого судна ФГУ «Служба морской безопасности». Службой безопасности мореплавания Компании осуществляется постоянный контроль за дислокацией наших транспортов с целью заблаговременного извещения капитанов судов, следу-

ющих в неблагоприятные районы. Кроме того, проводятся постоянные предрейсовые инструктажи по вопросам охраны судов.

Остается надеяться, что история с буксиром «Свицер Корсаков» завершится благополучно, без человеческих жертв.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

наши подшефные

Победа для патриотов



У памятника советским воинам



В походах ребята осваивают новые навыки

Осенью минувшего года в рамках государственной программы патриотического воспитания взял старт 1-й Всероссийский открытый конкурс среди педагогов страны «Гайдар. Время. Мы». Его цель – сформировать активную гражданскую позицию у молодого поколения, повысить у детей и подростков интерес к героическому прошлому и настоящему Родины. Весьма символично, что итоги конкурса были подведены в преддверии праздника – Дня защитника Отечества.

В число победителей вошла большая группа педагогов Мурманской области, которые работают с детьми так называемой «группы риска». Среди лауреатов были названы и воспитатели детского дома № 5 Людмила Николаевна и Андрей Борисович Смирновы. На конкурсе они одержали победу в номинации «Статьи и материалы из опыта работы с детьми «группы риска».

– Эта победа – своеобразный итог и обобщение нашей семилетней работы в области патриотического воспитания молодежи, – рассказывает Андрей Смирнов. – В 2000-м году ко мне, как к единственному мужчине-воспитателю в нашем детском доме, обратился директор Центра гражданского и патриотического воспитания молодежи Мурманской области Михаил Григорьевич Орешета с предложением вести работу по этому направлению с нашими ребятами. Затем к работе подключилась и моя супруга, Людмила Николаевна. Вот с тех самых пор мы ежегодно проводим каникулы в военно-патриотических лагерях: выезжаем на места боевой славы и на партизанские базы, помогаем обустроить воинские захоронения, участвуем в восстановительных и строительных работах, и даже «служили» с ребятами в погранотряде. Словом, приобретаем к героической истории Заполярья.

Начиналось все с нескольких энтузиастов, поскольку посещение военно-патриотического лагеря – дело сугубо добровольное. А теперь в походы просятся даже молодые люди, уже вышедшие из стен детского дома.

В том, что такие походы гораздо интереснее теоретических конференций, педагоги уверены «на все сто».

– В последнее время очень часто мы слышим



Людмила и Андрей Смирновы

сообщения о том, что на могилах участников Великой Отечественной войны совершаются акты вандализма, – вступает в беседу Людмила Николаевна. – Эти «посяпки» не просто аморальны. Это позор. Но мы знаем точно, что наши дети никогда не в чем подобном замешаны не будут. Они будут созидать, рушить – нет.

Этих походов ребята ждут как праздников. К ним готовятся, их вспоминают, о них с восторгом рассказывают друзьям, которые не смогли туда попасть. А с какой гордостью юные патриоты общаются о своих достижениях и новых умениях! Ну, где еще ребятам научиться плотничать, рыбу коптить и делать еще множество всяких «экзотических» вещей? Но в то же время разучиться ругаться, сориться из-за пустяков и забыть все свои вредные привычки.

– Основы здорового образа жизни занимают не последнее место в нашей программе, – подтверждает Андрей Смирнов. – Положительные результаты есть и тут: на сегодняшний день в нашем детском доме нет и одного токсикомана или наркомана. А ведь эти недуги – настоящая беда для многих детей, их родителей и педагогов. Просто нашим ребятам есть на кого равняться!

Подготовила Дарья ДОЦЕНКО.
Фото автора и из фондов Детского дома № 5.

Порт на Северной Двине

Архангельский морской порт – явление уникальное. Если посмотреть на него с высоты птичьего полета, то увидим множество островов и островков, разделенных водной гладью. На них ведут свой бизнес морской торговый порт и «Роснефть», стивидорные компании и лесозаводы, соломбальский ЦБК и рыбный порт... И еще множество других организаций.

Как идут дела в порту? Об этом корреспонденты беседуют с заместителем директора Департамента транспорта и связи правительства Архангельской области Владимиром КОЧУРОВЫМ.

– Владимир Михайлович, про Архангельский морской порт приходилось слышать разные мнения. Одни говорят, что он перспективен, так как находится на Северном морском пути. Другие считают, что порт не будет развиваться, так как он мелководный. Где истина?

– Действительно, наш порт мелководный. Принимает суда с максимальной осадкой 9,2 м. Транспорт к нам приходит дедевом 20 тысяч тонн. А сегодня, чтобы выгодно было работать судовладельцу, нужно, чтобы угольный транспорт, например, был водоизмещением не менее 30 тысяч тонн. Река Двина ежегодно выносит на акваторию порта до четырех тонн песка. Стоит хорошему ветру сутки-двое подуть – и начинается работа по расчистке. Канал у нас искусственный, его надо содержать, а это деньги немалые. Дополнительные затраты увеличивают тарифы на перевозки грузов.

Белое море замерзает. Но нам не хватает линейных ледоколов. Есть никем не отмененная федеральная целевая программа: Модернизация транспортного комплекса России, где прописано строительство одного линейного ледокола для Белого моря. Однако его как не было, так и нет.

Портовые сборы, кстати, у нас самые высокие в стране. Что тоже отталкивает судовладельцев. На мой взгляд, надо их унифицировать.

– Давайте поговорим об акватории. А если ее углубить?

– Углубление порта становится уже нецелесообразным. Ну, углубим мы судовой канал до 10,5 м – будут заходить суда-тридцатитысячники. Но это возможно только для района Экономия. Там может стоять одновременно 5–6 судов. А

на других причалах такой возможности нет. По всем вышеперечисленным причинам у нас сегодня порт загружен всего на 40%. И мы никому не нужны. Не перспективные, говорят. Архангельский морской порт не входит в федеральную целевую программу как развивающийся.

– Неужели даже возможность разработки Штокмановского нефтегазового месторождения не вселяет оптимизма?

– Кое-какие надежды имеются. У нас есть Северодвинск, где могут строить платформы для добычи нефти и газа. Надеемся, что Архангельск будет поставщиком оборудования. В части снабжения месторождений у нас большое преимущество.

Архангельск – единственный порт на Севере где есть контейнерный терминал. А, как правило, на все месторождения груз везут в контейнерах.

Контейнерным терминалом владеет ОАО «Архангельский морской торговый порт». Площадей там немерено, развивайте, пожалуйста. Уже подготовлена территория для развития метанолевого завода. Будут ли его строить – пока не знаем, но сюда ведут трубу газопровода.

– А на территории порта что-нибудь строится сейчас?

– Нет. Была надежда на нефтяников. Сам порт может перерабатывать до 12 млн тонн нефти в год. Компания «Роснефть», когда строила свой терминал, предполагала выйти на 7 млн. тонн. Начали отгрузки, потом посчитали, проследились и сказали: давайте повернем эту трубу на Приморск. И теперь говорят: только 3–3,5 млн. т. будем отправлять на Архангельск. Грузопоток не идет сюда.

Тем не менее, понимаем, чем

Панорама Архангельского порта



Лес – традиционный груз

хорош Архангельск – мы не зависим от внешнеэкономической политики. Это не Балтика. Там введут какую-нибудь экологическую пошлину, и Россия вынуждена будет либо платить, либо уходить с рынка. Раньше мы успешно развивали все порты Прибалтики, в результате все имущество осталось там. Сегодня снова такая политика: все инвестиции – на Балтику: Высоцк, Усть-Луга, Выборг, а ведь выход-то из них один. Закроют, и что?

Поэтому мы говорим: надо активно развивать наши северные порты – Мурманск, Архангельск.

– Но как развивать, если сами говорите, что порт мелководный?

– Петербургские специалисты несколько лет назад разработали концепцию строительства нового глубоководного района в 40 км ниже существующего порта. Там целый ряд преимуществ. Короткий судовой ход до 15-метровой глубины, район огромный. Песок строительный свой. Мы во все колокола звоним, даем эти предложения в целевые программы, на Морской

коллегии, но... Ведь президент говорит: надо развивать Севморпуть, а сейчас полная вахханалия: корабли идут кто куда хочет, никто ничего не платит. Нет инструментов воздействия и нормального контроля за использованием Севморпути.

– А какая-нибудь частная структура не заинтересовалась этой идеей? Я имею в виду развитие порта.

– Сегодня проблемы Мурманска и Архангельска решаются в Москве. Был разработан проект «Белкомур», планировалось строительство железнодорожной магистрали Архангельск – Сыктывкар – Пермь. Это спрямление на 400–450 км пути. Начали строить, потом забросили его, и буквально в этом году снова начали проявлять интерес.

Ведь в Перми – удобрения порядка 20–30 млн т, в Коми – уголь. Если построить эту дорогу, то они будут иметь короткий выход к морю через Архангельск. У нас же сегодня незагруженный порт. Сразу можно делать нормальный бизнес.

В сентябре у нас побывала большая делегация Минтранса РФ и Федерального агентства морского и речного транспорта во главе с руководителем агентства А. А. Давыденко. По итогам работы идея строительства нового порта поддержана. Теперь надо ждать конкретных решений.

– А сам регион – все ли резервы использует, чтобы привлечь частных инвесторов? Может, сле-

дует дать им льготы, преференции...

– Мы дотационная область. О каких-то льготах, об особых экономических зонах нам можно забыть. Пытались создать технопарк, но само законодательство по их созданию пока не отработано, механизмов нет, одни декларации.

– Давайте поговорим о ваших других транспортных артериях – шоссейной дороге, Северной Двине.

– Наше шоссе – только направление на Москву. Проехать можно на танке, на тракторе. На вездеходе тоже можно, а на нормальном автомобиле нет. Хотя надо отметить, что с этого года федеральную трассу начали приводить в порядок, вкладывать больше средств.

Отремонтировать 1 км автодороги стоит 3–4 млн. руб. Рациональнее эти деньги потратить на обустройство рек. Вся Европа на это переходит. Это самый дешевый вид транспорта.

Реки – это федеральная, а не областная собственность. Увы, федералы не содержат наши реки, не выделяют достаточных средств на эти цели. А ведь ту же Северную Двину следует хотя бы чистить. Бокковые реки региона тоже должны содержаться за счет федеральных средств. Но сегодня у нас появилась надежда, что морскому порту и нашим рекам будет уделяться больше внимания. Во всяком случае, так было заявлено руководителем Росморречфлота А. А. Давыденко.

Елена РАЙКОВА,
Сергей ВЕЛЕНЬ.
«Морской бизнес
Северо-Запада».

В музее истории ММН

Письма из прошлого

В 70-е годы прошлого столетия существовала традиция, когда экипажи наших судов шефствовали над учащимися школ Мурманска, области, других городов Советского Союза и даже других стран. Шефство «по обязанности» нередко перерастало в тесную дружбу.

Такой дружбой был связан экипаж дизель-электрохода «Обь» Мурманского пароходства с учащимися одного из классов мурманской школы № 17. Восемь лет шефствовал экипаж над одним из классов этой школы. Сохранились письма моряков из первой Советской Антарктической экспедиции, в которой участвовала «Обь». По ним дети могли следить за деятельностью экипажа в освоении Антарктиды. Эти письма подробно рассказывают о ходе экспедиции, об успехах экипажа «Оби». Дети также старались не подвести шефов своей учебой и поведением. Являлись победителями всех школьных акций и в своих письмах морякам с гордостью докладывали об этом.

От второго до восьмого класса продолжалась дружба школьников и моряков. Классным руководителем в подшефном классе была Зоя Ивановна Таскаева. Более тридцати

лет она хранила у себя дома три альбома, заполненных фотографиями членов экипажа «Оби», их письмами, радиограммами. Сохранилось и последнее письмо, в котором экипаж прощается со своим классом и просит администрацию школы закрепить за экипажем в будущем году еще один класс, где классным руководителем будет Зоя Ивановна Таскаева. Вот отрывок из этого письма:

«Дорогие друзья! Сейчас вы заканчиваете 8-й класс в 17-й восьмилетней школе. Все эти годы нам было приятно поддерживать с вами дружеские связи, радоваться вашим успехам. Многие из вас, окончив 8-й класс, продолжают учебу в средней школе, кто-то пойдет учиться в техникум, а кто-то, возможно, пойдет работать. Но знайте, что судьба каждого из вас интересует и нас, моряков «Оби». На наших глазах вы из мальчиков и девочек, октябрят и пионеров, стали комсомольцами, юношами и

девушками. Многие тысячи миль отделяли нас от порта Мурманск, к которому приписан дизель-электроход «Обь», и от вас, наши юные друзья. Мы внимательно следили за вашими делами и, когда предоставлялась возможность, лично встречались с вами в школе и на корабле.

На днях «Обь» одним из первых судов пароходства выходит в Арктику выполнять задания по перевозке грузов первого года пятилетия. До новых встреч в школе и на борту!

От имени экипажа коммунистического труда дизель-электрохода «Обь» капитан Э. Купри, 1 помощник капитана В. Ткачев».

Вскоре после написания этого письма школа № 17 была расформирована. Но Зоя Ивановна как бесценные реликвии берегла альбомы, связанные с историей дизель-электрохода «Обь» и ее экипажа. Долго раздумывала она, кому доверить сохранение памяти о

дорогих ей временах и событиях, и решила обратиться в музей истории пароходства.

Для передачи исторических экспонатов Зоя Ивановна Таскаева пригласила меня к себе домой. Она долго рассказывала о встречах с капитанами Николаем Свиридовым, Сергеем Волковым, Олегом Воденко, Эдуардом Купри и первым помощником капитана Виктором Ткачевым.

Зоя Ивановна не только хранитель памяти о прошлых встречах, но и очень интересный человек. У нее и сегодня нет свободного времени. Она пишет стихи, занимается прозой, встречается с детьми, внуками, которые не устают ее радовать своими успехами. И только очень сокрушается, что здоровье не позволяет ей посетить наш музей.

Передаваемые Зоей Ивановной документы останутся в фондах музея истории пароходства. А на страницах нашей газеты мне хочется выразить слова благодарности этой замечательной женщине и пожелать ей долгих лет активной благополучной жизни.

Валентина КАРЕПОВА.

Они создают чистоту и уют

Каждое утро, входя в чистые и светлые кабинеты, мы сразу погружаемся в работу и не задумываемся о том, кто же навел здесь порядок, пока мы отдыхали. Есть ставшее уже расхожим выражение «незаметные труженики». Но сегодня, на стыке двух весенних праздников, мы хотим сказать спасибо тем десяткам уборщиц, дворников, рабочих Административно-хозяйственной службы (АХС) пароходства, без труда которых другим специалистам Компании не работалось бы так удобно и комфортно. Представляем читателям сотрудников Группы хозяйственного обслуживания зданий управления.

Лифтера управления пароходства Татьяна Белодед знают все, кто когда-либо побывал в здании на Коминтерна, 15. Даже губернатор Юрий Евадокимов здоровается с ней за руку. Вот уже 25 лет Татьяна Николаевна приветливо встречает каждого посетителя управления, принимает на гардеробе верхнюю одежду. Как рассказала заведующая хозяйством группы хозяйственного обслуживания зданий управления Тамара Корнева, Татьяна Белодед начинала работу в пароходстве как уборщица и до сих пор неравнодушна к чистоте и порядку. По словам Тамары Александровны, это настоящая хозяйка здания. Несмотря на должность лифтера, с утра Татьяна Белодед по-хозяйски обойдет все этажи, обязательно отметит, что не в порядке и проследит, чтобы порядок навели. Всегда доброжелательна, помнит все дни рождения, обязательно поздравит именинника.

Под руководством Тамары Корневой работают 11 уборщиц. Семь из них трудятся в здании управления на Коминтерна, 15: одна наводит порядок днем, а шестеро — вечером. У каждого этажа здесь своя хозяйка. Как считает Тамара Александровна, все работницы в этом здании очень хорошие, работают здесь уже больше 20 лет, раньше все они ходили в море. Из «сухопутных» только Ольга Федан — сразу

пришла на должность уборщицы в управление, но и она работает в пароходстве уже 20 лет.

В здании Службы кадров на Волгодарского, 6, трудятся четыре штатные уборщицы — одна дневная и трое вечерних. Здесь обязанности распределяются уже не по этажам, а по кабинетам. У каждой из «вечерниц» стаж в пароходстве уже около 30 лет, есть и опыт работы в море. Работают все трое хорошо, у Тамары Корневой серьезных замечаний к ним нет.

Главная задача наших уборщиц — навести чистоту и создать уют в кабинетах, а тем самым и хорошее настроение для тех, кто утром придет на работу в прибранный кабинет. А работа уборщицы не так легка. Ведь это не просто пыль со стола стереть и полы вымыть. Два раза в год они моют окна, чтобы и нам было светлей, и с улицы не стыдно на офис посмотреть. Еще одна в буквальном смысле нелегкая ноша — килограммы мусора из корзин. Казалось бы, пустяк, если видишь только одну около своего стола, а если сосчитать все...

Есть в группе и работа для мужских рук. Ее выполняют рабочие Сергей Устинов и Леонид Ильчишин. Сергей Павлович отработал в пароходстве уже около 30 лет, а Леонид Саввич, бывший бочман плавсостава — почти 40. Рабочие по об-



Татьяна Белодед



Надежда Филатова и Маргарита Сидоренко

служиванию зданий — специалисты на все руки. И мебель отремонтируют, и линолеум на полу подклеят, и полочки повесят. А еще разносят и развозят по подведомственным зданиям и кабинетам снабжение — канцелярские и хозяйственные товары.

Старейшина мужского коллектива группы — дворник Виктор Гладилин. В октябре 2006 года он отметил 70-летний юбилей. Много лет Виктор Николаевич отработал в торговом порту, а теперь содержится в идеальном порядке территорию около здания Службы кадров ММП.

Тамара Корнева возглавила группу хозяйственного обслуживания зданий управления около года назад, сменив на этом посту Раису Петровну Бувайлик. Ее прежняя должность — администратор гостиницы «Морьяк», но путь с 1980 года ею пройден большой — была в гостинице и уборщицей, и дежурной. Так что проблемы и заботы своих нынешних подчиненных она понимает как никто другой.

— В гостинице работа тоже была интересной, — говорит Тамара Алек-



Тамара Корнева



Наталья Гуренко

сандровна. — Общение с большим количеством разных людей, с моряками. Но и здесь коллектив, хоть и небольшой, но очень хороший, все на своих местах. В пароходстве вообще очень хорошие люди. Когда пришла сюда, все помогали, поддерживали. Наших мужчин я хочу

поздравить с февральским праздником — Днем защитника Отечества, а женщин — с наступающим Днем 8 марта. Всем желаю здоровья, благополучия в семьях и весеннего настроения.

Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора.

год семьи

Сохрани, Бог, мои корабли!..

В ноябрьском номере «Арктической звезды» под рубрикой «Семья моряка» мы представили нашим читателям жену моряка Валентину Рудную, выразившую четырех сыновей, трое из которых тоже стали моряками. Предлагаем вашему вниманию цикл стихов Валентины Рудной «Сохрани, Бог, мои корабли!..» и одно из стихотворений ее сына Ивана — третьего помощника капитана теплохода «Адмирал Ушаков».

Мужу Ивану и сыновьям посвящаю
Не ворчи, океан, не пугай,
Отдохни хоть немного, норд-вест,
Сохрани, Бог, мои корабли,
Где сияет вдали Южный Крест.
В океане черном, безлюдном,
В след кильватерный ткнув носы,
Будут гнаться за нами вдогонку
До усталости Гончие Псы.
Не ворчи, океан, не пугай,
Там вдали светит берег родной.
Распахнет свои руки Гольфстрим,
И мы снова вернемся домой.

В этих буднях серо-скупных
Так легко тебя обидеть.
Может это даже лучше —
Столько дней тебя не видеть.
Истопить бы баню жарко,
Добрых глаз твоих коснуться
И под плас метели белой
В сон целебный окунуться,
И в тиши рассветной сини
Видеть сны нам молодые...
У тебя дороги в море
Голубые-голубые.
Море ревностно мешает
Поскорей ко мне вернуться,

Чтоб под плас метели белой
Вместе нам с тобой проснуться.

Упаси тебя от беды,
Сохрани тебя от обид,
А костер мой внутри меня,
Только что-то душа болит.
Чайка криком плеснула в эфир,
Смыла след за тобой волна.
Ты ушел в этот синий мир,
И опять я совсем одна.
И в морях все дороги твои,
В океане твой дом и твой свет.
Он качает тебя на волнах,
Только рядом с тобой меня нет...
Чай полночный горчит опять,
Город спит, только я не сплю.
В твоём сердце мой дом и мой свет,
И я очень тебя люблю.

Валентина РУДНАЯ.

Мурманск

Весь продут ветрами
С синевой во взоре,
Там, где пахнет теплым
Суриком металл,
Мурманск, милый дом мой,
Ты мне очень дорог,
С детства мои корни
Морем напитал.
В море я, как дома,
И крутые волны
Синими ночами
Мне качают сны.
Мой далекий Мурманск,
Скоро наша встреча.
Протянуть осталось
Руку до весны!

Иван РУДНЫЙ.

День святого Валентина

А вы отмечаете День всех влюбленных?

По всему миру тысячи влюбленных ждут наступления 14 февраля с не меньшим трепетом, чем прихода Нового года: готовят подарки, сочиняют «валентинки», планируют сценарий праздничного вечера. А что значит это день для наших сотрудников, носящих имя самого романтического святого?

Валентина СМЕРНОВА, техник 1-й категории Службы технического развития:

— О дне Святого Валентина я узнала приблизительно 10 лет назад. Конечно же, мне было приятно, что моя мама была просвещенной, выбрав мне имя Святого (по церковному календарю), близкого к моему дню рождения. Позже я где-то прочитала, что 10 февраля — день памяти Святой девы мученицы Валентины. Она была обвинена в непочитании языческих богов: язычники приносили своим богам в жертву живых людей. Валентина сумела восстать против этого и объявила себя христианкой, за что и была казнена. Видимо, по этой святой были подобраны имена девочек рожденных в феврале. День же Святого Валентина — 14 февраля тоже близок к моему дню рождения, и поэтому я его считаю и своим праздником. Святой Валентин пострадал за любовь. Но любовь нельзя запретить. Этот день я считаю днем именин всех Валентинов и Валентин, а 14 февраля в День всех влюбленных я



посылаю «эсмэски» своим племянникам, поздравляю своих братиков, сына, дочурку, крестника и сватов с пожеланиями любви к своим избранным.

Валентина КАРЕПОВА, специалист Службы связей с общественностью:

— Праздник пришел к нам в самом начале новой эпохи в развитии нашего общества. Но мое имя с этим праздником не связано. Не думаю, чтобы мои родители знали о святом Валентине. Они были учителями, и если бы знали, что так звали святого, то в те времена не рискнули бы назвать меня этим именем. В Европе этот день отмечали с давних времен, а до нас добрался он уже в девяностые годы прошлого века. Если честно, то для меня сегодня этот день приобрел широкое понятие — это праздник любви к детям, родным и близким, к окружающим меня людям. Для молодежи — это, естественно, праздник Любви. И это хорошо. У нас было много патристических праздников, а вот такого чистого, светлого, искреннего, когда можно признаться в своих чувствах к любимому человеку, не было. Люблю в этот день получать поздравления. И бывает их много. Поздравляют родные, близкие, знакомые люди. Поздравления от ветеранов самые искренние, так как идут от души.



Подготовила Дарья ДОЦЕНКО.

Встречи в музее Компании

Накануне Дня защитника Отечества в музее истории Мурманского морского пароходства побывали войны России разных поколений – бывшие, настоящие и будущие.

Первая предпраздничная встреча прошла в рамках созданной в пароходстве 9 лет назад Ассоциации исследователей Арктики. В гостях у ее участников побывал капитан 1 ранга, командир боевого противолодочного корабля (БПК) «Адмирал Чабаненко» Северного флота Сергей Гришин. В начале февраля его боевой корабль в составе группировки вооруженных сил вернулся с первых крупных учений Военно-Морского флота и Военно-Воздушных сил России в Северной Атлантике.

Большой противолодочный корабль «Адмирал Чабаненко» построен на Прибалтийском заводе «Янтарь» в Калининграде. 28 января

1999 года он вступил в строй и вошел в состав Северного флота. Его экипаж составляет более 200 человек. Корабль оснащен самыми современными видами вооружений.

БПК «Адмирал Чабаненко» может развивать скорость до 28 узлов и имеет дальность плавания экономическим ходом (18 узлов) до 4000 миль. Эти качества сыграли немаловажную роль при выполнении дальних походов, о которых рассказывал собравшимся командир корабля.

В августе 2006 года БПК «Адмирал Чабаненко» с дружеским визитом посещал базу Военно-Морских сил Великобритании в порту Плимут и принимал участие в торжествах в честь Дня Военно-Морских сил Великобритании.

В июле прошлого года этот корабль Северного флота принял участие в учениях FRUKUS-2007 у берегов американских штатов Вирджиния и Северная Каролина. В них участвовали также по одному кораблю от ВМС США, Великобритании и Франции. Кроме учений, командование кораблей приняло участие в заседаниях рабочих групп, темы которых затрагивали и безопасность на море, и операций по эвакуации гражданского населения. В ходе торжественной церемонии в день начала учений на базе Норфолк прошли спортивные соревнования



Накануне праздника в музее Компании встретились ветераны войны и школьники

между командами боевых кораблей.

Но самое значительное событие в жизни экипажа, как и всех военных моряков России, состоялось в январе нынешнего года. Корабли Северного и Черноморского флотов провели в совместные учения в Атлантике. Ничего подобного не происходило с момента распада Советского Союза. Целью этого похода была отработка действий и задач вдали от берегов России. В заключительной стадии учений помимо кораблей приняли участие около 40 самолетов – тяжелые бомбардировщики, истребители МиГ-31 и Су-27, летающие танкеры Ил-18 и самолеты дальнего радиолокационного обнаружения А-50.

Экипажи кораблей тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал Кузнецов», БПК «Адмирал Чабанен-

ко» и «Адмирал Левченко» в составе 3500 человек, преодолев более 15 тысяч морских миль, с честью отработали все поставленные задачи. Эти учения показали высокий уровень боевой подготовки военных моряков, которые достойно представили Андреевский военно-морской флаг, нашу страну, Мурманскую область в портах иностранных государств. Умелые действия военных моряков получили высокую оценку Верховного Главнокомандующего Вооруженными Силами Российской Федерации Владимира Путина.

В память о встрече командир корабля подарил нашему музею музыкальный видеофильм, рассказывающий о боевых буднях военных моряков, который был показан участникам Ассоциации.

А накануне праздника в музее

истории пароходства прошла традиционная встреча ветеранов войны и северных конвоев. Гостей приветствовали заместитель директора Департамента социальной политики ММП Николай Хвост и заместитель председателя Совета ветеранов пароходства Борис Анисько. Всем ветеранам были вручены праздничные подарки.

Со своими подарками, поздравлениями и концертными номерами выступили и наши подшефные – ученики школы № 53 и детского дома № 5. Мальчишки в морской форме тепло поблагодарили старших товарищей за их подвиг в тяжелые годы войны и пообещали принять от них вахту по защите Родины.

Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора.



Сергей Гришин

Теперь об этом можно рассказать...

Уже почти лет двадцать прошло с тех пор, как была снята завеса секретности над тем, что на архипелаге Новая Земля располагался советский ядерный полигон – «родной брат» полигона Семипалатинского. Именно здесь, на Новоземельском ядерном полигоне, под руководством первого начальника полигона, известного подводника-североморца Героя Советского Союза капитана 1 ранга Валентина Старикова в сентябре 1955 года был произведен первый в Советском Союзе подводный ядерный взрыв.

Северная зона полигона стала единственным в стране местом проведения испытаний ядерных зарядов мегатонного класса (1 мегатонна эквивалентна миллиону тонн тротила). К слову, атомная бомба, сброшенная в 1945 году на Хиросиму, имела мощность в 15 килотонн. Только во второй половине 1962 г. на Новоземельском полигоне было произведено 36 ядерных взрывов, причем все они происходили в ходе учений разных видов Вооруженных Сил СССР. Подсчитано, что мощность всех «новоземельских» ядерных взрывов составила более 90% от мощности всех взрывов ядерного оружия, проведенных в СССР.

10 октября 1957 года экипаж североморской подводной лодки «С-144» проекта 613 под командованием капитана 2 ранга Г.В. Лазарева не только первым в нашей стране, но и впервые в мире испытал ядерную торпеду мощностью в 30 килотонн, вы-

стрелив ею из торпедного аппарата серийной дизель-электрической субмарины. Испытание ядерной торпеды дало ценнейшие результаты для тактики применения торпедного оружия, а также позволило включить торпеды с ядерной боевой частью в штатную загрузку дизельных и атомных субмарин нашего Военно-Морского флота. Как пишет газета «Военно-промышленный курьер» (№ 39, 2007 г.), пройдя через 10 километров, ядерная торпеда «взорвалась на глубине 35 метров. Взрывом потоплены два эсминца, две подлодки и два тральщика».

Только через год после испытаний, в ноябре 1958 г., вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении участников этой уникальной торпедной стрельбы государственными наградами с формулировкой: «за испытания новых видов оружия». Высшей награды – ордена Ленина были удостоены командир подводной лодки Г.В. Лазарев и командир отделения торпедистов старшина 2-й статьи Леонтьев. Орденами Красного Знамени были награждены помощник командира ПЛ капитан-лейтенант Б.И. Белов, командир электромеханической боевой части (БЧ-5)



Всеволод Бессонов

инженер-капитан-лейтенант В.С. Бударов, командир минно-торпедной боевой части (БЧ-3) старший лейтенант В.Б. Бессонов. Награды получили и другие члены экипажа.

Но некоторых, по какой-то причине, наградами «обозлили». В том числе и заместителя командира по политической части капитан-лейтенанта Н.М. Карлоша. Только спустя многие годы капитан 1 ранга в отставке Николай Карлош и другие члены экипажа – участники ядерных испытаний (уже как ветераны подразделений особого риска) были награждены российским орденом Мужества. Подводникам пришлось долго доказывать, что именно экипаж их субмарины «С-144», принимал участие в этом испытании: ввиду особой секретности была разработана «легенда», что их подлодку вместе с экипажем из Полярного направляют на... Каспий! И даже сегодня в архивах есть документы о том, что с мая 1957 года «С-144» находилась в... Баку!

Примечательна и судьба командира БЧ-3 Всеволода Бессопова. Он служил в различных должностях в атомном подплаве, стал

командиром атомохода. В апреле 1970 г. на атомной подводной лодке «К-8» под командованием капитана 2 ранга В. Бессопова произошла авария – возник пожар. Как вспоминает один из выживших участников тех драматических событий вице-адмирал в отставке Олег Фалеев, «во время борьбы за живучесть командир сам проявил смелость, собранность и непреклонную волю спасти свой корабль. Своей твердостью он вселял уверенность в действиях экипажа». 12 апреля 1970 года АПЛ «К-8» затонула на глубине 4000 метров в Бискайском заливе. Вместе с командиром погибли 52 подводника.

За мужество и отвагу, проявленные при выполнении воинского долга, многие «бессоновцы» были награждены орденами и медалями. Капитану 2 ранга Всеволоду Бессонову 26 июня 1970 г. было присвоено звание Героя Советского Союза. Он первым (и единственным) из подводников атомного флота был удостоен этого высокого звания посмертно. Уже в постсоветское время звания Героя Российской Федерации посмертно было присвоено старшему матросу Сергею Премину (АПЛ «К-219») и командиру АПЛ «Курск» Геннадию Лячину.

Алексей БУГЛАК,
ветеран атомного подводного флота.

Суровый и прекрасный архипелаг ЗФИ

Архипелаг Земля Франца-Иосифа (или просто ЗФИ) знаком морякам Мурманского морского пароходства, что называется, не понаслышке. Расположенный на севере Баренцева моря, он состоит из 187 островов общей площадью более 16 тысяч квадратных километров. На 85 процентов они покрыты льдом. Самым высоким является остров Земля Вильчека (669 м), самым южным – остров Ламонта, западным – Земля Александры, восточным – остров Грэм-Белл. А остров Рудольфа не только самый северный из островов, но и самая северная часть суши, принадлежащая России. От него до Северного полюса всего 500 миль.

На островах обитает множество белых медведей, устраивающих себе берлоги с начала сентября и до конца мая. Кроме них на ЗФИ встречаются песцы, моржи, морские зайцы, гренландские тюлени и нерпы. Попадаются небольшие группы нарвалов с длинным «бивнем» на носу, белух (которые ревут), кашалотов и усатых китов. На высоких и обрывистых мысах гнездятся огромные стаи птиц (гаги, кайры, чайки, глупыши), образуя потрясающие птичьи базары. В 1994 году на территории островов ЗФИ и прилегающей акватории создан государственный природный заказник федерального значения.

Растительность на островах значительно беднее, чем животный мир. Она представлена только мхами, лишайниками и малым количеством полярных цветков. На берегах островов встречаются скопления микроорганизмов, которые окрашивают прибрежные склоны ледников в нежно-розовый и желто-зеленый цвет. Рек на островах нет, но летом от таяния ледников образуются довольно полноводные ручьи, образующие на низких участках берега небольшие и мелкие озера. Вода в районе ЗФИ девственно чиста и прозрачна. Больше такой воды, наверное, уже нигде нет.



Айсберг у берегов ЗФИ



Нунатаки

Красив ли архипелаг ЗФИ? Не то слово. Он просто завораживает своей первозданной красотой, чуждой для привычной среды обитания нашего человека. Берега островов изрезаны сравнительно мало и имеют различный характер: ледниковые, высокие скалистые, низкие каменистые или песчано-илистые. Местами чернеют видимые издали отдельные ска-

лы (нунатаки).

Крупные острова покрыты ледниками, как правило, в виде щитов или пологих куполов. Большой частью ледники образуют красивые отвесные ледяные обрывы высотой до 40 м, где и происходит интенсивное образование (по-морски – «отел») айсбергов. Поверхность большинства ледников пересечена многочисленными глу-



Остров Белл



Каменные шары на острове Чампа

бокими и широкими трещинами, особенно развитыми на крутых склонах, вблизи берегов и в стоковых ложбинах. В некоторые из них свободно может поместиться целый пятиэтажный «хрущевка». Трещины, как правило, прикрыты снегом, плохо заметны, вследствие чего передвижение на таких участках опасно даже пешком.

Плоские вершины и пологие склоны ледников обычно не имеют трещин. По поверхности Кулола Кропоткина (Земля Александры) можно прокатиться и на лыжах, и на тяжелом вездеходе. Впечатлений, при этом, будет масса (уже проверено не раз). Средняя скорость движения ледников обычно не превышает 20 см в год. Небольшие, но высокие острова покрыты слоем льда, поверхность которого повторяет рельеф острова. Мелкие низкие острова, в основном, свободны от ледникового покрова.

Наверное, я не буду оригинальным, если скажу, что наиболее красивым является остров Белл. С моря Белл видно издали благодаря горе высотой в 362 м, сильно напоминающей гигантский колокол. Остров впервые увидел Ли Смит, назвав его именно Белл, что в переводе с английского языка означает «Колокол». Сюда обязательно заходят мурманские ледоколы с иностранными туристами на борту. У подножия «Колокола» прекрасно сохранился дом, построенный еще в 1881 году членами экспедиции Ли Смита из обломков

потерпевшего крушение судна «Эйр».

Очень интересен остров Чампа. На нем в великом множестве имеются каменные шары правильной формы различных диаметров. Некоторые из них выше роста человека, а некоторые – совсем крошечные. Точная причина их образования ученым пока не известна. Кто знает, может это следы загадочной Гипербореи? Подобные каменные шары еще встречаются только в Южной Америке.

На мысе Тегетгоф острова Галла установлен памятник одному из именному с мысом судну, экипаж которого открыл архипелаг. Австрийцы не забывают ЗФИ. В середине 90-х годов они сделали фильм о Пайере и Вайпректе, доставив сюда макет «Тегетгофа» и съемочную группу с помощью наших атомных ледоколов. В 2005 году австрийско-российская экспедиция лыжников повторила путь первооткрывателей ЗФИ.

Скала Рубини в районе бухты Тихая острова Гукера славится огромным птичьим базаром, также как и мыс Флора на острове Нортура. В районе островов Столички и Аполлонова расположена крупная лежка моржей. Встречаются на островах останки окаменевших деревьев.

Нет, не зря туристы платят большие деньги за возможность побывать на ЗФИ!

Алексей СУСЛИКОВ.
Фото автора.

знаете ли вы...

«Траверз» – слово морское

Одной из близких к флотской аудитории газет был задан вопрос: «Что означает слово «траверс» или выражение «на траверсе» из штурманского лексикона?»

На наш взгляд, необходимо сразу поправить: к флотскому лексикону ближе слово «траверз», которое, например, в «Орфографическом морском словаре» трактуется как «направление, перпендикулярное курсу». Аналогичное определение дают «Морской энциклопедический справочник» и «Морской энциклопедический словарь». Наряду с «морскими» изданиями, различает слова «траверз» и «траверс» и «Словарь русского языка» С.И. Ожегова. А «Новейший словарь иностранных слов и выражений», кроме того, приводит еще и четыре определения слова «траверс», а также синонимов «траверса, траверза»!

Итак, подведем итог:

Первое. Нередко (по-видимому, из-за схожести звучания) путают два слова, отличающиеся друг от друга только последней буквой. Слово «траверз» (с буквой «з») – чисто морской термин, означающий направление, перпендикулярное курсу судна или его диа-

метральной плоскости. А слово «траверс» (с буквой «С») имеет четыре совершенно разных значения: 1. Земляная насыпь, укрывающая тыл и фланги окопа, траншеи; 2. Искусственное сооружение в виде дамбы; 3. Переход альпиниста по гребню горного хребта, соединяющего несколько вершин; 4. Боковое движение лошади головой к стенке манежа.

Второе. Кроме слов «траверз» и «траверс», выделяют и однокоренные им слова «траверса, траверза» (фр. *traverse* *переезд, переправа*), которые трактуются как: 1. Горизонтальная балка, опирающаяся на вертикальные стойки (например, у козловых кранов); 2. Балка для подвешивания груза в грузозахватных приспособлениях; 3. Горизонтальный брус в верхней части опоры линии электропередач и связи; 4. Поперечная планка на мачте.

Вот такое, своего рода, лексикографическое исследование, заставило провести автора этих строк совсем небольшую заметку, опубликованная в одной из «морских» газет.

Алексей БАГРОВ.



Пассажирский супер-лайнер

История Мурманского морского пароходства насчитывает почти 70 лет. За эти годы в составе его флота состояли на учете и работали почти 350 судов различного назначения. Среди них было 18 пассажирских. Самым крупным как по размерам, тоннажу, так и по пассажироместимости был супер-лайнер «Вацлав Воровский», бороздивший моря на протяжении почти 30 лет.

В 1979 году мне довелось работать на теплоходе «Вацлав Воровский» в должности капитана-дублера вместе с Владимиром Алексеевичем Самодегидным, который прошел на этом судне путь от 4-го помощника до капитана. «Воровский» выполнял, в основном, рейсы между Мурманском и Грехиной, в летний период ходил до Архангельска. Судно совершило несколько рейсов на Кубу и в район Джорджес-банки (у берегов Канады), а также стало первооткрывателем круизной арктической линии.

«Вацлав Воровский» был пятым в серии грузопассажирских судов типа «Михаил Калинин», построенных в 1958–1964 гг. для СССР в Германской Демократической Республике. В 1959 году он вошел в состав флота Мурманского морского пароходства. Остальные 18 судов были направлены в различные регионы страны. Опыт их эксплуатации показал, что для улучшения комфортности и экономичности необходимо переоборудование судов с учетом особенностей регионов и районов плавания, а также возможных ограничений и специфики.

При сокращении грузовой функции судов усилили направили на развитие пассажирских помещений. Так в носовой части судов был удлинен музыкальный салон и обновлен его интерьер. В кормовой части модернизированных судов (кроме «Воровского») разместили так называемые пляжные зоны с бассейном. Каюты салонной палубы были расширены до борта (за счет простран-

ства закрытой прогулочной палубы). Во всех каютах были оборудованы санблочки с душем и туалетом. В 1973 году «Вацлав Воровский» также подвергся модернизации. На нем, с учетом перевозки военнослужащих и специфичностью пассажиропотоков, пассажироместимость была увеличена до 411 мест за счет сидячих мест в кресельном салоне.

В 1966 году Мурманским пароходством был организован первый арктический круиз по линии Архангельск – Игарка с заходом на Диксон и в Дудинку, а на обратном пути – на остров Вайгач, Соловки и в порт Архангельск. С 1967 года «Вацлав Воровский» начал выполнять арктические высокоширотные круизы с заходом на Землю Франца-Иосифа (ЗФИ). Здесь впервые туристов высадили на остров Хейса, который был окружен плавающими айсбергами и льдами. Вокруг бродили белые медведи, а на льдинах лежали огромные моржи. Это уже была настоящая полярная экзотика.

Арктические круизы на теплоходе «Вацлав Воровский» моментально завоевали популярность по всему Советскому Союзу. Туристы со всей страны рвались посетить неизведанные районы заповедной Арктики. Запись на эти круизы растянулась на годы вперед. Начинаясь они обычно в сентябре, когда устанавливалась наиболее благоприятная ледовая обстановка в районе ЗФИ и в Арктике.

«Воровский» совершал экзотические туры вплоть до 1976 года. Высокоширотные рейсы стали возможны благодаря ледовому классу его корпуса, большой мощности главных двигателей (8000 л.с.), а также тщательной подготовке этих рейсов экипажем и управлением пароходства. Плавание судна осуществлялось под руководством Штаба морских операций Западного сектора Арктики, который снабжал капитана информацией о гидрометеословиях в районе плавания, обеспечивал авиационную ледовую разведку и давал рекомендации по выбору пути плавания. Кроме того, в



районе ЗФИ в этот период обычно находились на выгрузке 1–2 судна-снабженца, которые всегда были готовы прийти на помощь теплоходу в проводке его во льдах.

Многие туристы старались попасть в Арктику во второй, и даже третий раз. Для пассажиров и экипажа эти круизы были очень интересны и увлекательны, хотя порой и экстремальны. Обычно в это время многочисленные проливы архипелага ЗФИ бывают забиты льдом и обломками айсбергов. Стоянка и высадка туристов на остров были крайне неспокойны. Из-за постоянного движения льдов в проливах очень часто приходилось менять места якорной стоянки, а иногда, возможности стать на якорь не было совсем. Так, например, в бухту Тихую, где зимовал «Святой Фока» Г.Я. Седова, теплоходу «Вацлав Воровский» удалось зайти только один раз – в 1976 году. Это живописнейшее место на Земле Франца-Иосифа привлекает туристов со всего мира по сегодняшний день.

С 1977 года арктические круизы начали выполнять новые пассажирские суда, поступавшие в состав ММП – теплоходы «Мария Ермолова» и «Клавдия Еланская», впоследствии на арктических круизах их заменили ледокол «Капитан Драницын» и атомные ледоколы, совершающие пассажирские рейсы на Северный полюс с заходом на ЗФИ и в другие интереснейшие места Арктики. Но первым круизным арктическим пассажирским лайнером



Теплоход «Вацлав Воровский»

Мурманского пароходства был и остается «Вацлав Воровский».

К сожалению, красавец-лайнер закончил свою морскую жизнь не так, как бы хотелось многим морякам. Вот что рассказал один из очевидцев-подводников о последних годах жизни и смерти теплохода:

«Думаю, что большинство жителей Мурманска, Грехи и всего Кольского полуострова помнят, что значил для них пассажирский теплоход «Вацлав Воровский». В свое время немало военных, подводников и их семей он перевез из Грехи на Большую Землю и обратно. К сожалению, лайнер постигла та же участь, что и многие наши боевые корабли – их сгубила, начавшаяся в СССР, так называемая, перестройка.

Свое последнее пристанище легендарный теплоход нашел в Выборгском заливе. По сведениям Российской транспортной инспекции, здесь покоится около трех десятков судов, в разной степени перешедших из надводного положения в подводное. Самое известное и самое намозолившее всем глаза судно – теплоход «Вацлав Воровский», лежащий на камнях недалеко от острова Змеиног.

Эта громадина длиной больше 120 метров и водоизмещением 5 тысяч тонн была куплена в начале

перестройки у Мурманского морского пароходства московским СП «Тасис-Спорт». Судно перегнали из Мурманска на Балтику – в Выборгский залив, где поставили на якорь. Затем его пытались продать иностранцам на металлолом, но те, вроде бы, отказались. Потом бесхозный теплоход, стоящий на якоре, горел и посещался собирателями цветных металлов. По одной версии, эти «металлисты» и открутили какой-то лишний клапан, по другой – судно само по себе перевернулось во время большого подъема воды или шторма. Так или иначе, «Воровский» вот уже несколько лет лежит на боку, все меньше и меньше выходящая над водой. Как говорят местные рыбаки, до сих пор при усилении волнения моря из трюмов и танков теплохода выливается в Выборгский залив грязная вода с остатками нефтепродуктов».

Так печально окончилась судьба морского пассажирского лайнера, бороздившего многие годы воды разных морей и океанов и навсегда оставшегося в памяти жителей Кольского полуострова, пассажиров и круизных туристов, посетивших на его борту воды Арктики.

Вячеслав КИСЛЯКОВ.
Капитан-наставник ОАО ММП.

Вспомним моряков поименно

Малыгин Анатолий Иванович (1911–1996)

С 1926 по 1933 гг. работал гарпунером, матросом на пароходе «Г. Седов», затем до 1935 г. матросом на пароходе «Ленгосторг» Главного Управления Северного морского пути. В 1935 г. был направлен на курсы штурманов маломерных судов, после окончания курсов с 1936 г. работал на зверообойных судах «Новая Земля», «Нерпа», «Ленгосторг», где прошел путь от третьего штурмана до старшего помощника капитана. В 1938 г. вновь направлен на курсы штурманов малого плавания. После окончания курсов с 1939 по 1941 гг. работал штурманом ледокольного парохода «А. Сибиряков». С 1941 по 1943 гг. – командир сторожевого катера № 215 Северного флота. Участник северных конвоев. В 1943 г. был мобилизован и направлен работать в рыбную промышленность на должность главного капитана флота Кольского «Госрыбтреста». В 1945 г. переогнал в Мурманск пароход «Кильдин». В 1946 г. был принят в Мурманское государственное морское пароходство на должность второго помощника капитана парохода «Пинга». Работал в должности старшего помощника капитана на пароходах «Державин», «Карамзин». С 1947 г. – капитан теплохода «Мария Ульянова», пароходов «Володарский», «С. Петровская».



Награжден орденом Красной Звезды (1942), медалями «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны» (1946), «За победу над Германией» (1946), «За освобождение Советского Заполярья» (1946).

Кротов Василий Яковлевич (1912–?)

Почетный работник морского флота (1964). Почетный полярник (1951).

В системе Главного Управления Северного морского пути трудился с 1936 г. после демобилизации из рядов Красной Армии. Работал на ледокольных пароходах «В. Русанов», «Малыгин», «Садко», «Дежнев», «Прончищев», на ледоколе «И. Сталин», пароходе «Сталинград». С 1948 по 1956 гг. – старший кочегар на ледоколе «Ленин» Архангельского, затем Мурманского арктического пароходства. С июня 1956 г. – кочегар 1-го класса, машинист парохода «Сухуми». С 1969 по 1972 гг. – старший котельный машинист ледокола «Капитан Воронин».

Неоднократно был занесен на Доску Почета Мурманского пароходства. Награжден медалями «За трудовую доблесть» (1954), «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» (1946), «За оборону Советского Заполярья» (1946), «За победу над Германией» (1946). За хорошую работу на флоте имел более 30 благодарностей.



Малыгин Андрей Александрович (1902–?)

Почетный работник морского флота (1940).

В 1918 г. поступил, а в 1922 г. окончил судоводительское отделение Архангельского морского техникума. С 1919 г. – работал матросом на судах Гидрографического Управления в г. Архангельске. В 1920 г. добровольно вступил в Красный военноморской флот. После демобилизации (1922 г.) – третий, второй, старший помощник, капитан судов Северного морского пароходства. В 1933 г., будучи капитаном парохода «Мирный», переведен в Балтийское морское пароходство, где командовал экипажами пароходов «Тобол», «Моссовет», «Смоленский», «Циолковский». В 1940 г. в связи с передачей теплохода «Циолковский» был переведен в Мурманское морское пароходство. В навигацию 1940 г. экипаж теплохода «Циолковский» выступил с призывом развернуть парное социалистическое соревнование и провести навигацию на «отлично». «Циолковский» принял повышенные обязательства и вызвал на соревнование экипаж парохода «Правда». На флоте развернулось трудовое соперничество между экипажами судов. До 1945 г. А.А. Малыгин работал капитаном на пароходах «Сухона», «Осмуссаар». В период Великой Отечественной войны обеспечивал перевозку грузов для фронта, участвовал в конвоях.

Награжден орденом «Знак Почета» (1939), орденом Трудового Красного Знамени (1942).

Подготовила Валентина КАРЕПОВА.



Чести ради служить флоту и Отечеству!

Писать о настоящем моряке, блистательном капитане и замечательном человеке Эдуарде Иосифовиче Купри очень волнительно. Ведь жизнь его – это не только страница истории нашего флота. Это страница жизни всей нашей страны – Союза Советских Социалистических Республик. Даже в документах (в автобиографии), которые сдавал моряк в парокходство, еще был вопрос: основное занятие родителей до и после Октябрьской Социалистической революции...

Эдуард Купри – эстонский мальчишка из крестьянской семьи, прошедший вместе со своей страной весь ее исторический путь. Его родители – выходцы еще из позапрошлого века: отец, Иосиф Михайлович, тоже крестьянский паренек, 1885 года рождения, мама Юлия Адамовна, дочь батрака – 1891 года. Разве могли они мечтать, что их сын Эдик станет известным советским капитаном?

Семья проживала в деревне Шиловы Горки в Новгородчине, занималась крестьянским трудом. С 1919-го по 1921 годы Иосиф Михайлович был председателем волсполкома. Но «карающая рука власти» не обошла их. В 1931 году семья Купри подлежала раскулачиванию и переехала в Кингисеппский район Ленинградской области, где родители работали в колхозе. К тому же в 1935 году Иосиф Михайлович был осужден на пять лет, в заключении ему добавили еще 3 года. А в 1941 году он был «досрочно освобожден по болезни», – умер в месте последнего нахождения в городе Котельнич Кировской области (место смерти предположаемое...).

Оставшись одна с детьми, Юлия Адамовна в 1935 году переехала в Ярославскую область на станцию Скаино. Там Эдуард учился в средней школе. В 1944 году после окончания восьми классов он поступил в Архангельское мореходное училище. Окончил его в 1948 году, и был на-

правлен на работу в Архангельское парокходство Главсевморпути – на легендарный ледорез «Федор Литке».

На этом его первом судне на основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 6 апреля 1949 года «О введении персональных званий и знаков различия для начальствующего состава Главсевморпути при Совете Министров Союза ССР» в числе других работников Архангельского морского парокходства Эдуарду Купри было присвоено персональное звание: «Младший лейтенант Северного морского пути».

И там же, на «Федоре Литке» была дана характеристика «на молодого специалиста Купри Э.И., 1928 г.р.»:

Работает с 16.11.48 г. на л/р «Федор Литке» 3-м помощником капитана, зарекомендовал себя технически грамотным судоводителем, хорошо знает свою специальность, постоянно в ней совершенствуется. За хорошую работу ежемесячно присваивалось звание стахановец. Требования к подчиненным, дисциплинирован, в работе инициативен, аккуратен, выдержан. На ледорезе «Ф. Литке» Купри Э.И. дошел от 4-го штурмана до старшего помощника капитана».

– В 1953 году парокходства объединились, – вспоминает Эдуард Иосифович, – и мы вошли в состав Мурманского Государственного Арктического парокходства. Я продолжал работать на судах арктического флота: старшим штурманом дизель-электроходов «Днепргоз» и «Лена», ледокола «Красин», затем – капитаном на теплоходе «Якан», дизель-электроходе «Индигирка» и теплоходе «Сыктывкар». В 1963 году заочно окончил ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова, получил квалификацию инженера-судоводителя. Был комсомольцем, а с 1960 года – членом КПСС.

Трудно без волнения читать даже официальные строки характерис-



Перед выпуском из Архангельской мореходки. 1948 г. Эдуард Купри второй в нижнем ряду

тик на Эдуарда Иосифовича Купри:

«Товарищ Купри Э.И. работает на морском флоте с 1948 года, в Мурманском морском парокходстве с 1953 года.

За период работы зарекомендовал себя грамотным судоводителем, умелым воспитателем, требовательным к себе и подчиненным командиром. Имеет хорошую теоретическую подготовку и богатый практический опыт работы в любых районах плавания. Энергичный и деятельный по характеру, уделяет много времени и внимания работе с командным составом, особенно с судоводителями, по обеспечению безопасности работы судна. Обладает хорошими организаторскими способностями, что дает возможность своевременно нацеливать экипаж на выполнение поставленных задач. Уделяет должное внимание подбору, расстановке и воспитанию кадров, созданию сплоченного коллектива. Оказывает помощь молодым судоводителям в повышении профессионального мастерства и приобретении практических навыков судовождения в сложных условиях плавания.

Постоянно проявляет заботу о повышении эффективности и качества перевозок, по улучшению финансовых показателей работы судна, изысканию внутренних неиспользованных резервов, режима экономии. Правильно решает административно-хозяйственные вопросы, рационально организует работу и отдых экипажа. К нуждам и запросам подчиненных внимателен».

Как одного из опытных судоводителей ледокольного флота Эдуарда Иосифовича Купри в 1965 году назначают капитаном дизель-электрохода «Обь». За большой вклад, внесенный в дело своевременного и качественного обеспечения грузами советских антарктических станций, успешное выполнение производственных заданий и социалистических обязательств, подготовку высококвалифицированных кадров судоводителей Э.И. Купри награжден орденом Трудового Красного Знамени, знаками «Почетному полярнику», «За безаварийную работу в течение



Капитан Купри получает «Золотую трость»

20 лет». Неплохо вспомнить и Почетные грамоты ЦК ВЛКСМ, начальника Главсевморпути, министра обороны, и множество грамот Мурманского парокходства. А особенно, уникальный приз – «золотую трость», врученную ему в Монреале во время работы на теплоходе «Павлик Ларшкин».

Сейчас Эдуард Иосифович живет в Санкт-Петербурге. И мне очень захотелось услышать о нем отклики тех, кто знал его по работе, кто дружил с ним. Бывший в те годы начальником Службы мореплавания Иван Павлович Лопатин сказал о Купри так: «Очень хороший капитан! Пользуется уважением моряков».

– Славный человек, с хорошим юмором, – говорит о нем известный капитан Леонид Степанович Селиверстов. – Даже сейчас, когда болен и перенес инсульт, чуть поправившись, шутит: «Понимаешь, Леня, одна рука и нога – мои, хоть в морское плавание иди, а другие рука и нога – не мои...»

Он меня Леной до сих пор зовет. Ведь мы с ним на «Федоре Литке» вместе работали. Правда, он был уже старпомом, а я пришел матро-

сом. Но таким матросом: уже после армии и влюбленным в свое дело. И когда мы пришли из Арктики, он сказал: «Знаешь, Леня, открываются годичные курсы штурманов малого плавания. Иди!» И написал мне хорошую, обстоятельную характеристику. Меня зачислили. Окончив эти курсы, я поступил в Архангельское мореходное училище, потом перешел в Ленинградское мореходное училище. А в 1963 году поступил в ЛВИМУ. Окончил его в 69-м году, получив диплом капитана дальнего плавания.

Когда, много лет спустя, я дарил Эдуарду Иосифовичу свою книгу, я написал, что это он открыл мне дорогу в штурманы. А благодаря такому, как Эдуард Купри, и другим настоящим морякам, главным принципом молодых штурманов было: «Долг и служба – прежде всего!» Это чиновники служат за деньги, а моряки и «Чести ради» служат Флоту и Отечеству! – подвел итог сказанному Леонид Селиверстов.

Светлана РЫЖОВА.
Фото из фондов музея истории ММП.

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, верой и правдой служившие нашему Отечеству, морскому флоту и родному предприятию.

16 ноября 2007 года на 81-м году закончил жизненный путь ветеран Великой Отечественной войны, первый помощник капитана а/л «Сибирь» **Александр Парфильевич Лукоянов**. Он отработал в Компании 8 лет и в последнее время проживал в Волгограде.

31 декабря на 71-м году жизни не стало мурманчанки, ветерана труда, кладовщика яслей-сада № 51 **Нины Петровны Павловой**, она отработала в парокходстве 19 лет.

3 января на 74-м году скончался москвич, ветеран труда, капитан т/х «Юта Бондаровская» **Сергей Андреевич Кузанов**, отработавший в парокходстве 24 года.

1 февраля на 68-м году ушла из жизни мурманчанка, ветеран труда, заведующая службой эксплуатации и ремонта зданий управления со стажем 43 года **Раиса Петровна Бувайлик**.

17 февраля на 79-м году в Санкт-Петербурге умер ветеран Великой Отечественной войны, ветеран ММП, повар а/л «Ленин» **Владимир Иванович Чапковский**. Он отработал в парокходстве 32 года.

22 февраля на 65-м году закончила жизненный путь мурманчанка, ветеран парокходства, радиооператор радиостанции **Тамара Гурьяновна Прахова**, она отдала предприятию 25 лет своей трудовой жизни.

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



Поздравляем вас, коллеги!



Потемкин
Владимир Васильевич
– 1-й (старший)
электромеханик
л/к «Владимир
Игнатюк»



Ларионов
Сергей Львович
– инженер
1-й категории группы
оперативного
снабжения СМТО



Ламов
Алексей Николаевич
– матрос 1-го класса
а/л «Таймыр»



Лашманов
Игорь Иванович
– повар 1-й категории
т/х «Полярис»



Сулейманов
Рафиг Лутфали Оглы
– повар 2-й категории
а/л «Арктика»



Новикова
Галина Георгиевна
– дневальная
л/к «Капитан
Драницын»



Абрамов
Владимир Анатольевич
– старший
помощник капитана
л/к «Капитан
Николаев»



Терешко
Геннадий
Владимирович
– машинист ДВС
3-го разряда базы
отдыха «Арктика»



Худяков
Петр Анатольевич
– донкерман-
моторист
тк «Александр
Следзюк»



Переживко
Михаил Захарович
– старший мастер
КИПиА
а/л «Арктика»



Жигалов
Сергей
Александрович
– 1-й (старший)
электромеханик
т/х «Кандалакша»



Шаповалов
Сергей
Александрович
– старший вахтенный
электромеханик
а/л «Таймыр»



Бабахин
Леонид Викторович
– повар 3-й категории
т/х «Клавдия
Еланская»



Коломичева
Марина Анатольевна
– инженер-конструктор
2-й категории
судомеханического
сектора ПКБ



Иванов
Вадим Николаевич
– капитан
а/л «Таймыр»



Хвост
Николай Полеевич
– начальник Службы
кадров – заместитель
директора
Департамента СП



Котовский
Владимир
Степанович
– мастер АППУ –
сварщик
а/л «50 лет Победы»



Попов
Юрий Николаевич
– машинист бульдозера
6-го разряда
автотранспортной
бригады



Дорофеев
Анатолий Григорьевич
– токарь-кладовщик-
моторист 1-го класса
т/х «Поморье»



Москалев
Борис
Александрович
– 1-й (старший)
электромеханик
т/х «Кола»



Стасюк
Константин
Алексеевич
– электромеханик
т/х «Александр
Суворов»

Поздравляем ветеранов!

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

С 80-летием

Мурманчанку, труженицу тыла в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, лифтера управления ММП Анну Васильевну Рондюк, она работала в пароходстве 19 лет.

Жителя Санкт-Петербурга, труженика тыла, ветерана ММП со стажем 40 лет, капитана т/х «Петр Великий» Эдуарда Иосифовича Купри.

Труженицу тыла, буфетчицу плавсостава Елену Андреевну Найденову. Она отработала в ММП 18 лет и ныне проживает в Омске.

С 75-летием

Мурманчан, ветеранов труда: ветерана ММП, моториста

т/х «Мария Ермолова» Германа Павловича Ершова, его трудовой стаж в пароходстве 35 лет, и телеграфиста радиоцентра Валентину Анатольевну Прищепову, отработавшую в Компании 33 года.

С 70-летием

Мурманчан, ветеранов труда и ММП: слесаря ремгруппы с трудовым стажем 39 лет Валерьяна Ивановича Пузана и воспитателя детского сада № 54 Алевтину Васильевну Федотову, отработавшую на предприятии 23 года. Ветерана ММП, мастера производственного обучения мореходной школы со

стажем 30 лет Александра Егоровича Коваленко. Ветерана труда, радиомеханика радиоцентра Лидию Петровну Михайлову, она отдала предприятию 34 года. Старшую горничную ДМО «Моряк» с трудовым стажем 24 года Валентину Тимофеевну Игошину и дежурную отдела кадров Зинаиду Николаевну Телегину, отработавшую в пароходстве 12 лет.

Боцмана плавсостава Валентина Викторовича Пупцева. Он работал в пароходстве 36 лет, а ныне проживает во Владимирской области.

Жительницу Пензенской области, старшего кладовщика БЭРНК со стажем 26 лет Раису Владимировну Пахольчук.



Принин
Василий
Никифорович
– старший механик
тбс «Нефтегаз-13»

Вам, родившимся в феврале 1938, 1948 и 1958 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!



18 суток в плену у моря

Я эту запись составил, чтобы передать товарищам промышленникам и вообще всем морякам свой опыт, чтобы каждый чувствовал, что бороться за жизнь в любой обстановке необходимо.

В 1929 году 10 февраля я, Селиверстов Федор Яковлевич, отправился из Долгощелья (место родины) на промысел тюленя на остров Моржовец. Наша бригада состояла из 7 человек. Бригадиром был Буторин Михаил Ильич.

Около 2 часов ночи 23 февраля наши сторожевые сообщили о приближении залежки* зверя. Все зверобои нашей бригады через 5-7 минут были готовы в бой. Бригадир поставил в известность, что течение воды (приливное) будет держать лед у берега час. Я отправился в море последним. На пути встретились препятствия: лед стал редким, хотя сильный ветер и дул в гору – в сторону острова. Обратное течение оттянуло лед от торося**. После нескольких попыток я должен прекратить движение в гору. Я ясно видел грубую ошибку бригадира: он неправильно определил время, в течение которого лед будет лежать у торося. Поблизости нет товарищей, нет никого.

Было морозно, свирепствовал ветер и падал снег. Я находился на плавающей льдине. Вокруг меня было много зверя. Среди льдины я заметил углубление, напоминающее воронку. Я окружил его с боков льдинами и укрыл сверху, так лучше сохранится тепло. Я убил несколько зверей и, отделив сало от шкур, устроил постель. Отверстие между льдинами прикрыл шкурами, чтобы мое жилище не так заносило снегом. Но все же в моем жилище было очень холодно и мне часто приходилось выходить на льдину прыгать, размахивать



Охота на морского зверя

вать руками и даже кричать, иначе я бы окоченел.

24 февраля.

Я нахожусь на той же льдине. Я хочу есть. Что делать? Я решил убить белька и съесть сердце, оно вкуснее мяса. Сырое мясо показалось мне противным, а хлеба не было. Мне сделалось дурно...

В пять часов вечера я покинул свое жилище. Я держу направление на ост. Я решил выйти к мысу Канина. Я продвигался очень медленно, выбивался из сил, хотел пить. Но пресной воды нигде нет. А верхний слой льда бывает пресный. Я ел лед и снег. Долго мне не удавалось утолить жажду. Ежеминутно я глотал комья снега, не выпуская снег из рук. К утру залежка осталась позади.

26 февраля.

Погода хорошая. Весь день иду по старому направлению. В ночь на 27 решил отдохнуть. Ночевать пришлось под открытым небом. Я не засыпал, не мог. Я боялся замерзнуть.

Ранним утром я двинулся в путь, по направлению к востоку. Сколько я шел, не знаю, вероятно, до девяти часов вечера. Путь был утомитель-

ный. Дальше идти невозможно. Может, я увижу землю, но не удастся достигнуть. Впереди нет зверя. Нет зверя, это огорчало меня. Теперь я не смогу оборудовать снежную хижину. Еще раз я выбрался на высокий ропак*** и осмотрел все кругом. Потом я спустился вниз, сел на льдину и долго думал.

Я решил вернуться туда, где находят-ся звери.

28 февраля.

Ветер стал тише. Пошел снег. Я медленно продвигался на юго-запад, но не мог найти ни острова, ни косяков. Ночую на льду.

4 марта.

Третий день не покидаю своего нового убежища. Погода тихая, но облачная. Я заметил самолет, но он пролетел мимо меня. Я махал рубашкой, подал сигнал, но он не заметил меня. Описав круг, он улетел. Прошел час, я снова увидел самолет. Но он снова пролетел мимо. Последние надежды на спасение исчезли. Я осмотрел горизонт, ледоколов и ботов не видно. Впереди смерть.

7 марта.

Лед движется. Я решил спуститься на движущемся льду во время прилива к мысу Абрамова. Я разучился держать багор в руке. Теперь я держу багор двумя руками, лямка висит на плече. Я иду по ровному льду, спотыкаясь, падая на каждом шагу. Зачем идти? Я снова вернулся на старое место.

8 марта.

Мысль о близкой смерти не покидала меня ни на минуту. Я очень болен. Как жалко, со мной нет ни карандаша, ни бумаги, ни крепкой фляжки. Я не могу записать даже несколько слов о своей жизни на льду, а обитатели моря могли бы извлечь

полезный урок.

9 марта.

В детстве мне пришлось перенести много трудностей в море, и отцу, и родне. Нет, я буду терпелив. Я не кончу жизнь самоубийством. Может, записать несколько слов на багре. Нет, это невозможно. А в это время очень хочется рассказать о своих переживаниях.

10 марта.

Ветер утих. Остров Моржовец ясно виден. Я решил идти к Моржовцу. Сначала я шел очень медленно, но постепенно я согрелся. Я иду быстрее и быстрее, я начинаю бежать. И снова появилась надежда на спасение, силы точно вернулись. Вечером я перебрался на неска****, расположенный совсем близко от Моржовца. Здесь я решил переночевать.

11 марта.

Утро, я сижу на плавающей льдине. Льдину несет к острову. Я нашел белька, вырезал сердце и подкрепил свои силы. От безгласности не осталось и следа. К вечеру я добрался до крайнего неска, расположенного совсем близко от острова. Я не сплю. Я наблюдаю за движением льда и направлением ветра. Как бы не поднялся пурга.

12 марта.

Утром, когда рассвело, выждав удобный момент, я спустился в море. Мне было страшно, но другого выхода не было. Впереди остров, нас разделяет каких-нибудь несколько километров. Через два-три часа меня поднесло на льдине к самому острову. Осталось шагов двести до торося, но лед разреженный, течение быстрое и движется оно прочь от земли. Ползком, с помощью багра я добрался до самой крайней льдины. Я рассчитал так, что лед будет проносить мимо земли, но с острова люди увидят меня и помогут выбраться на лодке. Я знал, что недалеко от берега живет колонист Степан Васильевич Малыгин. И действительно, я увидел в то-

Федор Яковлевич Селиверстов – выходец из коренного поморского рода. Его дед Григорий Иванович в 100-летнем возрасте еще стрелял морского зверя. Отец Яков Григорьевич погиб на промысле. Оставшись без отца, Федор восьми лет от роду пошел зуйком на Мурман, где и прошел жизненную школу помора-промысловика. Побывав во многих трудных ситуациях, море познал досконально. Плавал капитаном на малых судах. Умер Федор Яковлевич в 1963 году, прожив 67 лет и вырастив пятерых детей.

Этот рассказ он продиктовал радисту из экипажа известного полярного летчика М.С. Бабушкина на острове Моржовец в 1929 году.

росе лодку с людьми, но был уже далеко.

Я крикнул о помощи. Они спросили: «Кто ты?». Я ответил: «Федор Бугров. Я пятнадцатый день в море». «Пятнадцать дней!» – кричал я, но счет дням я давно потерял.

Два человека в лодке бросились ко мне. Через час лодка была около моей льдины. Люди помогли мне забраться в лодку, вернее, они втащили меня. За спиной у меня на лямке висело звериное сердце, я взял его на всякий случай. Степан Малыгин схватил лямку и бросил его далеко в море и сказал: «Довольно, скоро мы будем пить чай». Он дал мне кусок хлеба.

Наконец, мы добрались к торося, а потом по воде до жилища Малыгина. Когда мы поднялись на гору и дошли к избушке, я оглянулся, кругом было огромное ледяное поле. В избушке колониста мои спасители Малыгин и Постников, чтобы ознаменовать мое спасение предложили мне выпить стакан браги. Я выпил брагу и мясной отвар и лег отдыхать.

16 марта.

Я долго мучился, долго не мог ходить. Когда ноги отогрелись, они болели очень сильно.

25 апреля.

Я здоров. Завтра меня самолет перевезет в Койду, а из Койды я вернусь к себе в Долгощелье.

Федор СЕЛИВЕРСТОВ
(БУГРОВ).

* Участок сплоченных льдин, где находится лежбище зверя.

** Участок ледового припая, связанный с берегом.

*** Вертикально стоящая льдина.

**** Большое скопление льдов на отмели в море.

из истории Мурманского пароходства

Моряк со «Святой Анны»

В разные годы в Мурманском пароходстве работали моряки, которые ковали славу России в первых арктических экспедициях – участники Карских и Ленских экспедиций, похода ледокола «Красин» в район Северного полюса для спасения аэронавтов дирижабля «Италия», экспедиций на пароходах «Александр Сибиряков», «Челюскин» и т.д. Среди них и матрос шхуны «Святая Анна» Александр Конрад.

Из всего экипажа «Святой Анны» остались в живых всего два человека – штурман Альбанов и матрос Конрад. Об Альбанове много пишут исследователи, его имя часто упоминается в исторических публикациях, а вот имя матроса Конрада забыто, хотя вклад их в сохранение документов экспедиции Г. Брусилова равнозначен.

Мурманское государственное морское пароходство было создано 22 сентября 1939 года. Его флот комплектовался за счет передачи судов из Балтийского и Северного государственных морских пароходств.

В архивных документах нашей Компании хранится личное дело Александра Эдуардовича Конрада. Анкета о его поступлении на работу в Мурманское пароходство заполнена 27 ноября 1939 года. 27 мая 1940 года А.Э. Конрад ушел в отпуск с парохода «Моссовет» в Ленинград к семье, где тяжело заболел и вскоре умер. Капитаном «Моссовета» тогда был знаменитый Александр Павлович Бочек. О том, что А.Э. Конрад работал в составе мурманского экипажа «Моссовета» свидетельствует и сохранившаяся расчетная ведомость за апрель

1940 года, в которой значится, что за 15 рабочих дней он получил зарплату в сумме 268 рублей.

Александр Эдуардович Конрад прожил очень трудную жизнь. Он родился в 1890 году в Санкт-Петербурге в семье рабочего. Отец трудился печником, а мать – прислугой, прачкой в богатых домах. Александр начал зарабатывать на хлеб с 10 лет в качестве подсобника с отцом. Трудился по найму у подрядчиков и частных судовладельцев матросом, чернорабочим, грузчиком. В 1912 г. он поступил на парусную шхуну «Святая Анна» и принял участие в качестве матроса в экспедиции Г.Л. Брусилова, два года дрейфовавшей в Арктике.

В 1914 г. часть экипажа во главе со штурманом Валерианом Альбановым покинула

шхуну, и три месяца моряки шли пешком по дрейфующим льдам Северного Ледовитого океана. Из них только штурман Альбанов и матрос Конрад дошли до мыса Флора Земли Франца-Иосифа. Они были спасены членами экспедиции Г. Седова и доставлены на мурманский берег.

С 1914 по 1923 г. Александр Конрад участвовал в первой мировой и гражданской войнах. После демобилизации в 1923 г. поступил на работу в Совторгфлот. Работал машинистом, кочегаром, котлочистом в Балтийском морском пароходстве, в Ленинградском торговом порту, в Мурманском Государственном Рыболовном тресте, на Ленинградском фарном заводе.

В 1937 г. Конрад был уволен с завода. Поводом являлась фамилия. В 1939 г. он вновь был принят на работу в Балтийское морское пароходство. В ноябре 1939 года пароход «Моссовет», на котором плывал Александр Эдуардович, был передан Мурманскому государственному морскому пароходству, и вместе с судном Конрад перешел работать в наше пароходство.

После смерти Конрада его жена Елена Александровна обратилась к И.Д. Папанину – начальнику Главного Управления Северного морского пути, в котором рассказала о бедст-



Шхуна «Святая Анна»

венном положении семьи. Сын Конрада был призван на службу, дочь вынуждена была бросить учебу и пойти на работу, так как в семье не стало кормильца. Жена просила помочь ей оформить пенсию. В 50 лет это была совсем глухая и больная женщина. Письмо было передано начальнику Мурманского пароходства Александру Дмитриевичу Фортуненко, который сообщил, что трудовая книжка Александра Эдуардовича находится в Балтийском морском пароходстве. Думаю, ее просто не успели передать в Мурманск.

Валентина КАРЕПОВА.



«МОРСКАЯ ДУША»

выпуск сотый

Владимир СОРОКАЖЕРДЬЕВ:

«За тех, кто в море!..»



Владимир Сорокажердьеv хорошо известен в Кольском крае, во всем Русском Севере как поэт, историк и краевед. Родился он в Кирове (Вятка), с отрочества жил в Коле, окончил школу, работал шофером. Рано осознал себя по призванию литератором, окончил Литературный

институт имени Горького.

И поэтическая, и историческая музы вывели его, как мурманского писателя, на безбрежные просторы морской темы. И при работе над справочником «Исследователи Кольского Севера», и при написании книг очерков «Не вернулись из боя» и «Тайну хранило море» Владимир Сорокажердьеv глубоко проник в жизнь и подвиги исследователей и защитников наших северных морей, всей русской Арктики. А когда ему самому довелось познакомиться с русскими северными берегами, с работой на море, морская тема стала входить и в его поэтические сборники.

Сорокажердьеv – поэт метафоры, поэт детали, мастер короткого емкого сдержанного стиха. Каждое стихотворение – спокойное, ровное, без броской эмоциональной осязности – снабжено оригинальной образной деталью, которая должна вызвать у нас, читателей, волну тепла, сопереживания. Вот... моряк возвращается из плавания – «на руках повиснет паца-

нье, как плоды румяные на ветках». Так и видишь крепких краснощеких детишек, ощущаешь волнение, эмоциональную напряженность и радость встречи.

Другой пример. Сам поэт обращается к товарищам по плаванию (возможно, к женщине), заявив где-то у Новой Земли: «Я могу предложить вам пока только теплую ветку Гольфстрима!»

На мурманском берегу России работали и продолжают работать немало талантливых поэтов морской темы. Пока что всероссийским читателем их замечательный поэтический арсенал недостаточно понят и оценен. Да и изданий таких – морских, объемных, северных – пока еще не было. Думается, однако, что когда-нибудь это все же произойдет. И само собою разумеется, что там будут и стихотворения Владимира Сорокажердьева, способного пройти самый взыскательный отбор.

Виктор ТИМОФЕЕВ.

Член Союза писателей России.

Ведущий антологии «Морская душа».

окутал запах вываренной сайки. И помполит нас больше не расстраивал, стол изучал:

среди рыбы и икры
мерцал графинчик –
маленький аквариум.
«Фашистам – смерть!» – горело изнутри.
«Фашистам – смерть!» –
светилась надпись эта
с обратной стороны литого дна,
погибель тем, кем пущена торпеда
из глубины в районе Кильдина.
О том, как выплыл только он один,
стармех, наш «дед», не любит разговора,
но знаем мы –

он выпил за Кильдин,
когда произнесли: «За тех, кто в море!»
И помполит застолье изумил,
да, изумил за разговором вскоре,
когда он встал и глухо повторил,
к стармеху обратясь:

«За тех, кто в море!»
Как будто выплыл из глубин стармех,
где он скитался годы под волнами,
как вечный спутник и посланец тех,
кого десятилетия нету с нами.
И этот жест нас глубоко задел,
был звон стекла, как отголосок грома:
«Вы правы, комиссар,

мы пьем за тех...
А за себя потом мы выпьем,
дома...»

Приход

Встречи. Разговоры. Слезы. Смех.
Необычный праздник –
День Прихода.
Что еще матросу надо – эх! –
Дома не бывавшему полгода:
На причал жена придет,
ее
Он обнимет, поцелует крепко,
На руках повиснет пацанье,
Как плоды румяные на ветках...

Мыс Желания

Мыс Желанья!
У Новой Земли,
Где хребты ледяные синели,
Вы со мной разговор завели
О московских садах, о сирени.

Не беда,
Что сирень далека,
Что желание неисполнимо!
Я могу предложить вам пока
Только теплую ветку Гольфстрима.

Калитка

В навигацию свой пароход
Выводил он в Студеное море,
За Колгуевым
с Карских Ворот
Он сбивал ледяные запоры.

Был потоплен его пароход.
На шинель сменил синюю блузу.
Гнал врага от московских ворот
Аж до самых ворот Бранденбургских.

Возвращаясь домой,
за порог
Он не сразу попал –
вот досада!
Так устал от войны, что не смог
Даже дверцу открыть палисада.

Музыка

Ее на пароходе привезли
В начале навигации
И узенькой
Дорогою к зимовке пронесли:
«Прошу, не уроните – это музыка!»

Поставили на стол.
И, не дыша,
Стопились – бородастые, притихшие,
И завели, и музыки душа
Заговорила с каждым в снежной хижине.

Хозяин края – ветер ледяной –
Под звуки песен, вальсов и романсов
Стихал, стихал,
и наступал покой
На берегу и далее – в пространстве.

Не находил покоя только пес.
Лохматый страж, скуля, глаза таращил:
Так почему – в глазах у пса вопрос –
Не вытащить, как нерпу на мороз,
Обидчика (людей довел до слез),
Забравшегося в этот черный ящик?..

Письма

Зимовщикам Хейса

Есть чернила и бумага,
Адреса – писать кому,
Но гудит буран-бродяга,
Что до нежности ему.

Землефранцевского ночью
Подурить безмерно рад,
Наплевать, что нету почты
Девяносто дней подряд.

А когда он приутихнет,
Присмирееет – путь открыт,
Мы «добро» дадим на Диксон,
И почтовый прилетит,

Над зимовкою повиснет.
Но опять о бережок
Вихрь ударит. Тыщу писем,
Упакованных в мешок,
На лету подхватит. Знает,
Что без писем – не житье.
И по свету разбросает!
Их зимой перечитает
Все полярное зверье.

Маяк

Промокшие сети, одежда сырая
На кольях висят для просушки.

Ребенок – на камне.
И волны, играя,
Швыряют соленую стружку.

А выше, на скалах, – брусника и мак.
Скупое полярное лето.
Страж берега, каменный идол – маяк.
И женщина в белом –
луч света –
По склону, подхвачена ветром,
летит
Навстречу прибою,
ребенку грозит,
Чтоб в воду с камней не свалился.

Нет-нет, океану грозитесь она,
К нему, Ледовитому, обращена:
Чего, мол, с утра расшалился?!

За тех, кто в море

На Диксоне шла сайка на поддев.
«Рыбалка –
это адская работа!» –
метался, снасть закидывая «дед»*
под белую громаду парохода.
Мы поднялись на палубу устало,
«дед» удочки, а я ведро нес.
Потом в кают-компанию с комсоставом
насушенный обсуждали мы вопрос:
варить добычу нашу или жарить?
«Варить!» –
старпом посудой громыхал.
«Ежу понятно – жарить,
что гутарить», –
дублер изрек, и штурман поддержал.
Но помполит тут строго произнес:
«Ну что гадать и думать: или – или!
Скажите напрямую: пить решили, –
а потому снимаю я вопрос».
Заволновался весь народ честной,
стыдили помполита –
мол, негоже
травмировать сердца;
мол, в выходной
на якоре себе позволить можем.
Темнел залив, железом лязгал порт,
скулили на причале гости-лайки,
учуяв,
как наш белый пароход

*Старший механик.

Дом

Дом напротив вокзала, как будто магнит,
за версту его чую могучие токи,
даже поезд, что к городу шумно летит,
очарован сиреневым пламенем окон.

И трудяга-корабль на заливе гудит,
среди прочих судов весельчак и задира,
он швартовом сейчас будет
к пирсу пришит
в этот дом издалека привез пассажира.

Вот волна по заливу бежит напролом,
бьет об окна соленую
веткой Гольфстрима.
Даже люди чужие, идущие мимо,
согреваются этого дома теплом.

Медведь

Л. Гаврикову

Однажды мир медведя был нарушен:
в гудках, звонках, огнях прожекторов
вспугнул его, как выстрелами пушек,
тяжелый лед, летящий от бортов.

Чтоб не упасть в глазах
зверей-собратьев,
вернулся.

Где промоина была,
сказал друзьям:
«Вот – видите фарватер? –
большущая берлога проплыла».

Белое море

Море Белое,
море Белое
привалилось к материку,
словно яблоко переспелое
с алым пятнышком на боку,
с алым пятнышком –
поздним солнышком,
тронешь чуть –
и сорвется вниз...
Тишь да гладь.
И вдали суденышко –
как прилипший
к яблоку
лист.

Это произошло в феврале

Рубрику ведет Рашид САЛЯЕВ

1612 – патриарх Гермоген мученически скончался в заключении от голода и жажды. Это были драматические времена борьбы с польско-литовскими интервентами. Патриарх призвал русских людей встать на защиту России. Наказ святителя Гермогена освободить Москву был осуществлен, но сам он до освобождения не дождался. Тело патриарха было перенесено в Успенский собор московского Кремля и предано земле.

1779 – убит гавайцами английский мореплаватель Джеймс Кук (род. в 1728 г.). Он руководил тремя кругосветными экспедициями, открыл множество островов в Тихом океане. В ходе 1-й экспедиции выяснил островное положение Новой Зеландии, открыл Большой Барьерный риф и восточное побережье Австралии.

1784 – величайшим указом императрицы Екатерина II поручила правительству России именовать военно-морской оборонительный порт и крепость в Крыму Севастополем, что в переводе с греческого значит «город Славы».

1904 – началась русско-японская война. Крейсер «Варяг» и канонерская лодка «Кореец» совершили свой бессмертный подвиг. За бой при Чемульпо командир «Варяга» В.Ф. Руднев (1855-1913) высочайшим приказом по военному ведомству был награжден орденом Св. Георгия 4-й степени и званием флигель-адъютанта. Для всех участников этого сражения была учреждена особая серебряная медаль «За бой «Варяга» и «Корейца». Однако самым известным памятником подвигу русских моряков стал марш «Варяг», слова к которому были написаны очевидцем сражения немцем Рудольфом Грейцем.

1918 – в деревне Татариново Курской области в семье кузнеца родился Тимофей Гуженко – Герой Социалистического

Труда, почетный работник морского флота, почетный полярник. В 1941-м он окончил Одесский институт инженеров водного транспорта. В годы Великой Отечественной войны работал в Мурманском морском торговом порту. В 1946–1949 гг. – начальник отдела механизации нашего порта. Затем был начальником портов в Холмске и Корсакове, а после окончания в 1951 г. Академии морского флота стал начальником Сахалинского морского пароходства. С 1960 года Т.Г. Гуженко перевели на работу в Москву. В 1970–1986 гг. он возглавлял Министерство морского флота. В августе 1977-го участвовал в походе а/л «Арктика» к Северному полюсу.

1940 – в Мурманске открыт первый памятник С.М. Кирову – организатору исследования и разработки недр Кольского полуострова.

1943 – самая грандиозная победа советских войск над немецко-фашистской армией под Сталинградом. Этот успех стал исторической точкой перелома в ходе Великой Отечественной войны. Остатки 6-й немецкой армии во главе с генерал-фельдмаршалом Паулюсом сдались в плен. В Германии это событие «отметили» официальным трауром, а название города на Волге стало известно всему миру.

1958 – образован комитет по радиовещанию и телевидению при исполкоме Мурманского областного совета.

1960 – в последний день февраля високосного года внезапное землетрясение обрушилось на города Северной Африки и принесло тяжелые разрушения и гибель людей. Особенно пострадал марокканский порт Агадир. Город был полностью опустошен разбушевавшейся стихией и беспощадной волной цунами. А для 12 тысяч агадирцев этот день оказался последним в их жизни.

14 февраля – День всех влюбленных

Откуда взялись «валентинки»

Святой великомученик Валентин родился в третьем веке нашей эры в городе Терни Римской империи. Стал священником. В то далекое суровое время тогдашний римский император Юлий Клавдий II запретил воинам жениться, дабы не отвлекаться от главных дел. Но молодой священник Валентин тайно венчал желающих и за это был приговорен к смерти. В тюрьме он познакомился с Джулией, дочерью надзирателя. Перед казнью он оставил девушке письмо с объяснением в любви. Отсюда и пошла открытка-валентинка. Его казнили 14 февраля 269 г.

Символично, что дата казни св. Валентина совпала с римскими торжествами в честь Юноны, богини любви. Впоследствии священник был похоронен в Риме (по другим данным, часть его мощей находится на его родине в г. Терни и в церкви св. Антония в Мадриде). Через двести лет Валентина провозгласили Святым всех влюбленных. Всемирный праздник признаний в любви теперь отмечается повсеместно.

Сотни лет назад в Англии детей наряжали взрослыми. Дети ходили из дома в дом и пели песни о святом Валентине. В Уэльсе вырезали деревянные «ложки любви» и дарили их любимым 14-го февраля. Ложки украшали сердечками, ключами и замочными скважинами, что означало «ты нашел путь к моему сердцу». Многие на день святого Валентина дарят своим возлюбленным сладости, продаются даже специальные конфеты в форме сердца.

С любовью!



В наше время валентинкой называют открытку возлюбленному в день Святого Валентина. Первые валентинки появились еще в средние века, когда возлюбленные говорили или пели друг другу слова любви. Письменные валентинки появились в 15 веке. Самая старинная их них, датированная предположительно 15 веком, выставлена в Британском музее. Бумажными валентинками раньше обменивались вместо подарков. Они приобрели особую популярность в Англии. Их делали из цветной бумаги и подписывали цветными чернилами. Изобретательность влюбленных в создании валентинки не знала предела.

По материалам информгентств.

Улыбка времени

Объявление:
Исправляем плоскостопие, искривление позвоночника и близорукость. Обращаться в районный военкомат.

– Земля! – утомленно воскликнул потерпевший кораблекрушения, выбираясь на берег...

– Мясо! – обрадовано закричали туземцы, выбегая из кустов.

Прапорщик командует:

– Кто поедет на картошку – два шага вперед. Выходят два солдата.

– Остальные пойдут пешком!

В России уже давно три национальные беды.

– Это какие?

– Дураки, дороги и дураки на дорогах.

У молодого мужа спрашивают:

– Что больше всего разочаровало вас в приданом?

– Невеста!!!

Вечерняя переключка новобранцев в армии:

– Иванов!
– Я!
– Черемных!
– Я!
– Три тысячи тридцатый!
– Моя фамилия Зозо, товарищ прапорщик.

– Мама, берите «Фери».
– Нет! Я пользуюсь отечественными мощными средствами!

– Мама, берите «Фери».

– Нет! Мое мощное средство намного лучше!

– Мама, берите «Фери», пока продавец не смотрит!

– Правда ли, что с возрастом мозговые извилины постепенно переходят в морщины на лице?

– Правда! Поэтому пожилые американцы так хорошо выглядят...

Объявление:
Машины у подъезда не ставить! Штраф – лопатой по стеклу.

Подборка Андрея МОРОЗОВА.

циклокроссворд

Восьмибуквенные слова вписываются по часовой стрелке вокруг чисел, начиная с отмеченной клетки.

1. Путь для безопасного плавания судов. 2. И «Ленин», и «Ямал», и «Ленинский комсомол», и «Петр Великий»... 3. Европейское государство. 4. Род парусины. 5. Навык, умение в каком-либо деле. 6. Южное дерево семейства миртовых. 7. Прибор для проверки горизонтального положения поверхности. 8. Опора для кровли. 9. Лекарственное растение. 10. Музыкальное выступление к опере, балету. 11. Норвежский полярный путешественник и исследователь. 12. Среднее техническое учебное заведение. 13. Весенний языческий праздник у восточных славян. 14. Лесоруб. 15. Яхта: и «Финн», и «Летучий голландец», и «470». 16. Шаблон, штамп, стереотип. 17. Завещание в России XII–XVII в.в. 18. Прозрачный драгоценный камень. 19. Русский летчик, первым в мире совершивший «мертвую петлю». 20. Рыба семейства осетровых. 21. Морское дно, осушающееся при отливе и затопляемое при приливе. 22. Действующее отверстие оптического прибора, определяемое размерами линз или диафрагмы. 23. Мол. 24. Сорт винограда. 25. Огромное морское чудовище в библейской мифологии. 26. Заменитель кожи. 27. Вещь, свято хранимая как память о прошлом. 28. Одиорядная гармошка. 29. Город на юге Австралии. 30. Город во Франции, в Альпах, где расположен собор Нотр-Дам. 31. Стоячий шест для флага. 32. Защищенная от волн внешняя часть порта. 33. Небольшой холм, бугор. 34. Неандерталец, останки которого нашли на о-ве Ява. 35. Часть порта для обработки контейнерных грузов. 36. Лесной массив в городе. 37. Верхний пояс наружной обшивки борта судна. 38. Нижняя часть фундамента сооружения. 39. Математическое действие. 40. Великий русский писатель. 41. Руководитель предприятия. 42. Древнегреческий астроном. 43. Остров у юго-восточного побережья Австралии. 44. Должностное лицо в посольстве. 45. Чрезвычайный судебный орган. 46. Метательное орудие, способное возвращаться обратно к бросившему. 47. Малая планета. 48. Фитильное ружье, заряжавшееся с дула. 49. Ядовитый паук. 50. Часть дна Мирового океана на глубинах 3–6 километров. 51. Образец. 52. Цветы и зелень, сплетенные в виде цепи. 53. Государственный орган, занимающийся разрешением спорных вопросов. 54. Живописное, графическое или скульптурное изображение.

Составил Алексей БУГЛАК.

Ответы на кроссворд

1. Фарватер. 2. Автомобиль. 3. Болгария. 4. Яхта. 5. Сноуровка. 6. Эвкалипт. 7. Ва- шток. 8. Стриптиз. 9. Рязанский. 10. Увер- роп. 11. Амурин. 12. Техникум. 13. Рад- ра. 14. Дюковск. 15. Швед. 16. Нефа- рит. 17. Дюковск. 18. Швед. 19. Нефа- рит. 20. Сербия. 21. Липовый. 22. Апер- рат. 23. Болгария. 24. Изабелла. 25. Лева- кура. 26. Дерматин. 27. Реплика. 28. Таб- да. 29. Арктика. 30. Гренландия. 31. Флаг- да. 32. Аванпорт. 33. Припорок. 34. Явант- роп. 35. Терминал. 36. Лесосада. 37. Шир- роп. 38. Ростерек. 39. Сложение. 40. Тире- роп. 41. Дюковск. 42. Промысел. 43. Тама- рин. 44. Советник. 45. Трибунал. 46. Буме- ранг. 47. Астероид. 48. Аркебуза. 49. Капа- рат. 50. Абсцисса. 51. Стадиарт. 52. Гирья- ния. 53. Арктика. 54. Оранжерея.



Учредитель:
ОАО «Мурманское морское пароходство»
Отв. за выпуск Г. А. ЛОГИНОВА

Перепечатка материалов
допускается только
по согласованию с редакцией.
Ссылка на газету
«Арктическая звезда» обязательна.

Наш адрес: Россия, 183038,
г. Мурманск, ул. Володарского, 6.
Телефон 481-353.
E-mail: Redactor@msco.ru

Газета выходит один раз в месяц

Тираж 999 экз.
К печати по графику 28.02.08.
Газета отпечатана в ИПП «Север»
Россия, 183624, г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18
Распространяется бесплатно.