

Арктическая звезда

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

№ 3 (7600)

Март 2008 года

в номере

Информационная система работает круглосуточно

Сегодня информационные технологии превращаются в один из основных ресурсов, обуславливающих повышение конкурентоспособности предприятия

– стр. 4–5

Достичь вершины мастерства

О том, как стать мастером своего дела, рассказывает капитан-наставник Службы безопасности мореплавания Владимир Танько

– стр. 6

Компания соответствует всем требованиям

Подведены итоги комплексного анализа результативности функционирования СУБиК Мурманского морского пароходства за 2007 год.

– стр. 6

Подготовка кадров

Риск появления наркоманов на флоте можно снизить совместными усилиями семьи, учебного заведения и предприятия

– стр. 7

Увлечения

Заместитель начальника Отдела контроля и управления собственностью Игорь Никитин совершил 1480 прыжков с парашютом

– стр. 9

Легендарные суда пароходства

У «трех сестер» – «артисток» судьбы оказались разными

– стр. 11

награда Компании

Пароходство – «Герой Мурманска»

Мурманское морское пароходство названо лауреатом Пятой ежегодной городской премии POWER AWARDS 2008 «Герои Мурманска». С 24 февраля по 21 марта жители столицы Кольского Заполярья выбирали героев этой премии в пяти номинациях, а 22 марта были подведены ее итоги.

Событием года мурманчане назвали экспедицию на Северный полюс, которую обеспечивало Мурманское морское пароходство. В ходе этой экспедиции было осуществлено погружение глубоководных аппаратов на глубину 4261 метр. Это событие взволновало не только жителей Заполярной столицы, но и весь мир.

Почетный кубок и диплом Лауреата в номинации «Событие года», врученные Мурманскому пароходству за организацию экспедиции на Северный полюс, можно увидеть в экспозиции музея истории Компании. Их получил от учредителей премии капитан выполнявшего исторический рейс атомохода «Россия» Александр Спиринов. Церемония награждения прошла в «М-клубе» конгресс-отеля «Меридиан», куда были приглашены лауреаты городской премии, представители средств массовой информации и гости праздника.



события

О передаче ледокольного флота

5 марта 2008 года Мурманское морское пароходство получило от Федерального агентства по управлению федеральным имуществом «График мероприятий по возврату имущества из доверительного управления и передаче указанного имущества в хозяйственное ведение нового оператора».

13 марта в Москве состоялось заседание Совета директоров ОАО «Мурманское морское пароходство», на котором был заслушан доклад Генерального директора ММП Александра Медведева о мероприятиях, связанных с завершением договора доверительного управления атомным ледокольным флотом. Отмечено, что пароходством за время управления ледокольным флотом проделана огромная работа по его сохранению и развитию. Высокий запас прочности ледоколов, бережное и грамотное управление ими Мурманским пароходством позволят России еще, как минимум, 10–15 лет эксплуатировать сохраненные ледоколы, что даст возможность активно работать в Арктике и реализовывать широкомасштабные проекты по освоению шельфовых углеводородных месторождений.

На заседании Совета директоров ОАО «Мурманское морское пароходство» был одобрен план мероприятий Компании, направленный на успешное завершение договора доверительного управления к 27 августа 2008 года, даны соответствующие поручения правлению пароходства.

Также на заседании Совета директоров пароходства был заслушан отчет Генерального директора о ходе выполнения ранее принятых решений Совета директоров в части строительства серии танкеров типа Suezmax и серии сухогрузных судов – балкеров ледового класса.

Отгрузка нефти завершена успешно

Танкер «Усинск» завершил последнюю погрузку нефти на Варандейском арктическом подводном погрузочном терминале, который был создан Мурманским морским пароходством. Сейчас судно идет в порт Мурманск, чтобы перегрузить углеводороды на танкер-накопитель «Белокаменка».

Мурманское морское пароходство осуществляло собственными и арендованными танкерами круглогодичную транспортировку нефти Тимано-Печорских месторождений, начиная с 2000 года. По заказу компании был спроектирован, изготовлен и установлен в 2002 году непосредственно в море терминал. Его круглогодичную эксплуатацию и техническое обслуживание пароходство осуществляло собственными силами с использованием уникальных технологий, не имеющих аналогов в мире. Они позволили производить безопасную рейдовую погрузку нефти на танкеры усиленного ледового класса в суровых погодных условиях: частая смена ветров, дрейфующий лед, сильные течения.

Рейдовую погрузку нефти в зимних условиях обеспечивал дизель-электрический ледокол «Капитан Николаев», находящийся в доверительном управлении Мурманского морского пароходства. На его борту создан уникальный научно-производственный комплекс для обеспечения мероприятий по предотвращению разлива нефти. На ледоколе есть специализированные подразделения и лаборатория, в том числе анализа нефти и экологического мониторинга природы.

За годы эксплуатации терминала не произошло ни одной аварии или экологического происшествия, через него было перегружено 3,2 миллиона тонн нефти. Арктический подводный погрузочный терминал Мурманского пароходства стал очередным выдающимся шагом российской компании, применяющей инновационные технологии в своей работе по освоению огромных богатств арктического побережья и шельфа.

Проекты в интересах России

За период управления атомоходами и судами атомного технологического обслуживания Мурманское морское пароходство реализовало множество различных проектов в интересах России, в том числе, направленных на соблюдение ядерной и радиационной безопасности. Один из таких проектов – утилизация плавтехбазы «Лепсе». Несмотря на необычайную сложность проекта, Мурманское пароходство совместно с учеными и конструкторами создало проектное решение утилизации, под которое Европейским банком реконструкции и развития планируется выделение гранта в размере 43 млн. евро для завершения процесса утилизации «Лепсе».

Росимущество и Росморречфлот в настоящее время принимают решение о начале работ по утилизации плавтехбазы «Лепсе» в рамках существующего договора доверительного управления или в рамках хозяйственного ведения ледокольным флотом нового оператора.

Арктический рейс

Атомный ледокол «Таймыр» отправился из Мурманска в Арктику. На борту судна находится группа ученых Мурманского морского биологического института. На трассе Северного морского пути специалисты изучат изменения, которые претерпевает экосистема Северного ледовитого океана. В частности, планируется изучить растительный планктон арктических морей, подсчитать количество птиц и животных в Арктике.

Новый остров в Баренцевом море

Администрация Приморского района (Архангельская область) поддержала предложение Ученого Совета Русского географического общества, Российского государственного музея Арктики и Мурманского морского пароходства о присвоении вновь образовавшемуся острову архипелага Земля Франца Иосифа имени Юрия Кучиева.

Новый остров появился в результате отделения юго-западной части острова Нортбрук. Географическое открытие было сделано в ходе научной экспедиции атомного ледокола «Ямал». Безымянный остров предложено назвать островом Кучиева в честь Героя Социалистического Труда, капитана атомного ледокола «Арктика», выдающегося арктического мореплавателя прошлого столетия Юрия Сергеевича Кучиева. Именно под его командованием атомоход «Арктика» в 1977 году впервые в истории мореплавания преодолел ледовый покров Центрального ледового бассейна и в надводном плавании достиг Северного полюса. Всю жизнь Юрий Кучиев посвятил северным морям, защите и освоению Арктики. Он скончался в 2005 году, по личному завещанию урны с его прахом и прахом его супруги были преданы водам Северного Ледовитого океана в районе Северного полюса.

Администрация Приморского района направила предложение и пакет требуемых документов по присвоению острову имени Юрия Кучиева в Архангельское областное Собрание депутатов.

Моряки проголосовали первыми

2 марта в России прошли выборы Президента страны. Не остались в стороне от важного государственного события и работники Мурманского морского пароходства.

В 8 утра одновременно с тысячами избирательных участков нашего часового пояса открылся Избирательный участок № 41, расположенный по адресу ул. Челюскинцев, 14 в здании мурманской гимназии № 3. Традиционно здесь голосуют моряки и работники нашей Компании, имеющие регистрацию «Морское пароходство» по месту жительства или по месту пребывания. Интересно, что в свое время пароходская избирательная комиссия работала в нынешнем здании Службы кадров на Володарского, 6 и размещалась в фойе второго этажа.

Свою работу участковая избирательная комиссия начала задолго до выборов. С 1 по 17 февраля члены комиссии подписали и разослали первые приглашения для избирателей. С 10 февраля участок начал принимать граждан, и ежедневное дежурство членов избирательной комиссии продолжалось до дня выборов. Тем избирателям, кто собрался уезжать из Мурманска, выдали 11 открепительных талонов.

Как рассказала председатель участковой избирательной комиссии



Голосует Александр Медведев



Председатель избиркома Наталья Польская



Члены избирательной комиссии

Наталья Польская, на нынешних выборах явка избирателей оказалась рекордной: на участке № 41 при списочном составе 1314 человек выдано 1077 бюллетеней. Наталье Иосифовне есть с чем сравнить – в избирательной комиссии она работает уже восьмой год. Сформированная почти полностью из работников пароходства эта комиссия традиционно помогает исполнить свой гражданский долг как морякам, так и многим береговым специалистам Компании.

Наибольшая активность избирателей наблюдалась с 12 до 17 часов, а также с 19 до 20. Но были и

«ранние пташки»: двое самых первых участников голосования пришли на участок за двадцать минут до его открытия. Еще до полудня на нашем избирательном участке отдал свой голос за будущего президента и Генеральный директор Мурманского пароходства Александр Медведев.

Администрация ММП обеспечила возможность реализовать свое конституционное право экипажам атомных ледоколов «Ямал», «Таймыр» и «Советский Союз», стоящих на базе Атомфлота. Для них были заказаны автобусы, и моряки смогли быстро и с комфортом доехать до избирательного участка, проголосовать и вернуться на свои рабочие места.

По словам Натальи Польской, на участке № 41 проголосовало очень много моряков и береговых работников пароходства, были и те, кто пришел «сверх списков». Кроме того, приняли 48 человек из других городов России с открепительными талонами. Пришлось выходить и на дом. К одному из моряков, сломавшему ногу, избирательную комиссию пригласил его друг. Всего передвижную избирательную урну доставили на дом двадцати жителям участка.

Оперативно сработали члены избирательной комиссии и по окончании голосования. К 23 часам го-



Секретарь комиссии Лариса Воскресенская



Голосует Станислав Шмидт

лоса избирателей были уже подсчитаны, протоколы оформлены и все документы переданы в Территориальную избирательную комиссию.

2 марта свой гражданский долг исполнили и многие нынешние и бывшие моряки Мурманского пароходства, живущие в странах бывшего СССР. Вот что нам написал из Киева наш постоянный автор, бывший судовый электромеханик ММП Феликс Цыганенко:

– На прошедших выборах свой голос отдавал в российском консульстве. Видел посла Виктора Степановича Черномырдина. Он весело общался в фойе с избирателями. Окунулся в микроклимат: родной и

близкий, где «Русью пахнет»! И так легко стало на душе...

Но самыми первыми проголосовали экипажи судов пароходства, находящихся в море. Для них выборы начались еще в феврале. В досрочном голосовании приняли участие более 1000 моряков с 35-ти транспортных судов Компании и ледоколов, а также работники производственного участка Департамента объектов нефтеобеспечения, расположенного на полуостровах Рыбачий и Средний.

Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора
и Николая СТЕБЛЮКА.



На избирательном участке № 41 было многолюдно

новости короткой строкой

Дружба моряков

На протяжении многих лет Мурманское морское пароходства шефствует над 11-й дивизией атомных подводных лодок Краснознаменного Северного флота. За это время моряки пароходства не раз бывали в гостях у военных моряков в Заозерске, оказывали им поддержку в обустройстве учебных и бытовых помещений дивизии, помогали в оборудовании музея боевого соединения. В свою очередь подводники с ответными визитами посещали суда Компании.

19 марта в День моряка-подводника делегация Мурманского морского пароходства приняла участие в торжествах, посвященных Дню подводника в Заозерске. Бы-



ли возложены цветы к мемориалам подводных лодок «К-3» и «Комсомолец». На главной площади Заозерска состоялся торжественный парад частей гарнизона, смотр-конкурс строевой песни, показательные выступления подразделений охраны с оружием, демонстрация образцов военной техники и вооружения.

Продолжение темы морского братства читайте на стр. 8.

Учения в море

14 марта на теплоходе «Александр Невский» проведены учения по ОСПС «Нарушение охраны судна». Экипаж под руководством капитана Михаила Фомина отрабатывал навыки по борьбе с «Пожаром на судне в результате террористического акта».

Профком информирует

Состоялось заседание профкома плавсостава РПСМ, на котором была избрана комиссия от работников ОАО ММП по проверке выполнения за третий год действующего Коллективного договора на 2007–2008 гг. и заключению Коллективного договора на 2008–2009 гг. В состав комиссии вошли председатель профкома плавсостава ОАО ММП РПСМ В.В. Шульга, заместитель председателя профкома Н.В. Ильина, председатели судовых профсоюзных комитетов С.Н. Цуркин (п/б «Имандра»), А.М. Асадин (т/х «Капитан Чухчин»), Г.И. Корибин (т/х

«Иван Сусанин»), В.Д. Ордовенко (т/х «Клавдия Еланская»), заместитель председателя судового профсоюзного комитета а/л «50 лет Победы» В.А. Годованюк и руководитель группы учета средств социального страхования ОАО ММП Л.Н. Петрова.

Весенний праздник ветеранов

Веселыми танцами, песнями, конкурсами отметили праздник Весны – День 8 Марта ветераны Мурманского пароходства.

В большом танцевальном зале Дворца культуры имени С.М. Кирова собрались посетители далеко не молодого возраста, но атмосфере хорошего настроения возраст не мешал. От имени Генерального директора пароходства тепло поздравил бывших работниц заместитель директора Департамента социальной политики ММП, начальник службы кадров Николай Хвост, а от Совета ветеранов Компании – его председатель Борис Николаевич Купоросов.

За каждым столиком было весело и шумно, воспоминаниям не было конца. Радость от встречи давно знакомых, но долго не встречавшихся людей сменяли музыка, песни, танцы, игры. Тепло было встречено и выступление детей – участников художественной самодеятельности, исполнивших танцевальные номера.

Встречи на «Поларисе»

Капитан

На пассажирский теплоход «Поларис» меня привело личное приглашение моего давнего товарища, капитана Ивана Васильевича Каравки. Я познакомился с ним более 30-ти лет назад, когда он был еще боцманом – высоким красавцем, улыбкистым и энергичным. Надо отметить, что почти ничего из этих черт он не потерял в пути по не легкой морской жизни.

Иван Каравка родился и вырос в деревне Дубно, что в Могилевской области. Во имя детской мечты стать моряком, после окончания школы получил специальность слесаря-судоремонтника на заводе «Балтия» в порту Клайпеда. В 1974 году после службы в армии, которую он проходил в Приморском крае, прибыл в Мурманск. С тех пор он породнился с нашим краем, здесь завел семью, а два сына и дочь – уже коренные мурманчане.

Свою единственную Иван пригласил еще в школе, и Светлана все годы была рядом с ним. Воспитывая троих детей, Светлана Александровна получила два высших образования, а ныне трудится в архиве пароходства. Оба сына пошли по отцовской тропе и стали моряками.

Кажется, столько лет знаю Ивана Васильевича, а он каждый раз удивляет меня. Мы встречались на теплоходах «Уриц» и «Капитан Мещеряков», «Кузьма Минин» и «Емельян Пугачев», «Фастов» и «Константиновка» и на многих других. Но именно на «Поларисе» капитан стал еще и журналистом, и фотографом. Посмотрите российские журналы «Вояж» за ноябрь 2006 и июнь 2007 года, и увидите, насколько профессионально сделаны материалы о рейсах его судна в Антарктиду и Гренландию. Кстати, именно для визитов на этот арктический остров и был предназначен «Поларис», построенный на датской верфи «Свендборг Скибсверфт».

Экипаж

Любое судно обязано своей биографией людям, которые на нем трудятся. Сказать, что экипаж любит свое судно, мало: моряки его лелеют. На верхней палубе с малярными кистями хозяйничали боцман

Владимир Бугера и плотник Андрей Осадченко. Старший из них, Бугера, в пароходстве трудится с 1961 года. Он ходил еще на пароходах «Североморск» и «Сухуми». Осадченко годится боцману в сыновья, но мало чем уступает в работе. У Андрея за плечами Кронштадтская мореходная школа, где он получил специальность электрика, но с 1990 года он работает в палубной команде.

Как рассказали моряки, после приобретения нашей Компанией теплоход очень изменился. После серьезного переоборудования улучшились условия для пассажиров, появились сауна и бассейн, а на верхней палубе – закрытая смотровая площадка. В условиях северных широт это самое подходящее место для любознательных туристов.

Один из уютных салонов судна напоминает географический музей: на стене помещены гербы разных стран, порты которых посещал «Поларис». Тут же и фотография крестной матери теплохода – Нилейты Хортунг. Помещения судна оживляют многочисленные акварели, подаренные еще датскому экипажу шведским художником Францем Глещелом, жителем маленького островка Керенгей. Его произведения от маринистки до бытовых сцен бережно хранит и нынешний экипаж. Их видели уже тысячи людей из различных стран. А на почетном месте висит северный пейзаж, который подарил нашим морякам губернатор Мурманской области Ю.А. Евдокимов.

Все на судне располагает к беззаботной круизной благодати. В уют-компаниях уютно и мило. Слово подслушав мои мысли, электрик судна Николай Сердюк добродушно заметил:

– Тут знаете, когда хорошо? Когда столы накрывают...

Николаю Алексеевичу нельзя не верить. Ветеран пароходства, который более трех десятков лет ходит на различных судах нашей компании, до тонкости понимает и свое, и... поварское дело. Когда-то он трудился пекарем на ледоколах «Мурманск» и «Капитан Сорокин», теплоходах «Дедовск», «Дорогобуж», «Дудинка» и других. А электриком стал на «Капитане Реутове». И вот теперь на нем и судовом электромеха-



Капитан Иван Каравка

нике Юрии Крикуне все сложное электрохозяйство «Полариса».

Камбузная бригада

Чтобы столы накрыть, надо сначала еду приготовить. На камбузе работа тяжелая и кропотливая. Здесь по единодушному признанию коллег-мужчин «царит» Ольга Полякова. В прошлом девушка была строителем, а потом получила кулинарное образование и считает, что это ее призвание.

На судне собирается различный народ, со своими вкусами и запросами, особенно в еде. И попробуйте всем угодить или хотя бы не получить нареканий. Поэтому вся «бригада» морских поваров – дипломированные специалисты, и у всех за плечами немалый кулинарный опыт, накопленный во время работы на берегу и на других судах.

Повар Владимир Волин к своей специальности пришел вполне осознанно и целенаправленно. Его мама Лидия Владимировна и сестра Анастасия трудятся пекарями на атомоходе «Россия». Владимир не только любит свое дело, но и гордится им. Подстать ему и коллеги – Геннадий Назаренко и Александр Филимонов. У них даже увлечения «вкусные». После рейса обязательно стараются выбраться на рыбалку или в лес по грибы.

Всегда готовы

Обычно в Мурманске «Поларис» стоит на трехчасовом режиме готовности. А это не дает ни офицерам, ни рядовому составу расслабляться.



Теплоход «Поларис» у причала морского вокзала



Ольга Полякова



Владимир Бугера и Андрей Осадченко

Два старших командира – механик Игорь Моргунов и штурман Андрей Черепухин работают в четком тандеме. Их объединяет одна благородная страсть – любовь к морю. Трудно не «заболеть» морской романтикой, если ты вырос в портовом городе. Андрей родился в Севастополе на полуострове Крым, а Игорь на полуострове Кольском в городе Мурманске. Общую морскую судьбу они нашли в ЛВИМУ, хоть и на разных факультетах.

...Я попрощался с капитаном в его каюте, за кофейным столиком, который накрыла буфетчица Ирина Евтушенко. На проходной последний раз оглянулся на теплоход и почувствовал «белую» зависть к тем пассажирам, которым посчастливится совершить рейс на нашем гостеприимном «Поларисе».

Рашид САЛЯЕВ.
Фото автора

Вместо послесловия

Этот репортаж был подготовлен нашим корреспондентом до того, как теплоход «Поларис» отправился в длительный рейс под командованием капитана Василия Козловского.

В конце минувшего года судно было зафрахтовано одной из туристических фирм Канады на выполнение круизных рейсов по маршруту Южная Америка – Антарктика. В течение двух месяцев (с конца января до конца марта) «Поларис» обслуживал иностранных пассажиров. Его возвращение в порт приписки Мурманск планируется в середине мая, тогда мы и сможем подробнее рассказать нашим читателям об этих экзотических круизах.

на морских просторах

Там, где циклоны зарождаются над носовой мачтой

В «Арктическую звезду» пришло электронное письмо от капитана теплохода «Кузьма Минин» И. Г. Бородин с рассказом о рейсе судна. В свое время такие публикации в морской газете были традиционными, но в последние годы эта традиция прервалась. Благодарим капитана за интересную и оперативную информацию и надеемся на дальнейшее сотрудничество с Иваном Григорьевичем, а также с капитанами и экипажами других судов Компании.

31 января теплоход «Кузьма Минин» вышел в таймчартерный рейс Гулль-Belle-dune/Канада-Антверпен.

Переходя в балласте через зимнюю Северную Атлантику, судно испытывало очень сильные удары даже при скорости 4–5 узлов. Хотя Ocean Routes Service вел от Ламанша по 45 параллели, избежать плохой погоды не удалось. Да и зимой в Северной

Один рейс из жизни теплохода «Кузьма Минин»

Атлантике другого ожидать не приходится.

Когда выводивший нас из Гулль-лоцман узнал, что судно идет в Канаду, он сказал, что работал в том районе. О погоде в районе на походе к Ньюфаундленду он выразился следующим образом: «Циклоны там зарождаются над носовой мачтой. Стоит нормальная погода и вдруг зарождающийся над США небольшой циклон смещаясь к Ньюфаундленду превращается в мощный циклон с ветрами свыше 25 м/сек и волной до 8–10 м».

Один такой циклон в районе Ньюфаундленда развил волну до 8 метров, в которую мы попали. Далее он сместился в район Гренландии и развил волну высотой до 15 м. Это было показано на факсимильной карте волнения, полученной из Галифакса. В общем, переход через океан 12

суток был как на дикой лошади.

Хотелось бы отметить, что восстановленные в Китае при переоборудовании бортовые кили играют положительную роль. Хотя судно и испытывает амплитуду качки до 25–30 градусов, но не впадает в резонанс, как было без бортовых килей. Экипаж добрым словом поминает тех, кто явился инициатором восстановления бортовых килей и воплотил идею в дело.

А вот в Финском заливе в этом году ледовая обстановка совсем легкая. Когда 23 января выходили из Петербурга, льда практически не было от приемного буйа. Зато в заливе Святого Лаврентия пришлось пробиваться с трудом, особенно в балласте. Хотя в этом году и там ледовая обстановка была легче, чем обычно бывала в 70-х годах, когда суда нашего пароходства держали

линию ARCTIC LINE. «Артисты», «Повенцы», «Пионеры» работали в то время на Канадской линии.

На обратном переходе судно уже было в грузу, и погода была благоприятной, что, в какой-то мере, компенсировало таймчартерному фрахтователю расходы, понесенные при балластном переходе.

В рейсе были накладки с управлением с мостика. Но мы успешно справились, за что получили слова благодарности от начальника УТЭФ Виктора Наумова. Экипаж в рейсе сработал хорошо.

Хочется сказать добрые слова о нашей «хозяйке» – буфетчице Маргарите Васильевне Нагайко. На вопрос, «как дела», от нее всегда получаешь ответ: «нормально». Даже в штормовую погоду.

Иван БОРОДИН.
Капитан т/х «Кузьма Минин».



Информационная система

Информационные технологии (ИТ) в настоящее время прочно вошли в нашу жизнь. Сейчас мы не мыслим себя без мобильного телефона и электронной почты. Компьютер и принтер вошли в нашу жизнь так же прочно как ручка, карандаш и бумага.

Сегодня информационные технологии из вспомогательного ресурса, дающего дополнительные преимущества бизнесу (увеличение скорости обработки информации, снижение издержек, повышение качества услуг и т. д.), быстро превращаются в один из основных ресурсов, обуславливающих повышение конкурентоспособности предприятия.

В Мурманском морском пароходстве за ИТ отвечает Служба информационных технологий под руководством Елены Николаевны Жеребцовой. В состав службы входят два отдела: отдел системного администрирования и безопасности сетей (САИБС) и отдел разработки и сопровождения прикладного программного обеспечения.

Основные задачи, стоящие перед Службой ИТ и отделом САИБС, в частности, можно разделить на три большие, пересекающиеся между собой группы. Это задачи, связанные: с управлением бизнесом; с поддержкой и развитием бизнес-приложений; с развитием и обслуживанием инфраструктуры информационной системы предприятия.

Еще одна немаловажная задача отдела и людей, работающих в нем, обеспечение непрерывной бесперебойной работы информационной системы Компании.

Программы, компьютеры, серверы, принтеры, сканеры, факсы, другие специальные устройства, – все это в комплексе образует единую среду под названием информационная система.

Информационная система для Компании

– как воздух. Наличие ее не замечается, а отсутствие чувствуется сразу. Причем, на всех уровнях, начиная от кладовщика и заканчивая генеральным директором.

Еженедельно на столы топ-менеджеров Компании ложится информация, полученная из информационной системы. Не важно, в каком виде эта информация представлена – в виде распечаток на бумажных листах, электронных писем или отчетов на экране компьютера.

Без наличия и непрерывной бесперебойной работы единой информационной системы эффективное управление компанией сейчас невозможно. Не будет преувеличением сказать, что от работы Службы ИТ зависит качество работы всего предприятия. Именно поэтому показателем качественной работы отдела, да и всей Службы ИТ в целом является отсутствие каких-либо проблем как с оборудованием, так и с программным обеспечением.

Из-за тесной взаимосвязи информационных технологий и бизнеса, бизнес предъявляет повышенные требования к информационной системе компании. Да и вообще информационные технологии являются инструментом бизнеса, средством решения задач. А Служба ИТ – подразделение, помогающее зарабатывать деньги и решать задачи. Главное, чтобы бизнес мог четко сформулировать эти задачи. Всё это в свою очередь влияет на работу отдела и Службы ИТ в целом.

Суда Компании разбросаны по всему земному шару в разных часовых поясах, связь с ними обеспечивается с помощью информационной системы Компании. Для сотрудников пароходства уже стало привычным делом в любой день недели, в любое время дня и ночи прийти на работу, посмотреть почту, получить последние отчеты и сведения, в командировке за границей дать указания по корпоративной почте своим сотрудникам. В общем, не чувст-



Наталья Рослякова



Александр Королев

воваться себя оторванными от повседневной жизни Компании. Поэтому информационная система Компании, все оборудование и программное обеспечение, которое обслуживает отдел, работает в режиме non-stop 365 дней в году, 7 дней в неделю, 24 часа в сутки. Остановка какой-либо части информационной системы даже на 15 минут является критичным событием.

Такой режим работы и надежность обеспечиваются, во-первых, специализированным оборудованием с несколькими степенями защиты от сбоев. Во-вторых, специальной системой резервного копирования наиболее важной информации. Ну и, в-третьих, компетентными специалистами. Ведь управлять и обслуживать такую информационную систему могут только подготовленные высококвалифицированные сотрудники. Кстати, основная проблема, которая существует в отделе САИБС – это нехватка хороших специалистов. Но это, наверное, общая для всех проблема: рынок труда испытывает дефицит квалифицированных кадров. Поэтому мы стараемся готовить

нужных специалистов собственными силами, растим свои кадры.

В отделе предусмотрена комплексная система подготовки новых сотрудников, состоящая из трех частей: самостоятельное изучение специализированной литературы, обучение с помощью более опытных сотрудников, отправка на специализированные курсы.

Такая система позволяет при наличии хорошего базового вузовского образования в течение 6–9 месяцев подготовить квалифицированного специалиста с учетом специфики работы Компании. Именно поэтому одним из критериев приема на работу в отдел САИБС является отсутствие «троек» в дипломе. Сейчас в отделе САИБС работают трое сотрудников с «красными» дипломами.

Чтобы понять, какими объемами знаний должен обладать полноценный специалист отдела САИБС, приведу несколько примеров. Все сотрудники без исключения пользуются, как минимум, двумя сервисами информационной системы Компании: телефонами и эле-

наши партнеры

Какими быть границам порта

5 марта в Мурманске состоялось совещание Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике «О границах морского порта Мурманск и законодательном обеспечении развития мурманского транспортного узла». Участники совещания обсудили вопросы законодательного обеспечения развития Мурманского транспортного узла и в целом морского транспорта в Российской Федерации. В совещании приняли участие члены Совета Федерации, представители федеральных и региональных органов власти, руководители крупных предприятий Мурманской области.

Председатель Мурманской областной думы Евгений Никора подчеркнул, что согласно генеральной схеме развития Мурманского транспортного узла, разработанной по поручению правительства РФ, его грузооборот даже по пессимистическому варианту прогнозируется в объеме 47 миллионов тонн к 2010 году. Решающую роль в широкомасштабном освоении северных регионов играет Северный морской путь. В случае увеличения товарооборота в северных морях атомный ледокольный флот сможет обойтись без субсидирования из государственного бюджета.

В ходе заседания его участники, наряду с обсуждением проблем развития Мурманского транспортного

узла, вели разговор о несовершенстве существующего законодательства, высказывали предложения о внесении поправок в закон о морских портах. А также поднимали другие вопросы, связанные с осуществлением морской деятельности.

Так, Андрей Лаврищев, заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ, отметил, что на развитие и деятельность морских портов РФ существенно влияет отсутствие комплексной законодательной базы, обеспечивающей правовые механизмы регулирования развития морских портов. В 2007 году был принят закон о морских портах, в рамках которого существует необходимость определения границ морских портов.

При обсуждении вопроса об определении границ Мурманского порта всплыли проблемы, которые на протяжении многих лет не удаётся решить. В частности, включение в границы морского порта объектов, принадлежащих Министерству обороны РФ, большое количество владельцев земельных участков, необходимость предоставления большого пакета документов на каждый участок, попытки включить в границы порта объекты, не участвующие в процессе перевалки грузов, такие как поликлиника, общежитие, база отдыха, предприятие торговли. По-



Мурманский морской торговый порт

путно были подняты вопросы особых экономических зон и налогообложения.

Выступление Генерального директора Мурманского морского рыбного порта Владимира Соколова не было оптимистичным: загруженность порта в настоящее время не превышает 18 процентов. Одна из серьезных причин, по которым снижается грузооборот порта – высокая стоимость топлива. Судно лишней раз не пойдёт в Мурманский порт, ему легче выгрузиться в районе лова. Работа в рыбном порту практически остановилась, так как в результате изменений в законодатель-

стве при заходе судна в российский порт необходимо уплатить 23 процента от стоимости ремонта, произведенного за границей. Торговый флот эту проблему решил, а рыбаки страдают.

По итогам работы совещания были выработаны рекомендации в адрес Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике. А несколькими днями позже депутаты Мурманской областной Думы согласовали участие регионального правительства в конкурсе по отбору заявок на создание портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) в порту Мурманск и на западном берегу

Кольского залива. В границы территории, на которой предполагается создание портовой экономической зоны особого типа, включены участки восточного берега Кольского залива в границах Мурманского морского торгового порта и Судоремонтного завода морского флота, на западном берегу – участки, отведенные для строительства нефтеперегрузочного комплекса и комплекса по перевалке угля и генеральных грузов.

Подготовил
Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото Галины ЛОГИНОВОЙ.

работает круглосуточно



Анна Дорохова

электронной почтой на основе системы Lotus Domino. Так вот, объем документации на телефонную станцию составляет около 5000 страниц, основная документация на систему Lotus Domino/Notes около 2500 страниц и все на английском языке! Да, да! Это не ошибка — количество страниц документации на оборудование или программы измеряется не сотнями, а тысячами страниц.

Недостаточно просто пролистать эти страницы, необходимо глубокое и свободное владение знаниями. Как упоминалось выше, установка любой части информационной системы Компании даже на 15 минут критична, поэтому сотрудник отдела должен в любое время дня и ночи быть готовым к выполнению своих обя-



Игорь Пакшин

занностей и решению проблем. И только свободное знание предметной области позволит сотруднику понять суть проблемы и успешно решить ее в кратчайшие сроки.

В рамках ежедневной работы сотрудники отдела выполняют широкий спектр задач по поддержке работоспособности информационной системы. Это контроль и поддержка соответствующего уровня безопасности информации, корректировка «белого списка» для системы «антиспам» по заявкам пользователей, организация ремонта ПК и оргтехники, выполнение заявок пользователей, инструктаж судовых специалистов для работы с судовой частью информационной системы, контроль за резервным копированием, корректировка доступов к базам данных, контроль за работой системы антивирусной защиты, обновление версий программного обеспечения, подготовка компьютеров и оргтехники для судовых и береговых сотрудников, управление телефонной станцией.

Чтобы понять, с какими объемами приходится работать отделу САиБС, приведем некоторые цифры.

Количество пользователей информационной системы Компании, включая судовых и береговых сотрудников, составляет около 750 человек.

Количество контролируемой и обслуживаемой техники — около 3000 тысяч единиц. Сюда входят принтеры, компьютеры, мониторы, сканеры, факсы, модемы и другая разнообразная техника.

Поскольку все заявки в Службу ИТ принимаются в электронном виде, то становится возможным подсчитать, какой же объем работ приходится выполнять сотрудникам отдела САиБС. К примеру, за 2007 год было выполнено 2356 заявок, поступивших от береговых подразделений. Получается, что в день в отдел САиБС поступает примерно 9 заявок.

Работа в отделе среди сотрудников разделена на четыре направления:

- обслуживание серверов и другого специализированного оборудования;
- работа с судами;
- работа с пользователями;
- организация ремонта ПК и оргтехники.

Работу с людьми традиционно доверяют специалистам опытным и пользующимся авторитетом среди сотрудников Компании. Это Алевтина Федоровна Жеребцова, Владимир Иванович Кальков, Виктор Леонидович Фомин, Андрей Николаевич Переметов, Вера Васильевна Гречишникова и Вячеслав Степанович Ткаченко, проработавшие в компании более 30 лет.

Замечательные организаторские способности Владимира Калькова очень пригодились при взаимодействии с организациями, ремонтирующими оргтехнику. Выстроенная им система взаимоотношений с ремонтными организациями позволяет четко и без необоснованных задержек осуществлять ремонт и техническое обслуживание ПК и оргтехники.

Работой с судами и судовой частью информационной системы занимаются молодые

сотрудники Александр Лебедев и Александр Королев под руководством многоопытного Вадима Анатольевича Терещенко.

Человек знающий всё о том, где находится та или иная техника, в каком кабинете установлен принтер, сканер и т.д. — это Николай Анатольевич Приймаченко. Без его аккуратности, скрупулезности, точности невозможно было бы эффективно управлять таким большим парком компьютеров и оргтехники.

Серверы и специализированное серверное оборудование обслуживают лучшие специалисты и гордость отдела САиБС — Наталья Рослякова и Анна Дорохова. Обе выпускницы факультета «Программное обеспечение вычислительной техники и автоматизированных систем» нашего МГТУ. Обе закончили свое обучение с «красными» дипломами. Их способности так многогранны, что им без колебаний можно доверить решение вопросов любой сложности. Причем, можно быть уверенным, что всё будет сделано без лишней эмоциональности, спокойно и в тоже время быстро.

А самый молодой сотрудник — Игорь Пакшин, он последним влился в дружный коллектив отдела. Игорь — выпускник престижной морской академии имени Макарова. Его четкость, аккуратность и профессиональный подход позволяют доверять ему самые ответственные участки работы. Сейчас он отвечает за работу телефонной станции и системы резервного копирования. В дальнейшем, после дополнительного обучения, сфера его деятельности значительно расширится.

В работе отдела САиБС много направлений самого разного характера. В настоящее время отдел представляет собой команду, способную решать технические задачи любой сложности.

Владимир СОКОЛОВ.
Фото Галины ЛОГИНОВОЙ.

наши подписчики

Шефство Мурманского морского пароходства над средней школой № 53 ведется уже много десятилетий. Моряки и ветераны судоходной компании — желанные гости у учащихся.

В феврале и марте при поддержке Мурманского морского пароходства в стенах учебного заведения проходил месячник спортивно-профессионального мастерства среди курсантов «Морского братства». Этот союз объединяет мальчишек, которые в будущем хотят стать моряками. А пока они учатся в специализированных морских классах и посещают Клуб юных моряков «Океан», где постигают азы морской профессии.

В эти февральские и мартовские дни ребята участвовали в 14 различных конкурсах и смотрах: демонстрировали профессиональное морское мастерство, выявля-

ли лучшего в стрельбе из винтовки, исполняли песни морской тематики, проводили тематические вечера. Также были проведены конкурсы эмблем, стенных газет, шаржей «Морская душа». А стартовал месячник по традиции «Макаровскими чтениями».

В нынешнем году все доклады самых юных участников «Морского братства» — семиклассников — были посвящены истории знаменитых российских кораблей. Ледокол «Красин», парусники «Седов» и «Мир», тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов» —

вот главные герои работ юных моряков. Так, Александр Андрианов не только подробно рассказал об истории барка «Седов», но и привел свидетельства участников походов. Другие докладчики сосредоточили свое внимание, главным образом, на технических характеристиках и судьбах кораблей. Учитывая, что для большинства выступавших это был первый подобный опыт, комиссия в составе преподавателей школы и представителей Мурманского морского пароходства высоко оценила каждый доклад.

И если семиклассники только начинают идти трудным фарватером морских наук, то учащиеся 11-х классов ориентируются в них весьма уверенно. Особенно ярко это проявилось на конкурсе профессионального мастерства. Сравнивать подготовку школьников разного возраста было просто, потому что все члены «Морского братства» участвовали в нем одновременно. Курсанты 7–11-х классов отвечали на вопросы разного уровня сложности (в зависимости от подготовки). Историческая тематика преобладала в заданиях для 7–8-х классов. Вопросы для

старшеклассников касались технической стороны морского флота: устройство двигателей, винтов, виды сигнальных огней, гудков — в этом должны разбираться будущие моряки. Каждый «морской класс» выставил свою команду. На обдумывание вопроса давалось не более минуты. Каждый ответ оценивался комиссией, в которую входили представители Мурманского пароходства и Клуба юных моряков «Океан». Десять вопросов для каждой команды, оценка по пятибалльной системе в зависимости от полноты ответа. Первое место в такой своеобразной викторине заняла команда 11-х классов, показавшая весьма высокий результат — 40 баллов из 50-ти возможных.

Для многих курсантов «морских классов», особенно для выпускников школы, вопрос о будущей специальности уже решен. Только море.

— Хочу продолжать изучать морское дело, — сказал одиннадцатиклассник Константин Краюшкин. — С вузом уже определился — Государственная морская академия имени адмирала Макарова. А вот конкретную профессию еще



Александр Андрианов

не выбрал. Все нравится, все интересно.

Месячник спортивно-профессионального мастерства среди курсантов «Морского братства» завершился смотрами строя и песни. Все победители получили памятные призы с символикой Мурманского морского пароходства.

Андрей КИРОШКО.
Фото Олега СМОЛЕНСКОГО.



Достичь вершины мастерства

Как стать мастером своего дела? Хотелось бы, чтобы молодые почаще задавали себе такой вопрос. А ответ на него дает сегодня ветеран парокходства, капитан-наставник Службы безопасности мореплавания Владимир ТАНЬКО.

— Часто спорят: судовождение — это искусство или ремесло, — рассуждает Владимир Петрович. — Я считаю, что тут главное — мастерство. Как говорил своим сыновьям старый Кеннеди (отец 35-го президента США), «мне не важно, кем вы будете, но должны быть мастерами своего дела». Если ты избрал свою профессию, то должен стремиться к совершенству.

Свою профессию Владимир Танько выбрал во время службы на Северном флоте, куда направили пареня из Харьковской области после учебного отряда подводников в Северодвинске.

— В те годы в армии было не так, как сейчас, — вспоминает он, — никакой дедовщины не было, отношения были ровные, старослужащие несли более ответственные вахты. Был у нас один сверхсрочник, за время службы заочно окончил университет, писал для газеты «На страже Заполярья». Так он всегда говорил: «Ребята, у вас сейчас самое золотое время, учитесь, пока есть возможность, потом в жизни пригодится».

И они учились — готовились в вузы. В секретной части, где переписка с организациями для военнослужащих была запрещена, оказался хороший командир: на свой домашний адрес получал для ребят материалы для подготовки к поступлению в вуз. Владимир и его трое друзей готовились заочно по программе Баумановского училища, решали вместе все задания, а после демобилизации поступили в престижные вузы: МВТУ имени Баумана, Ленинградский политехнический, одесскую «корабелку».

Танько выбрал «макаровку», но визу (из-за службы на флоте) ему открыли только на пятом курсе, поэтому все практики проходил в Арктике, которая и стала его судьбой. После распределения в 1976 году пришел на атомный ледокол «Ленин», где капитаном



Владимир Танько

был Борис Макарович Соколов, а старпомом — Зигфрид Адольфович Вибах. Отличные учителя и наставники. Но к вопросу ученичества у Владимира Танько свой подход.

— Меня за руку никто по жизни не вел, всему сам учился, доходил сам, читал литературу: года два после выпуска много учебников с собой в море возил. У судоводителя вся его жизнь и работа — постоянная учеба. Это и курсы наши пятилетние, и самостоятельная подготовка. А учиться надо у всех — у капитана, к которому прислали, у младших помощников. Потому что у каждого есть и сильные стороны, и слабые. Был у меня старпом Василий Макарович Козлов. Я замечал, как он умеет с людьми говорить: любого человека мог спокойно, последовательно убедить. Я у него учился тому, как он общается с людьми, а он учился у меня управлять ледоколом.

Капитаном Танько впервые стал на ледоколе «Диксон» — на подмене во время ремонта, потом были ледоколы «Киев» и «Капитан Николаев». Через три года, после утверждения в Москве, вернулся на «Капитан Николаев» уже



Атомоход «Вайгач» — любимое детище капитана

полноправным капитаном. А в 1990-м после установки реактора принял «Вайгач» и повел его на ледовые испытания. На этом атомоходе Владимир Петрович отработал без перерыва 18 лет.

Больше всего Владимир Танько ценит экипаж «Вайгача», который «слепил своими руками». Называет его отличным, и рад слышать, когда отмечают, что этот экипаж самый дружный.

— Правильно говорят, что парокход — это железо, а душу приносят люди, — считает капитан. — Если сможешь сформировать экипаж, объединить общей идеей — будут работать так, как нужно, будет взаимопонимание, помощь и выручка в любой ситуации. Это достигается каждодневной, внимательной, планомерной работой. Надо завоевать доверие и всегда выполнять обещания. Тогда привыкают к тому, что если капитан сказал — так и будет. Ребята — молодцы, хотя бывали и проблемы, но принимали мою школу, мой подход к тому, чтобы содержать ледокол в порядке, «в первоизданном виде» — всё отремонтируют, помогут, занавески и чехлы постирают. Все отмечают, что судно и сейчас выглядит как новое, хотя 6 марта 2009 года «Вайгач» отме-

тит 20 лет.

Как считает Владимир Петрович, работа на атомоходах очень ответственная. Нужно лет пять, чтобы научить помощника работать, управлять ледоколом, разбираться во льдах, чтобы не поставить судно в тяжелое положение. Все это достигается многолетней работой. А сейчас, по его мнению, приобрести опыт сложнее, так как грузопоток по Севморпути упал. Раньше проводилось за навигацию по 100–150 судов, и опыт приобретался очень быстро.

— В лучшие годы вся трасса «кипела», а сейчас в Арктике летом иногда больше ледоколов, чем судов, и приобретение навыков у судоводителей затягивается. А работа эта тонкая, подчас — ювелирная, с четким математическим расчетом. Старые капитаны с такой точностью работают! Пройдет вдоль борта на дистанции 2–3 метра, околует парокход, выведет его на чистую воду — красиво, уверенно, четко.

Человек увлеченный, Владимир Петрович и в экипажах старался всегда, чтобы люди были чем-то увлечены, и «не было времени на глупости». Сам он с детства «прикипел» к радиотехнике, автоматике. Первый приемник со-

брал еще в третьем классе. А на работе приходилось и локаторы ремонтировать, и пеленгаторы. Еще одно его хобби — судомоделирование. Правда, последняя работа — макет парусника «Фрам» стоит уже почти 18 лет в полусобранном виде — мачты есть, ванты есть, но некогда собрать всё в кучу...

— С удивлением оглядываешься — вроде не чувствуешь себя старым, а годы пролетели, — сетует он. — Когда отмечали 50 лет Борису Макаровичу, думал — какой он старый! А теперь вот и самому уже шесть десятков. И 32 года пролетели в парокходстве в каждодневной заботе, работе — подготовить парокход к выходу, придя с рейса, сделать его анализ: как прошел рейс, какие были недочеты, проколы, чтобы в следующем не повторить ошибок. Анализируешь, смотришь, делаешь выводы, чтобы снова «не наступать на те же грабли». Хотелось бы избежать высоких слов, но я старался достичь вершины мастерства. Может, не всегда получалось, но стремление было.

Подготовила
Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора
и из архивов редакции.

безопасность мореплавания

Компания соответствует всем требованиям

Подведены итоги комплексного анализа результативности функционирования Системы управления безопасностью и качеством (СУБиК) Мурманского морского парокходства за 2007 год.

Как сообщил Директор по судокходству — Назначенное лицо ОАО ММП Владимир Ермолин, в минувшем году Система управления безопасностью и качеством претерпела ряд позитивных изменений, направленных на повышение ее результативности.

Произведен пересмотр и актуализация значительного объема документальной базы действующей Системы, а также Политик ОАО ММП по основным и вспомогательным видам деятельности. Внедрена ежегодная система самооценки действующей СУБиК в соответствии с рекомендациями Российского морского регистра судокходства. Пересмотрены все составляющие интегрированной системы СУБиК в отношении требований к системе безопасного управления танкерами (TMSA), разработан и принят к исполнению план развития и доработки Системы на 2008 год.

Продолжается активный переход к электронному доку-

ментообороту СУБиК Компании за счет использования современных лицензионных программных продуктов. Разработан проект информационного web-узла СУБиК в формате интернет-приложения и концепции управления электронным документооборотом. В настоящий момент руководителям подразделений ММП, задействованным в Системе управления безопасностью и качеством и имеющим доступ к корпоративной сети Компании, открыта возможность просмотра документации СУБиК в электронной форме, что позволит в самое ближайшее время полностью отказаться от необходимости наличия бумажного комплекта документов Системы.

Анализ результатов внешних аудитов СУБиК Компании со стороны Российского морского регистра судокходства, ассоциации по сертификации «Русский Регистр», а также представителей нефтяных компаний «Лукойл» и «Shell» свидетельствует о высоком уровне соответствия Мурманского морского парокходства предъявляемым требованиям. С 2007 года ежегодные даты подтверждения всех сертификатов СУБиК приведены к одному периоду, что в последующем позволит проводить освидетельствования Компании не чаще, чем один раз в год.

По результатам анализа результативности СУБиК, проведенного со стороны экипажей судов под управлением ОАО ММП и сотрудниками береговых подразделений, действующая в Компании Система признана результативной по всем установленным критериям.

Капитанский час

В Департаменте безопасности мореплавания прошел «капитанский час», в котором приняли участие капитаны атомоходов, транспортных и пассажирских судов Мурманского морского парокходства, представители Службы безопасности мореплавания, Управления атомфлота. В частности, на совещании был проведен детальный анализ аварийности на судах в 2007 году и на начало года текущего, анализировались действия капитанов и экипажей во время про- верок судов в российских и иностранных портах.

На «капитанском часе» было принято решение о создании специальной комиссии, которая призвана решать вопросы оказания помощи атомоходам в предотвращении загрязнения окружающей среды. Вопрос этот злободневный. Бывали случаи, когда ФГУП «Атомфлот» отказывался принимать с бортов атомоходов твердые бытовые отходы, не говоря уже об отработанных водах.

1 марта Департамент безопасности мореплавания объявил о начале месячника по повышению культуры судовождения. Его программа предусматривала проведение технических, практических занятий капитанов со штурманами, при этом уделялось внимание вопросам обеспечения безопасного судовождения, навигационного плавания в соответствии с международными требованиями. Итоги месячника будут подведены в апреле.

Распространение наркомании в современном российском обществе приобретает размеры национального бедствия. Ее жертвами становятся, преимущественно, молодые люди. И это особенно опасно, поскольку в руки молодежи старшее поколение должно передать трудовую эстафету.

Право на труд надо заслужить

В Мурманском морском пароходстве к проблеме недопущения, выявления и пресечения употребления наркотиков относятся серьезнейшим образом, поскольку морские суда являются объектами повышенной опасности, где возникновение чрезвычайных ситуаций связано с угрозой жизни. Употребление наркотиков необратимо деформирует профессиональные качества работников и ставит под угрозу эффективность и безопасность предприятия в целом. Хранение и распространение наркотиков на рабочих местах и судах Компании строго запрещается и служит основанием для увольнения любого сотрудника независимо от его должности и звания.

– Мурманское пароходство – не лечебное, не воспитательное и не образовательное учреждение, поэтому основную задачу в борьбе с наркоманией на предприятии видят, во-первых, в недопущении приема на работу людей с наркотической зависимостью, во-вторых, в выявлении наркоманов и отстранении их от исполнения обязанностей, – считает начальник отдела подготовки персонала Ирина Громова.

Каждый работник предприятия при оформлении на работу скрепляет своей подписью обязательство о соблюдении антинаркотической и антиалкогольной политики Компании. Обследование у врачей-наркологов Мурманского областного наркологического диспансера значится в обходном листе при прохождении медкомиссии и профилактического осмотра. Тест на употребление наркотиков (драг-тест) проходят все кандидаты на прием в плавсостав Мурманского пароходства. Что касается береговых сотрудников, то проверку на употребление наркотиков проходят те специалисты, выполнение профессиональных обязанностей которых связано с высоким уровнем ответственности или безопасностью выполняемых работ.

Тест на наркотики определяет наличие в организме самых распространенных наркотиков как растительного, так и химического происхождения и способен «обнаружить» наркотические вещества, даже если наркотик был принят месяц назад. Обмануть тест практически невозможно, к тому же проверка проводится «внезапно», то есть работники заранее не предупреждаются.



Ирина Громова

Именно этот принцип внезапности положен в основу выборочных необъявленных обследований моряков при заходе судов Мурманского пароходства в базовый порт Мурманск. Подобные проверки проводятся не реже четырех раз в месяц. По соглашению с компаниями «Shell» и «British Petroleum» моряки Мурманского пароходства проходят выборочные необъявленные обследования на употребление наркотиков и в иностранных портах.

По данным отдела подготовки персонала ММП, в 2007 году в результате положительного драг-теста в приеме на работу в Мурманское пароходство отказано шести кандидатам. Один из них претендовал на должность в составе судов и пятеро – в рядовом составе.

Будущие моряки под контролем

Большая роль в предотвращении наркомании среди будущих моряков должна принадлежать морским учебным заведениям. Как сообщила заместитель начальника управления по социальной защите и воспитательной работе Мурманского государственного технического

университета Ольга Быковская, в МГТУ утверждена «Программа по проведению специальной профилактической работы». Ее задача – первичная профилактика наркотизации студентов и курсантов университета, а также формирование внутри-вузовской среды, обеспечивающей стойкое неприятие к употреблению наркотических и психоактивных веществ.

Ежегодно университет участвует в проведении региональной акции «Декада – SOS», проводимой совместно с Управлением Федеральной службы Российской Федерации по контролю за оборотом наркотиков по Мурманской области. Студенты и курсанты университета принимают участие в межвузовской научно-практической конференции по профилактике наркомании и наркопреступности, в конференциях и олимпиадах, проводимых ФСКН России.

Если при поступлении в МГТУ драг-тест можно сдать добровольно, то при прохождении медицинской комиссии курсантами Морской академии университета драг-тест проводится в обязательном порядке.

Принимаются меры и для ограничения доступа в университет пространств наркотиков. Для этого в МГТУ работает служба режима, которая контролирует пропуск в университет посторонних лиц и осуществляет видеонаблюдение в коридорах университета. В студенческих общежитиях существует пропускная система, благодаря которой коменданты и дежурные отслеживают нахождение на территории общежития посторонних лиц. Ежедневно дежурят и заместители деканов факультетов университета по воспитательной работе.

В помещениях и на территории Университета запрещается распивать алкогольные напитки, употреблять наркотические средства, а на территории общежития и в комнатах запрещены не только спиртные напитки, но и пиво и алкогольсодержащие коктейли. В соответствии с Уставом МГТУ нарушители подлежат отчислению из университета.

Профилактическая работа в учебных группах помогает молодежи

преодолевать давление нарко-реды, формировать негативное отношение к употреблению наркотиков и мотивацию к здоровому образу жизни.

Перед выходом на практику курсанты проходят обязательную медицинскую комиссию, которая включает прохождение врача-нарколога и драг-тест в обязательном порядке. Во время практики на судах с курсантами Морской академии также ведется профилактическая работа в отношении употребления наркотических средств и алкоголя, в частности, воспитатели проводят с ними беседы перед выходом в порт, а курсанты подписывают соответствующие обязательства и после возвращения на судно проходят визуальный осмотр.

Принятая программа уже приносит свои плоды: за последние время данных на студентов и курсантов университета, замеченных в употреблении и распространении наркотиков, из Управления ФСКН не поступало.

Начинать с семьи



Людмила Баева

Усилия администрации МГТУ в профилактике наркомании среди студентов и курсантов поддерживает и общественная организация «Матери против наркотиков», которую возглавляет и.о. декана судомеханического факультета, заведующая кафедрой технологии металлов и судоремонта, профессор Людмила Баева.

ла Баева.

По мнению Людмилы Сандуовой, профилактика наркомании должна начинаться с семьи. Даже маленькому ребенку можно объяснить, что нельзя употреблять наркотики так же, как нельзя совать палец в розетку. Важна и гражданская позиция общественного противостояния этому злу, так как даже человек, не употребляющий наркотики, может стать жертвой наркомана, которому нужны деньги на дозу. Это беда и общества, и семей наркоманов.

– Я читаю лекции на факультете повышения квалификации для морских специалистов, – рассказывает Людмила Баева. – Мои слушатели – взрослые люди с большим жизненным опытом. Это старшие и вторые механики, курсанты морских специальностей старших курсов. В своих лекциях я использую материалы Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты и Международный Кодекс ПДМНВ, в которых даны очень четкие рекомендации по предотвращению употребления наркотиков и алкоголя. Почему я в своих лекциях использую эту информацию? Потому что каждый из слушателей, во-первых, – родитель, а во-вторых, – наставник молодых моряков.

Родители должны знать и уметь распознать первые признаки опасности. Надо обращать внимание на поведение ребенка. Чрезмерная живость – от веселья до слез или неожиданная замкнутость уже дают повод задуматься. Это особенно важно в семьях моряков, где отца подолгу не бывает дома, и матери приходится справляться со всеми проблемами одной.

Как считает Людмила Баева, в борьбе с наркотиками и их незаконным оборотом можно получить положительный результат только совместными усилиями родителей, педагогов и общественности. Тогда и риск появления наркоманов на опасных производствах будет значительно снижен.

Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора.

Юбилей второго «полководца»

28 марта исполнилось 30 лет со дня подъема государственного флага СССР на теплоходе «Дмитрий Пожарский» – втором судне из серии «полководцев». Несколько фотографий с приемки этого судна передал в редакцию и в музей истории Мурманского морского пароходства первый капитан теплохода Виктор Александрович Маженин. Вот что написал он в своем письме, присланном из Ленинградской области:

«На судне был отличный приемный экипаж, оставшаяся добрая память о взаимоотношениях с немецкой стороной. Прошу поздравить нынешний экипаж с днем подъема флага и юбилеем начала работы судна. Теплоход «Дмитрий Пожарский» записал много отличных дел в своей истории, судно всегда было на хорошем счету у пароходства.

Отдельно прошу поздравить ветерана судна, проработавшего на «Пожарском» более 20 лет с приемки и до пенсии Геннадия Социалистического труда Геннадия Петровича Забелина. Он живет в Мурманске».

Галина АЛЕКСЕЕВА.



Капитан Виктор Маженин



Приемный экипаж с крестной матерью судна Диной Босиковой – сотрудником торгпредства в Ростове. Крайний слева боцман Геннадий Забелин

«...У берегов Северного океана»

Исполнилось девять лет со дня создания городской общественной организации «Ассоциация исследователей Арктики».

Великий ученый, горячий патриот освоения и обустройства Арктики Д.И. Менделеев писал: «У России так много берегов Ледовитого океана, что нашу страну справедливо считают лежащей на берегу этого океана». А другой знаменитый ученый, руководитель многих полярных экспедиций, первый начальник Главного Управления Севморпути, академик О.Ю. Шмидт еще в тридцатых годах прошлого века заявил: «Мы окончательно проложим Северный морской путь и Мурманск будет его началом».

К сожалению, в нашей великой северной державе «...лежащей у берегов Северного океана...» и, в частности, в заполярной столице – Мурманске до 1999 года не было организации, которая занималась бы сбором, систематизацией, пропагандой знаний об Арктике. Эту нишу и заняла Ассоциация исследователей Арктики, «штаб-квартирой» которой стал Музей истории Мурманского морского

пароходства.

В первый состав Ассоциации вошли известные полярные капитаны Иван Лопатин, Борис Хлебников, Борис Соколов, писатели Виталий Маслов и Михаил Орешета, капитан ледокола «Красин» Ростислав Гайдовский, начальник Штаба морских операций Западного сектора Арктики Николай Бабич и многие другие. Возглавил Ассоциацию капитан Мурманского морского пароходства Валерий Шестопапов. Ее организационное заседание было приурочено к 100-летию создания первого морского линейного ледокола «Ермак».

Задачами новой городской общественной организации стали содействие развитию и расширению исторических знаний об арктических регионах России, популяризация современных научных разработок и новых полярных исследований, распространение результатов изучения прошлого и настоящего Арктики среди моряков и молодежи, привлечение

внимания общественности к проблемам этого гигантского побережного края.

На ежемесячных заседаниях Ассоциации выступают ее члены и приглашенные специалисты, проводятся семинары, научные конференции по вопросам освоения и дальнейшего изучения Северного региона, шельфа арктических морей, а также центрального бассейна Ледовитого океана. Перед членами Ассоциации с популярными лекциями выступали моряки, гидрографы, метеорологи, участники полярных экспедиций – известные специалисты, работающие в арктических регионах.

Доклады, посвященные проблемам освоения Арктики, представили ведущие специалисты Мурманского пароходства, капитаны ледоколов и транспортных судов. К примеру, после выступления начальника Штаба морских операций Николая Бабича было подготовлено и направлено в правительство РФ письмо о правовом регулировании режима мореплавания в водах Российской Арктики, а также о необходимости разработки закона об Арктике и ее границах.

Прозвучали интересные выступления известного мурманского краеведа, доктора исторических наук, действительного члена Академии педагогических и социальных наук профессора А.А. Киселева, академика международной академии информатизации, представителя ВНИРО в Мурманске А. Федорова, главного геофизика МАГЭ И. Французова, собственного корреспондента журнала «Морской сборник» С. Ковалева и многих других.

В Ассоциации практикуется и проведение выездных заседаний. Большой интерес вызвало знакомство с музеями Гидрометеослужбы, Арктикоморнефтегазразведки, музея освоения Арктики имени О.Ю. Шмидта в мурманской гимназии № 4. Состоялась интересная встреча членов Ассоциации на борту атомного ледокола «Ямал» с моряками и капитаном ледокола А. Ю. Лембриком, ко-



Научно-практическая конференция

торые рассказали о походах с пассажирами на Северный полюс.

Не раз в музее Мурманского пароходства принимали участников арктических путешествий – жителей города Иваново О. Волюнкина и А. Леванова, которые совершили успешные походы в Арктику на катамаране. Их путь лежал на остров Беннета по маршруту, который проложила 100 лет назад спасательная партия лейтенанта А.В. Колчака, пытавшаяся найти начальника русской полярной экспедиции Э.В. Толя и его спутников.

Нередки в рамках Ассоциации и встречи опытных полярных капитанов с молодежью. На таких встречах капитаны А. Баринев, Р. Игрицкий и другие отвечали на многочисленные, порою очень непростые вопросы об Арктике. Юные энтузиасты – ученики старших классов гимназии № 4 во главе с руководителем школьного музея Г.И. Лебедевой принимают активное участие в заседаниях наравне со специалистами-полярниками. Эти активные молодые патриоты Арктики, которые пока видят ее только на фотографиях и в кино, выступают, как коллективный член Ассоциации.

Их заинтересованности и желанию «узнать все об Арктике» можно только по-доброму позавидовать, порадоваться и надеяться, что со временем они достойно продолжат славные традиции первопроходцев – исследователей Арктики.

Активную поддержку и содействие оказывает Ассоциации руководство Мурманского пароходства. С его помощью в Мурманском областном книжном издательстве изданы книги об Арктике и два «Арктических сборника», в которых опубликованы многочисленные материалы членов Ассоциации как исторического содержания, так и о современной деятельности России в полярных регионах.

Прошедшие годы показали, что Мурманская Ассоциация исследователей Арктики состоялась и продолжает активно и успешно свою благородную деятельность по распространению интересных, полезных и очень важных знаний о Русской Арктике.

Леонид СЕЛИВЕРСТОВ.
Капитан дальнего плавания,
Член Ассоциации
исследователей Арктики.



Юные члены Ассоциации – учащиеся гимназии № 4 с Борисом Купоросовым и Галиной Лебедевой

морское братство

На марках – североморские подводники

Почтой СССР на «подводную» тему было выпущено всего около десятка марок. Первой маркой, посвященной подводному флоту вообще и подводникам в частности, была вышедшая в серии «Герои Советского Союза» марка, на которой был изображен прославленный североморский подводник Магомет Гаджиев.

Имя Магомета Гаджиева было хорошо известно не только среди подводников-североморцев, но и на других флотах, как дерзкого и отважного, грамотного в профессиональном плане командира. Именем героя-подводника назван город-гарнизон подводников в Мурманской области. Имя Гаджиева носят улицы в Мурманске, Полярном, Североморске, других городах России, а также бухта в Антарктиде. М. Гаджиев зачислен навечно в списки одной из воинских частей Северного флота.

В прошлом году знаменитому подводнику М. Гаджиеву, как и его боевому другу Н.А. Лунину, исполнилось бы сто лет. В честь этого «золотого» юбилея почтой России был выпущен почтовый блок, на котором были изображены оба подводника и подводная лодка. Важными элементами – они обрамляют блок – стали якоря и знак «Командир ПЛ».



Кавалер «Золотой Звезды» № 1

В марте исполнилось бы сто лет известному советскому полярному летчику Герою Советского Союза генерал-майору авиации Анатолию Васильевичу Ляпидевскому.

Анатолий Ляпидевский участвовал в крупномасштабной операции по спасению «челюскинцев», после того как 13 февраля 1934 года был раздавлен льдами и затонул ледокольный пароход «Челюскин», пытавшийся в одну навигацию пройти по Северному морскому пути с запада на восток. Рискнув жизнью, в сложнейших полярных условиях А. Ляпидевский первым посадил на ледовое поле свой самолет и вывел из «лагеря Шмидта» в Уэлен двенадцать человек. Затем его подвиг повторили М.Т. Слепнев, В.С. Молоков, другие отважные полярные летчики, и вскоре все находившиеся на льдине 111 человек были спасены.

16 апреля 1934 г. в СССР была установлена высшая степень отличия, связанного с проявлением героического подвига – звание Героя Советского Союза, а 20 апреля вышло первое Постановление ЦИК СССР о присвоении этого звания героической семерке полярных пилотов: А.В. Ляпидевскому, С.А. Леваневскому, В.С. Молокову, Н.П. Каманину, М.Т. Слепневу, М.В. Водопьянову и И.В. Доронинову. После учреждения в августе 1939 г. в качестве дополнительного знака отличия золотой медали «Герой Советского Союза» (с октября 1939 г. она называется медаль «Золотая Звезда»), эта медаль за № 1 была вручена А.В. Ляпидевскому.

Мемуары адмирала

«Продуть балласт! Полвека служения подводному флоту: К столетию подводных сил России» – так называется книга воспоминаний известного советского подводника, Героя Советского Союза, вице-адмирала в отставке Рудольфа Голосова, вы-



Рудольф Голосов

шедшая в прошлом году в московском издательстве РОС-СПЭН (Российская политическая энциклопедия) тиражом в 800 экземпляров.

Имя Рудольфа Александровича Голосова хорошо известно нескольким поколениям наших подводников. За 45 лет военной службы на флоте он прошел путь от курсанта военного-морского подготовительного училища до начальника штаба Тихоокеанского флота и начальника кафедры оперативного искусства ВМФ академии Генерального штаба.

Все учебные заведения он оканчивал с отличием, а военные академии – с золотой медалью. Стал кандидатом наук, профессором, членом-корреспондентом РАЕН.

В 1971–1974 г.г. Р. Голосов командовал ныне подшефной Мурманскому морскому пароходству дивизией атомных подводных лодок, а затем был начальником штаба и командующим 1-й Краснознаменной флотилией АПЛ.

Николай БАГРОВ.
Ветеран-подводник.

Игоря Никитина небо притягивало с детства. Несколько раз молодой человек пытался поступить в летное училище. Но юношеской мечте не удалось сбыться. И все же с небом Игорь нашел общий язык. Вот уже больше двадцати лет он совершает не менее рискованные, чем воздушные полеты, прыжки с парашютом.

Игорь Никитин официально совершил 1480 (!!!) прыжков с парашютом. В это трудно поверить, но факт остается фактом. Все совершенные прыжки фиксируются в специальной «парашютной книжке»: когда и где прыгал, с какой высоты, и на каком парашюте. Тем более проникаешься уважением к Игорю Алексеевичу, когда узнаешь, что он не сотрудник охранный предприятия или профессиональный спортсмен, где по определению надо быть ловким, смелым и сильным, а бухгалтер. С 1996 года Игорь Никитин работает в Мурманском морском пароходстве. Многие годы трудился в Департаменте бухгалтерского учета и отчетности, а сейчас является заместителем начальника Отдела контроля и управления собственностью Управления собственности и стратегического развития.

— Можно сто раз рассказывать о прыжках с парашютом, показывать видео, но пока сам не прыгнешь, не сможешь испытать, почувствовать всю полноту эмоций, ощущений, которые охватывают человека на высоте нескольких тысяч метров над землей, — рассказывает Игорь Никитин.



Каждый прыжок — испытание

— А Вы помните свой первый прыжок? — интересуюсь я.

— Такое не забывается. Я начал прыгать уже после армии, хотя большинство начинают лет в 15–16. Вот, помню, сел в самолет, кругом одна молодежь сидит. Мне выпало первым прыгать. Не хотелось лицом в грязь ударить. Когда дверь самолета открыли, стало жутко страшно. Не подумайте, что я трус. Просто перед прыжком сидишь в самолете, думаешь: погода хорошая, сейчас сигану. А когда, тебя подводят к дверям, и говорят, мол, иди родной, прыгай, тут, конечно, организм начинает бунтовать изо всех сил. Появляется животный страх. Хотя со временем организм адаптируется к прыжкам, и в какой-то момент ты начинаешь выпрыгивать из самолета, как будто выходишь из двери автобуса на остановке.

Азы парашютного спорта Игорь Алексеевич постигал в мурманском ДОСААФ во второй половине 80-х прошлого века. Золотые были времена. Прыжки с парашютом были популярны среди мурманчан, а главное, они были бесплатными. Молодежь очень привлекал экстрим. В выходные дни на аэродроме в Мурманске собиралось до 300 парашютистов. Четыре самолета непрерывно работали, а сейчас один самолет два-три раза поднимается и все.

— Почему упала популярность прыжков с парашютом, ведь экстремальные увлечения сейчас на пике?

— Теперь за каждый прыжок и снаряжение надо платить, и не всем это по карману, — поясняет Игорь Никитин. — Это раньше государство щедро финансировало ДОСААФ.

— Сильно ли изменился парашютный спорт за последние лет двадцать?

— Технический прогресс произошел большой. Когда я начинал, прыгали на десантных парашютах, а сейчас — на более комфортных.

Парашютист



Приземлились удачно. (Игорь Никитин справа)

Страховые приборы использовались механические, а теперь электронные. Да и сама система подготовки стала укороченная. А я целый месяц ходил в клуб, обучался, самостоятельно укладывал парашют, сдавал экзамен. Теперь все намного быстрее.

— А насколько опасно быть парашютистом?

— В мурманском клубе парашютистов, который существует с 1967, не было ни одного смертельного случая. При этом в год выполнялось до 10–15 тысяч прыжков. Да, ноги ломали, но никто не погиб. А сколько у нас на проспекте Ленина людей гибнет в ДТП каждый год?

Игорь Никитин и сейчас, как он говорит, иногда «попрыгивает». Нравится ему в подмосковной Коломне. Там находится одна из лучших в Европе прыжковых зон «Аэроград». Занимаются и профессионалы, и любители, и даже новички. В этом году Игорь Алексеевич планирует заехать в Коломну уже с дочкой.

Там состоится ее дебют как парашютистки.

— В прыжковом центре есть услуга — тандем-прыжки, — рассказывает Игорь Никитин. — Другими словами, любой желающий может платно прыгнуть с парашютом вместе с инструктором. Подготовка всего 15 минут. К тандем-прыжкам допускают уже с 8 лет. Ничего делать не надо, отделение от самолета происходит на высоте 4000 метров, на полтора тысячах метров от земли инструктор открывает парашют, и вы летите вместе с ним. Отличная возможность подружиться с небом.

В нашей непростой жизни, где зачастую действует схема «работа — дом» не хватает места положительным впечатлениям, эмоциям. Конечно, не всем подвластно освоить экстремальные увлечения, но всегда можно найти какое-нибудь интересное занятие по душе.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото из архива Игоря НИКИТИНА.

Мурманское морское пароходство — партнер Полярной Олимпиады

Праздник Севера стартовал



12 марта на центральной площади Мурманска Пять Углов состоялось торжественное открытие 74-го традиционного международного Праздника Севера. В этом году партнером Полярной Олимпиады, как давно окрестили мурманчане комплексные соревнования по зимним видам спорта, стало Мурманское морское пароходство. В Компании работает немало людей, увлеченных здоровым образом жизни и неравнодушных к спорту. Мурманское морское пароходство не в первый раз поддерживает спортивные мероприятия: не так давно судоходная компания выступала в качестве генерального спонсора шоу олимпийского чемпиона, фигуриста Евгения Плющенко.

Соревнования Праздника Севера по 12-ти зимним дисциплинам проходят с середины марта до середины апреля в различных городах Кольского полуострова. Первым из них стал 15 марта традиционный массовый пробег «Лыжня дружбы». На его старт вышли свыше 1400 человек. Участники пробега преодолели 12 километров лыжни по трем странам — России, Финляндии и Норвегии.

18–23 марта в спорткомплексе «Долина Уюта» прошли соревнования биатлонистов. В них выступили 82 спортсмена из Мурманской, Московской, Вологодской областей и двух городов Белоруссии — Минска и Витебска. На этот раз «звездных» имен в стартовых протоколах не значилось. Тем не менее, все гонки прошли в острой, драматичной борьбе. Первыми на спринтерскую дистанцию 7,5 километра вышли женщины. Победительницей стала мурманчанка Ульяна Денисова. 13 секунд ей проиграла подруга по сборной команде области Людмила Соломатина, занявшая второе место. В мужском спринте на 10 километров лучший результат показал мурманчанин Анатолий Локтионов. 22 марта состоялись гонки с общего старта, а на следующий день — смешанная эстафета. По итогам всех гонок абсолютными чемпионами 74-й Полярной Олимпиады среди женщин стала мурманчанка Екатерина Сидоренко, а среди мужчин — Сергей Дашкевич из Белоруссии.

Уже завершились соревнования по спортивному ориентированию в Мурманске, конькобежному спорту в Оленегорске, хоккею с мячом в Мончегорске, зимнему виндсерфингу в Кольском районе. А венцом Праздника Севера по традиции станет знаменитый мурманский лыжный марафон, который пройдет 6

апреля. Кроме того, в апреле состоятся увлекательные соревнования по лыжным гонкам, хоккею с шайбой, зимнему плаванию и гонки оленеводов в Мурманске, состязания по горнолыжному спорту пройдут в Полярных Зорях, а по сноуборду — в Кировске.

Рассказ о самых интересных моментах 74-го Праздника Севера мы продолжим в следующем номере газеты.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.



Победители смешанной эстафеты Сергей Корякин и Людмила Соломатина

Ждущая на берегу Енисея

В последние годы мэрии многих российских городов стремятся переигрывать друг друга по количеству оригинальных памятников на своей территории. Кого только не увековечили: и литературных героев, и различных животных, и даже... солёный огурец. В портовых городах особым шиком считается установить памятник так называемой «Ждущей» – собирательному образу подруги моряка, провожающей и встречающей возлюбленного на берегу.

Если в Мурманске своей «Ждущей» пока нет, хотя дискуссий на эту тему было немало, то в Дудинке, где имеется не только речной, но и морской порт, в августе 2007 года такой памятник появился. На берегу Енисея, где швартуются морские суда, присела на перевернутую лодку печальная бронзовая девушка. Ее создатель, безусловно, вдохновила Русалочка из Копенгагена, уж больно позы у обеих скульптур одинаковые. Но в отличие от обнаженной датчанки, дудинская красавица одета в традиционную одежду коренных народов Таймыра.

Частые гости Дудинки, моряки ледоколов и транспортных судов Мурманского морского пароходства, прогуливаясь по набережной рядом с памятником, ухмыляются и по-гусарски поглаживают усы. Они не сомневаются: девушка ждет именно их! В самом деле, прекрасная половина столицы Таймыра всегда благосклонно относилась к мурманчанам. Кто-то увез отсюда невесту, а

некоторые сами остались здесь на ПМЖ.

Однако если посмотреть на «Ждущую» внимательнее, то начинаешь понимать, что наш эгоцентризм, увы, оказывается ложным. Во-первых, девушка смотрит в сторону верховья Енисея, а не на север, откуда приходят морские суда из Карского моря. Во-вторых, она сидит там, где линия причалов порта уже заканчивается. Спрашивается, кого тогда ждет бронзовая красавица?

Объяснение мне дали в администрации города Дудинка. Оказывается, в здешних местах существует легенда, повторяющая печальную историю рок-оперы «Юнона и Авось». Давным давно жила-была очень красивая девушка в стойбище таймырских охотников-оленьеводов. Многие местные парни к ней сватались, но она всем отказывала, ибо влюбилась с первого взгляда в заезжего русского купца. Купец ответил красавице взаимностью, обещая жениться. Когда его корабль уходил на юг, девушка садилась на берегу Енисея и, страдая от разлуки, ждала возвращения своего возлюбленного. Как-то корабль с этим самым купцом ушел и больше никогда не вернулся обратно. Несчастная девушка еще долго всматривалась вдаль, надеясь увидеть корабль жениха, да так и не дождалась, умерев от тоски прямо на берегу Енисея.

Когда памятник установили на набережной, администрация Дудин-

ки устроила конкурс среди коренного населения Таймыра на лучше имя для бронзовой девушки. К сожалению, долганы, ненцы, энцы и нганасаны до сих пор не могут договориться, как будет называться «Ждущая». Каждый из них, естественно, предлагает имя своей народности, не соглашаясь с оппонентами. В сердцах, чиновники хотели даже придумать особенное, собирательное имя, позаимствовав по одному из слогов от каждого этноса. Но это предложение тоже не прошло. Кто знает, вполне возможно, в дальнейшем за памятником само собой закрепится какое-нибудь подлинно народное, всеми признанное имя, как это случилось с мурманским «Алешей».

Все бы ничего, но дотошные ученые краеведы довели до общности истинной легенды. Оказывается, данная девушка была дочерью могущественного шамана. Она безответно влюбилась в русского купца, которого на родине ждали любимые жена и куча ребятишек. Не добившись взаимности, дочь шамана, обратилась за помощью к злым духам, силком приворожив строителя. Однако, православная душа купца не выдержала над собой насилия темных сил и покинула тело до срока. Узнав о смерти любимого, девушка поняла, что сама погубила его и тоже умерла от горя и тоски. Краеведы заявили, что грешно устанавливать памятник такой особе, да



еще рядом с православным храмом. Чиновники, в свою очередь, им резонно ответили, что помимо дочери шамана, наверняка было полно и других достойных влюбленных девушек на берегу Енисея, в честь которых и установили симпатичную бронзовую фигуру.

Подавляющему числу жителей Дудинки памятник понравился. Говорят, появилась даже традиция: для объяснения в любви молодые люди приводят своих избранниц именно сюда, бросая «Ждущей» на подол монетки, как залог вечных чувств. Скорее всего, данная традиция носит сезонный характер, подумал я, пробираясь в январе к памят-

нику по пояс в снегу. Зимой все подходы к «Ждущей» оказались заваленными сугробами, да и сама она выглядывает из снега лишь наполовину. А в подоле у красавицы монет оказалось гораздо меньше, нежели «бычков» от сигарет. Странно получается: не успели установить памятник, как власть и жители города про него позабыли... Зато мурманские моряки смотрят с палубы судов на небольшую фигурку «Ждущей» и неизменно вспоминают своих любимых, которые ждут их в родном порту и грустят от разлуки.

Алексей СУСЛИКОВ.
Фото Светланы БОГДАНОВОЙ.

поздравляет!

Неутомимый романтик

Жизнь разбрасывает мурманчан по всему свету. Наши земляки живут в Америке и Австралии, в Китае и Африке. Да и по России где только ни живут моряки и строители, бывшие рыбаки и судоремонтники. Не стала исключением и Сибирь. В ее центре, в Новосибирске, живет наш земляк – Георгий Федорович Баценок, в прошлом работник Мурманского пароходства. Ему – моряку-романтику, философу и социологу, одному из нештатных авторов «Арктической звезды», неутомимому журналисту и жизнерадостному оптимисту 4 апреля исполнится 80 лет.



Георгий Баценок родился в районном центре Тальменка Алтайского края и прошел суровую школу выживания в период коллективизации и индустриализации, политических репрессий и голода, послевоенной разрухи и несусветной нужды. После службы в армии подался «на Севера», работал на лесозаготовках Архангельской области, а в 1953 году приехал в Мурманск: катал бочки в рыбном порту, но душой рвался в море. И мечта сбылась – около семи лет он плавал на мурманских торговых судах матросом 2-го класса.

В биографической справке Кольской энциклопедии я писал о Баценке: «Окончил философский факультет Ленинградского государственного университета. Сотрудничал с газетами «Полярная правда», «Рыбный Мурман», «Арктическая звезда». Затем преподавал философию, эстетику, этику и историю философии в вузах Иркутска и Новосибирска. С 1979 года живет в Новосибирске, но по-прежнему поддерживает контакты с Мурманском. Опубликовал ряд материалов о Кольском Севере в новосибирском журнале «Братья по разуму». Автор нескольких книг».

Что добавить к этой краткой, как и положено в энциклопедии, справке?

Плавая на судах Мурманского морского пароходства и побывав во многих странах мира, Баценок описал все увиденное и услышанное в своей автобиографической

книге-дневнике «60 лет романтики». Он дает свои оценки многим капитанам ММП. Вот, к примеру, что он писал об одном из полярных капитанов:

«Попов Александр Тимофеевич родился 27 октября 1919 года в г. Каргополь Архангельской области, умер 27 июня 2001 года в г. Архангельске. Капитан дальнего плавания Мурманского арктического пароходства. Был моряком 51 год, из них капитаном – 32 года.

Участник финской и Великой Отечественной войны. Был активным участником плаваний по Северному морскому пути, работал капитаном ледокольного парохода «Георгий Седов», который в свое время прославился на весь мир беспримерным двухгодичным дрейфом севернее нансеновского «Фрама». Затем был капитаном парохода «Механик Бондик», теплохода «Дудинка» и других.

Попов является ярким представителем тех капитанов Мурманского арктического пароходства, которые отдали всю свою жизнь для освоения Арктики».

Я привел эту биографическую справку, выполненную Г.Ф. Баценком, для того, чтобы показать, что он и сейчас, проживая в Сибири, поддерживает тесный контакт с Мурманском и пароходством, продолжает научно-популярную и общественную работу.

Георгий Федорович часто выступает с рецензиями, статьями, заметками в газетах и журналах, принимает участие в дискуссиях и спорах. Он продолжает интенсивную переписку со старыми знакомыми и новыми корреспондентами. Интересно подчеркнуть, что в личном архиве семьи Баценок более 5000 писем. Сейчас Георгий Федорович готовит часть этой переписки к опубликованию.

Алексей КИСЕЛЕВ.
Профессор МГПУ.

из дальних странствий

Новые книги судового врача



Начало 2008 года отмечено большой творческой удачей нашего нештатного автора – судового врача Виталия Яковенко. В Мурманске вышли из печати три книги его произведений.

Наиболее объемная из них – сборник «Морские новеллы». Как отмечает сам автор, в него вошли истории, написанные на основе реальных событий. Символично, что героями этой книги, появившейся в редакции в марте, являются женщины – работающие на судах или пассажирки, невесты, жены или подруги моряков. Истории их непросты и непредсказуемы, как само море.

С путевыми зарисовками, собранными под заглавием «Из дальних странствий воротятся», читатели «Арктической звезды» уже могут быть знакомы – мно-

гие из них в свое время были опубликованы на страницах нашей газеты под одноименной рубрикой. Это «Аргентинское танго» и «Монтенегро», «Абиджан» и «Сан Никола ди Бари», и другие. Адресуя свои заметки широкому кругу читателей, «не утративших интереса к тому, что лежит за горизонтом», Виталий Яковенко предлагает своему повествованию эпиграф древнеперсидского поэта и философа Саади:

Не станет мужем
зрелый домосед
И лавочник, сидящий
в лавке темной.
Пока ты не покинул
белый свет,
Покинь свой дом –
на мир взгляни огромный.

Сборник «Байки и тосты морского эскулапа» включает короткие юмористические рассказы – забавные истории из флотской жизни, происшедшие с самим автором или его коллегами. А «на посошок» – авторские морские тосты, которые принесли Виталию Яковенко вторую премию на Всероссийском конкурсе «Тамара-2000». Некоторые из этих миниатюр мы надеемся опубликовать на страницах нашей газеты.

Галина ЛОГИНОВА.



После прихода в Мурманск пассажирского лайнера «Вацлав Воровский» в 1959 году пассажирский флот Мурманского морского парокходства длительное время не обновлялся. Были списаны и выбыли из состава парокходства пароходы «Ястреб» (1960), «Карамзин» (1964), «Державин» (1965), «Илья Репин» (1968), теплоходы «Сестрорецк» (1970) и «Петродворец» (1973), а также пароход «Вологда» (1975). Лишь в 1970 году для обслуживания грузопассажирской линии Мурманск – Озерко (полуостров Рыбачий) в состав пассажирского флота ММП был принят построенный в Болгарии небольшой пассажирский теплоход «Канин», который мог брать на борт 92 пассажира и 40 тонн груза.

Но начиная с 1975 года в состав ММП были приняты современные для того времени «три сестры» – теплоходы «Мария Ермолова» (1974), «Алла Тарасова» (1975) и «Клавдия Еланская» (1977). В Югославии по заказу ММП было построено серия из восьми пассажирских судов – «артисток», как их называли в народе. Всем им были присвоены имена народных артисток СССР.

Это были лайнеры-красавицы – современные, комфортабельные трехпалубные суда, снабженные успокоителями качки, с открытыми и закрытыми палубами, большим музыкальным салоном, барами, кинотеатром, рестораном. Каждая каюта была оборудована душем, туалетом и кондиционером. Длина судна составляла 100 метров, ширина 16,2 м. Судно могло принимать на борт 262 пассажира и вызывало восхищение не только пассажиров, но и всех, кто ступал на борт лайнера.

В течение трех с небольшим лет пассажирский флот Мурманского парокходства обновился и стал самым молодым в СССР. В 1978 году его средний возраст составил шесть лет. С получением новых лайнеров общей пассажироместностью 786 мест необходимо было перестраивать работу всего пассажирского флота искать новые линии, где можно было использовать эти суда.

До 1975 года пассажирские суда ММП практически не ходили за границу. Но пассажирская служба во главе с ее начальником С.А.

Коганом совместно с Морпасфлотом ММП нашли новые районы плавания для своих лайнеров. Кроме выполнения рейсов на местных линиях суда сдавали в аренду английской туристической фирме СТС и «Интуристу», начали производить перевозки военного контингента на Кубу.

Возобновились регулярные круизные рейсы в Арктику, которые были очень популярны среди населения Советского Союза, а также Балтийские круизы на ли-

бываемые круизы, которые проходили по многим портам Европы. 1970-е и 1980-е годы оставили самые добрые воспоминания как у членов экипажей, так и у многих тысяч пассажиров и туристов, которые совершали в тот период круизы по портам Европы и СССР на борту наших белоснежных лайнеров.

Нельзя не упомянуть и многих работников Мурманского морского парокходства, которые посвятили свою жизнь пассажирскому

сого имиджа парокходства имели огромное значение.

В дальнейшем получили большое развитие туристические рейсы на Северный полюс на атомных ледоколах и выполнение круизов в Арктику и Антарктику. Но мы должны помнить тех, кто стоял у истоков и вложил с любовью часть своей души в развитие пассажирских перевозок на Севере.

Начало так называемой перестройки стало крахом для пассажирского флота. Если в советское

на Каспийском море, где после ремонта и переоборудования начала в 2007 году работать на круизных линиях.

Затем был продан американцам теплоход «Алла Тарасова», который также был переоборудован и в настоящее время совершает круизные рейсы в Антарктиде. Осенью 2007 года бывшая «Алла Тарасова», носящая сейчас новое название «Клиппер Эдванчер», приходила в Мурманск и стояла на морском вокзале у южной стенки рядом с белоснежной красавицей-«сестрой». «Клавдия Еланская», единственная из трех «близняшек», осталась работать на Севере в составе судов ОАО «Мурманское морское парокходство» и до сих пор совершает рейсы на линии Мурманск – Грехиха.

Но и с Грехихой пока не все ясно. Вот что сказал один из жителей этого удаленного от большой земли и когда-то очень крупного военного гарнизона: «Теплоход «Клавдия Еланская» – это единственная связь между Большой землей и небольшими ныне поселениями на Мурманском берегу. Морем сюда завозится все: от продуктов и предметов первой необходимости до автомобилей, снегоходов и другой техники. На «Клаве» жители уезжают в отпуска и возвращаются обратно. Иногда даже гоняют на выходные в Мурманск с машинами, ночуя на борту в своей каюте. Благодаря статусу ЗАТО (Закрытое административное территориальное образование) финансовые дотации это позволяют – стоимость проезда составляет всего 340 рублей с человека и примерно столько же (зависит от веса) – с автомобиля. Остальное доплачивает государство. Ходят слухи, что скоро статус ЗАТО могут снять: останутся ли тогда здесь люди? Всего несколько лет назад в Грехихе была база атомных подводных лодок Северного флота. Жизнь в поселке кипела, а население достигало 35 тысяч человек. Сейчас, когда подводные атомоходы вывели, осталось чуть больше трех тысяч жителей на два города...»

Вот такие разные судьбы у «трех сестер», когда-то бывших гордостью Мурманского пассажирского флота.

Вячеслав КИСЛЯКОВ.
Капитан-наставник ОАО ММП.

«Три сестры»



«Клавдия Еланская» и «Клиппер Эдванчер» («Алла Тарасова») встретились в Мурманском порту осенью 2007 года

нии Ленинград – Рига – Таллинн – Гдыня – Варнемюнде. Туристы из разных уголков СССР были частыми гостями на борту белоснежных лайнеров Мурманского парокходства. Особенным стал 1980-й – год Олимпийских игр в Москве и Таллинне. Для обслуживания Олимпиады был выделен теплоход «Клавдия Еланская», который доставлял европейских туристов в порт Таллинн, где проходила олимпийская парусная регата.

Мне довелось в этот период работать на судне. Это были неза-

плоту. Это пассажирские помощники Анатолий Абгарян и Марат Аскарбеков, директор ресторана Юрий Андрианов, повара высшей категории Виктор Махнаткин и Леонид Лебедь, кондитер Валентина Лебедкина, боцманы Валентин Марианчук и Петр Гришин, судовой врач Вячеслав Богатиков, капитаны Валентин Кононов, Геннадий Семенов, Павел Котомкин, старший механик Виктор Сутормин и многие другие. Их заслуги в развитии пассажирских перевозок на судах ММП и поддержании вы-

время он был на дотации государства, то с момента акционирования парокходств стал убыточным. Компаниям, владеющим пассажирскими судами, оказалось невыгодно их содержать. Не стало исключением и Мурманское морское парокходство.

Первым «лишним» пассажирским судном ММП оказалась «Мария Ермолова», которая была передана в Новороссийское морское парокходство, где и работала до 2006 года. Сейчас «Мария Ермолова» продана частной компании

Вспомним моряков поименно

Жмудов Николай Александрович (1912–1989)

С 1930 по 1941 г. – кочегар, машинист на судах Северного государственного морского парокходства. В 1937–1938 гг. во время работы на пароходе «Смидович» вместе со всем экипажем на 8 месяцев заточен в Испанскую тюрьму. Был приговорен к 17 годам заключения, но благодаря вмешательству советских властей освобожден. С мая 1941 по декабрь 1945 г. служил в торпедно-минном отделе Северного флота на корабле «МИП-1». После демобилизации до декабря 1947 г. работал старшим машинистом на судах Северного государственного морского парокходства. В январе 1948 г. был переведен в Северное арктическое парокходство. Плавал старшим машинистом на ледоколах «И. Сталин», «Ленин», «Северный Полюс». С 1951 по 1974 г. – кочегар, машинист, котельный машинист ледокольных пароходов «Дежнев», «Леваневский», «Г. Седов», дизель-электроходов «Лена», «Куйбышевгэс», «Рионгэс», парохода «Адам Мицкевич» Мурманского морского парокходства. Участник двух антарктических экспедиций на дизель-электроходе «Лена».

Награжден орденом Трудового Красного Знамени (1953), медалями: «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией».



Костина Мария Николаевна (1920–1993)

С 1936 по 1940 г. работала рассыльной, делопроизводителем в конторе «Экспортлес» в г. Архангельске. В 1940 г. была принята на работу в Северное государственное морское парокходство на должность рассыльной, затем переведена на должность телефонистки, счетчика грузов на судах. С 1942 по 1947 г. – рассыльная, секретарь, консультант Уполномоченного Наркомата водного транспорта, уполномоченный треста «Арктикуголь», секретарь юртеста морского порта г. Архангельска. С 1947 по 1956 г. – официантка коммерческой столовой, кассир, буфетчица, директор ресторана пароходов «Рошаль», «Вятка», старший продавец Архангельской конторы Торгмортранса. В 1956 г. поступила на работу в Мурманское морское арктическое парокходство на должность матроса-уборщика ледокола «Капитан Белоусов», вскоре была переведена на дизель-электроход «Лена». С марта 1959 по 1971 г. – буфетчица дизель-электрохода «Индирикка». 1971–1972 г. – буфетчица теплохода «Толя Комар».

В 1970 г. награждена орденом Трудового Красного Знамени.



Евгенов Георгий Егорович (1929–1992)

После окончания пяти классов неполной средней школы с 1945 по 1949 г. работал учеником слесаря, слесарем торфопредприятия в Ярославской области. В 1949 г. был призван в ряды Советской Армии. После демобилизации в 1952 г. был принят в Мурманское морское парокходство на должность кочегара. После окончания курсов электриков работал на ледоколах «Ленин», «Капитан Белоусов». С 1955 г. – судовой электрик на пароходах «Сухуми», «Вологда», ледокольном пароходе «Леваневский», дизель-электроходе «Индирикка». С 1964 по 1968 г. – электромонтажник Плазматерской Управления атомного и ледокольного флота Мурманского парокходства. С 1968 по 1985 г. – электрик, старший электрик теплохода «Вацлав Воровский», ледокола «Мурманск», теплоходов «Канин», «Дагестан», «Акоп Акопян», дизель-электрохода «Павел Пономарев», ледокола «Киев» и др.

Награжден грамотами и отмечен благодарностями руководства Мурманского морского парокходства, Почетной Грамотой начальника Мурманского отдела КПП за оказание помощи в охране Государственной границы СССР.



Подготовила Валентина КАРЕПОВА.



Три минуты тишины...

В их работе, внимательной, четкой, есть три минуты тишины, когда замирает все в комнате, где сидят радиооператоры, и все они – внимание. Каждый час от 15-й до 18-й минуты и от 45-й до 48-й. Ведь может раздаться тревожный сигнал «SOS»...

И они в первую очередь помогут своим не просто быстрым, а срочным сообщением об опасности, что даст возможность судам, находящимся ближе всех от терпящих бедствие, прийти им на помощь.

Героиня моего очерка – радиооператор Людмила Семеновна Богоя – оказалась прекрасной рассказчицей и потому ей слово:

– Конкретный пример? Их множество. Вот хотя бы навигация 1971 года. Только сошедшая со ступеней «Индиго» с экипажем, возглавляемым капитаном Пинежаниновым, идет в свой первый трудный рейс на Канаду. Первое испытание стало нелегким. Разыгрался очень сильный шторм. И вдруг SOS!.. Терпит бедствие мурманский БМРТ. И только моряки «Индиго», находившиеся ближе всех к нему, могли оказать помощь.

Была моя вахта. Я все это время была на связи с «Индиго» и начальником управления «Мурмансельди». Это был их БМРТ. Начальник «Мурмансельди» восхищался нашей хорошей, четкой связью – ведь она помогла спасти судно!

Каждой клеточкой своего существа Людмила Семеновна переживает за моряков. И стремится помочь им. Почему?

– Почему я понимаю моряков? Да я же коренная мурманчанка! – говорит она. – Во мне душа морская. Родилась и выросла я в городе моряков. И папа мой, Семен Никитич, был моряком. Не просто моряком, а мастером по добыче рыбы. Рыбы, которая была главным спасением мурманчан во время войны. Ловили рыбу, неоднократно попадая под обстрел вражеских судов и даже под бомбежки. Отец мой остался жив, но был ранен в ногу. И на всю жизнь сохранилась «морская походка» (для незнающих) вразвалочку.

Наша рыба спасала не только мурманчан, но и для бедствующих

ленинградцев удалось переправить треску, печень и рыбий жир – главное лекарство для перенесших блокаду людей.

В любой мурманской семье моряк был самым главным, самым любимым членом семьи. Помню, как однажды видела: мама, ожидая прихода с рейса отца, молилась... А когда он приходил, подкладывала на его тарелку самый лакомый кусочек (рыбаку, кормильцу семьи), он, конечно, тут же делился с нами, ребятами. Тридцать восемь лет отдал отец морю. В том числе трудных, военных лет... Среди множества наград была и медаль «За оборону Советского Заполярья».

А позже, когда вышла я замуж, муж тоже оказался моряком. Вот и снова забота о море была на первом плане. Да и работа наша складывалась из этой заботы о моряках. Болели за них, не задерживали никаких сообщений. Четко работали, очень четко! Коллектив был дружный, слаженный. Передавали от диспетчеров рейс-задание. Судя сообщали место нахождения: широту, долготу; груз, скорость, направление ветра. А мы отправляли рейс-задание по снабжению, шли и шифровки. Ежедневно уходил на суда и радиобюллетень – в нем освещалась жизнь нашего пароходства. В праздники было очень много поздравлений – по пятьсот, по тысяче штук. Все это нашими ручками давалось. Мы работали только на ручку, на ключе. В 1957 году ввели СТ-35 – советский телетайп – стало

легче работать.

А когда компьютеры появились, большое облегчение нам стало. Но людей требовалось меньше. И мы, вернее, нас на пенсию стали готовить... Это было уже в радиоцентре, на 6-м этаже пароходства.

Но память сохранила работу на принимающем центре на Горелой горе. Мы ходили туда пешком 19 лет. Около часа нелегкого подъема на сопку. В любую погоду. И только потом нам дали вездеход. Горелая гора! Сколько связано с ней...

А там, где полукругом стоит роскошное здание «Арктикоморнефтегазразведки», внизу, где-то у подножия сопки, стоял двухэтажный дом, где мы жили. Весь Мурманск тогда, в основном, состоял из двухэтажных домов. На месте магазина «Молодежный» было болото, и около него у дороги стоял огромный валун – как будто дикий гигантский овощ из земли вырос. Под ним была выемка, куда, играя, залезали дети. А в войну жизнь он нам спасал не однажды... Во время бомбежек мы прятались под ним от фашистской авиации. Куда делся тот валун – ума не приложу: вывезли его или взорвали?..

Война... До сих пор отражается она болью в сердце. Голод, холод, боязнь бомбежек. С войны научились мы ценить хлеб, свято относиться к нему. Помню как мы, детишки, бежали за лошастью, везущей в кунге (повозке), хлеб. От повозки шел хлебный пар. Мы бежали и взахлеб дышали им, хлебом. А когда лошадь подходила к магазину, возчик надевал фартук и белые перчатки и бережно передавал булки хлеба продавщице. Огромным ножом та начинала резать хлеб. «Хоть бы мне не целый кусок достался, а с маленьким довесочком, чтобы его можно

было съесть по дороге...» – думал каждый из нас

И сейчас, когда из множества сортов черного и белого хлеба можно выбрать любой, не забыть, да и нельзя забывать тот клейкий, военный, «самый вкусный» хлеб...

Однажды, когда я шла мимо ДМО тралфлота, я вдруг услышала в стеле, поставленной в честь погибших моряков, в 12 часов бой склянок, крик чаек и мелодию о Мурманске. Я не выдержала и заплакала...

Недаром одной из самых дорогих и трогательных наград Людмила Семеновна считает знак «Дети военного Мурманска». А наград у этой замечательной женщины множество. Медали «Ветеран труда» и «300 лет Российского флота». Почетные знаки «Ветеран труда Мурманского морского пароходства», «15 лет ММП», «25 лет ММП» с силуэтом судна на земном шаре. Почетные грамоты, свидетельство о присвоении звания «Лучший по профессии».

– Это здорово! – говорю я, – «Лучший по профессии».

– У нас стояли аппараты СТ-35, и мы работали на них. А за нами, оказывается, наблюдал министр связи морского флота. Понравилось ему, как я работаю. «Кто это?» – спросил. «Богоя Людмила Семеновна», – ответили ему. Он подошел и предложил поработать в Москве. Узнав, что у меня есть дочь, добавил: «И девочка будет ходить в московскую школу». Я подумала... И не решилась уехать из родного Мурманска.

Есть среди наград и красочно оформленное поздравление.

*«Дорога наша мамуля!
Пожелать хотим тебе мы
много-много счастья,
Чтобы сил всегда хватало*



Дочь Ольга с внуком Ильей



Людмила Богоя за работой



Муж Вячеслав Васильевич (справа)



Старшая дочь Ирина

*одолеть ненастье.
Чтоб здоровье не шаталось,
Красота не увядалась
И вообще, чтоб в жизни личной
Было все всегда отлично!*

И еще много теплых слов. И подпись: Твое семейство.

А семейство у Людмилы Семеновны и Вячеслава Васильевича большое и дружное: трое детей – Ирина, Оля, Валерий, все получили образование. Внуки – Илья, Александр, Юра, внучка Милена. Дружно живут Богоя. О маме с папой забываются.

Как-то дети собрались на каток, а мама с папой и говорят: «Мы тоже пойдем!» Те с удивлением: «А вы умеете кататься?» Им и невдомек, что, может, у родителей любимая и самая заветная песня:

*«Вьется легкий,
весенний снежок,
Голубые мерцают огни,
И блестит под ногами каток,
Словно в давние
школьные дни...»*

Познакомились-то их мама с папой именно на катке, на стадионе «Строитель» в 1961 году. И с тех пор вместе. Вот так-то!

А они говорят: «Умеют ли кататься?».

Светлана РЫЖОВА.
Фото из семейного архива Богоя.

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.

1 декабря 2007 года на 70-м году жизни не стало мурманчанки, горничной гостиницы «Морьяк» **Валентины Васильевны Романенко**, она отработала в пароходстве 11 лет.

3 марта на 70-м году умерла дневальная плавсостава **Фаина Ивановна Большакова**. Она отработала в пароходстве 12 лет и в последнее время проживала во Владимирской области.

9 марта на 54-м году закончила жизненный путь мурманчанка, ветеран труда и ММП, инженер-программист 1 категории СИТ **Ирина Эдуардовна Морозова**. Ее трудовой стаж в пароходстве составил 36 лет.

12 марта на 56-м году из жизни ушел старший помощник капитана теплохода «Капитан Данилкин» **Анатолий Владимирович Пажин**. Он отработал в Компании 33 года.

17 марта на 90-м году скончалась мурманчанка, труженица тыла в годы Великой Отечественной войны, ветеран труда, кладовщик детского сада **Римма Захаровна Статейкина**, отработавшая в пароходстве 21 год.

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

Поздравляем вас, коллеги!



Гудырева
Татьяна Ильинична
– повар
3-й категории
алв «Севморпуть»



Рослик
Владимир Георгиевич
– инженер
2-й категории
(спецсвязи)
а/л «Ямал»



Иосипов
Анатолий
Николаевич
– токарь-кладовщик-
моторист 1-го класса
т/х «Иван Папанин»



Хабарова
Валентина Васильевна
– машинист по стирке
спецодежды
л/к «Капитан
Драницын»



Дубинчик
Анатолий
Леонидович
– матрос 1-го класса
а/л «Таймыр»



Верещак
Александр
Павлович
– подшкипер
а/л «Таймыр»



Ершов
Владимир Борисович
– старший
мастер КИПиА
а/л «Вайгач»



Кокоулин
Василий Григорьевич
– старший моторист
л/к «Капитан
Драницын»



Фадеев
Анатолий
Васильевич
– старший
моторист – матрос
т/х «Поморье»



Целляев
Виктор Семенович
– мастер АППУ
а/л «Арктика»



Николаев
Константин
Николаевич
– боцман
т/х «Поларис»



Потапейко
Геннадий Алексеевич
– электрик 1-го класса
– моторист 2-го класса
т/х «Павел Вавилов»



Лопата
Михаил Юрьевич
– электрик 1-го класса
– моторист
2-го класса
т/х «Адмирал Ушаков»



Абашкин
Леонид Леонидович
– шеф-повар
а/л «Вайгач»



Воскресенская
Лариса Витальевна
– инспектор по
персонифицированному
учету группы найма,
увольнения и учета



Чаусова
Ольга Витальевна
– специалист
1-й категории
Отдела финансовой
отчетности



Шевцова
Людмила
Владимировна
– буфетчица
а/л «Советский Союз»



Кожевников
Федор Евгеньевич
– помощник старшего
вахтенного механика
а/л «Ямал»



Чураков
Алексей Павлович
– старший мастер АТУ
п/б «Лотта»



Танько
Владимир Петрович
– капитан-наставник
СБМ

Поздравляем ветеранов!

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

С 80-летием

Мурманчан, ветеранов труда: участника трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, слесаря ДМО «Морьяк» **Алексея Анатольевича Щепеникова**, отработавшего в пароходстве 51 год, и труженицу тыла, повара дизель-электрохода «Обь» **Евдокию Ивановну Сысоеву**, ее трудовой стаж 32 года.

Архангелогородцев: труженика тыла, токаря плавсостава со стажем 33 года **Вазита Агзамовича Незамеева** и участника трудового фронта, токаря плавсостава **Николая Павловича Тырова**, отработавшего в ММП 27 лет.

С 75-летием

Мурманчан, ветеранов труда и ММП: старшего механика п/б «Лепсе» **Виталия Александровича Малышева**, его трудовой стаж в пароходстве 46 лет, и оператора КБ Раису Ибрагимовну Ефимову, отработавшую в Компании 36 лет. Ветерана пароходства, водителя автобазы **Василия Евгеньевича Королева**, его стаж на предприятии 31 год. Старшего моториста плавсостава с тру-

довым стажем 29 лет **Александра Митрофановича Левина**. Ветерана труда, пекаря плавсостава **Валентину Андреевну Кузнецову**, отдавшую предприятию 21 год своего труда.

Жителя Белгородской области, ветерана ММП, токаря-моториста плавсостава со стажем 37 лет **Александра Петровича Федосеева**.

Ветерана труда и ММП, начальника радиостанции п/б «Имандра» **Вениамина Ивановича Смирнова**. Он отработал в Компании 35 лет и ныне проживает в Курской области.

Жительницу Пензенской области, радиооператора радиостанции с трудовым стажем 27 лет **Зюю Федоровну Силиванову**.

С 70-летием

Мурманчан, ветеранов труда и ММП: мастера АППУ а/л «Советский Союз» с трудовым стажем 45 лет **Искандара Фарфизаровича Садрутдинова**, электрика-моториста т/х «Юрий Долгорукий» **Николая Андреевича**

Бураченко, отработавшего на предприятии 42 года, моториста т/х «Александр Суворов» со стажем 41 год **Валентина Спиридоновича Крупина**, телеграфистку радиостанции **Людмилу Семеновну Боговую**, отдавшую пароходству 39 лет, мастера-электрика плавсостава с трудовым стажем 34 года **Владимира Стефановича Костюченко** и начальника автобазы **Александра Трофимовича Тихонюка**, отработавшего в ММП 33 года. Ветеранов труда, проживающих в Мурманске: инженера 1-й категории управления материально-технического снабжения с трудовым стажем 29 лет **Виталия Александровича Свечкарева** и няню яслей-сада № 1 **Нину Васильевну Коневу**, отработавшую на предприятии 25 лет.

Ветерана труда и ММП, главного инженера **Александра Матвеевича Буторина**. Он работал в пароходстве 35 лет, а ныне проживает в Вологде.

Жителя Краснодарского края, капитана дальнего плавания со стажем 34 года **Александра Федоровича Чухнова**.

Ветерана труда и ММП, жителя Ленинградской области, капитана т/х «Михаил Стрекаловский» **Евгения Константиновича Бабкина**, отдавшего морю 34 года.

Буфетчицу плавсостава с трудовым стажем 31 год **Марию Васильевну Козыреву**, проживающую ныне в Тверской области.

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

Вам, родившимся в марте 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!

И шли поморы на Восток

Внимательно прочитал статью инженера-гидрографа С. Троцкого: «Хождение за три моря», опубликованную в декабрьском номере газеты «Арктическая Звезда». Все очень интересно, однако хочется сделать несколько небольших уточнений и добавлений по этой близкой и дорогой для меня теме славных арктических плаваний.

Название карбаса «Щелья» означает отнюдь не узкий проход или пролив на морском побережье. Такие проливы или проходы поморы называли «Шар», например: Югорский Шар, Маточкин Шар и другие. Да и классификация судна как вельбот неправомерна, это все же карбас.

А свое название тот легендарный карбас (карбасок, так любовно-уменьшительно называли бы старики-поморы эту небольшую деревянную посудину) получил от родного поморского села Долгощелье, в котором родился и вырос организатор экспедиции и капитан (кормщик) «Щелья» Дмитрий Андреевич Буторин. В быденном поморском говоре наше родное Долгощелье (автор этого повествования тоже имел счастье родиться и «малость подрасти» в том старинном поморском селении, возникшем еще где-то на границе XV–XVI веков) прозывалось кратко – Щелья. Ну, а жители села, соответственно, именовались щельяне. Вот и одарил Дмитрий Буторин построенный им карбас

названием «Щелья».

В конце статьи Сергей Владилевич сообщает, что дальнейшая судьба этого судна ему не известна. Пользуясь счастливым случаем, могу добавить, что капитан Буторин после следующего за Мангазейским похода из Диксона вокруг полуострова Таймыр в Тикси (в период арктической навигации 1968 года) возвратился на попутном корабле вместе со своей «Щельей» в Архангельск. А спустя некоторое время пришел на ней в родное село Долгощелье и подарил легендарный кораблик юным землякам – школьникам.

Карбас вытащили на высокий берег нашего полноводного Кулоя и установили на площадке перед сельской школой – «Потомству в пример!». Тут он несколько лет простоял «на заслуженном отдыхе». Но... школьники, не без определенного попустительства взрослых, постепенно «разобрали» легендарный карбасок по доскам. Да, по правде сказать, суденышко под открытым небом уже изрядно прогнило. А что касается походов Дмитрия Буторина и Михаила Скороходова маршрутом легендарного «Мангазейского хода» и далее до арктического порта Тикси на этой, даже по речным меркам, маленькой «Щелье» – это поистине отважное, беспримерное плавание.

Наши достославные предки – земляки, кулойцы, как именовали их



«Щелья» перед сельской школой

в XVI–XVII веках, действительно совершали плавание в знаменитую «златокипящую Мангазею» – об этом свидетельствуют исторические документы. Например, житель соседней с нами Пинеги, известный мореход Фома Борисов «обсказывал» чиновникам таможенной избы, что ходил неоднократно в плавание до Мангазеи. Судя по его рассказам, в походе летом 1610 года участвовали 16 кочей (деревянные парусные суда) пинежан и кулойцев, а всего в плавании участвовали около 160 человек – это уже целая флотилия! Плавание в Мангазею и обратно в том году они совершили «в одно лето», что бывало не часто.

Мореход Борисов утверждал, что они ходят в Мангазею «за обычай» (обычно – Л.С.) из Кулойского устья – тот путь короче и плавание «способнее» – знакомые места. Кстати, поморы мезенцы и кулойцы ходили не только в Мангазею, но активно участвовали в морских плаваниях вдоль всего побережья Сибири вплоть до Анадыря и Камчатки, о чем также имеются достоверные свидетельства.

Пускаясь в плавание из устьев Двины, Мезени и Кулоя, поморы водными путями шли к западному побережью полуострова Канин, входили в устье реки Чижа и пробивались к ее верховьям, где начинался «Канинский волок». Перетаскивая свои небольшие суда через волок, мангазейские мореходцы спускались в соседнюю реку Чеша, по которой выходили в

Чешскую губу – это уже юго-восточная часть Баренцева моря.

К слову сказать, в те далекие времена таких наименований как Баренцево, Карское и прочих арктических морей вообще на картах не существовало, да и карт практически не было – так... небольшие рукописные схемы-пометки, да краткие путевые описания некоторых прибрежных путей. А арктические моря, соответственно, называли: Русское, Сибирское, а то и просто Студеное море.

Из Чешской губы начинался следующий переход к Югорскому Шару, а оттуда «парусили» (шли под парусами) к западному побережью полуострова Ямал. Это был наиболее трудный и опасный морской переход: Карское море всегда изобиловало суровыми, штормовыми погодами, а то и ледовыми скоплениями. Опытные и осмотрительные поморские кормщики не рисковали пускаться в обход с севера полуострова Ямал, а пересекали его в средней части по речкам, озерам, через небольшие волоки и выходили на просторы Обской губы.

Здесь у суровых, пустынных, «неприемистых» берегов они предпочитали не задерживаться, а поднимались вверх против течения, заворачивали в правый приток Оби – Тазов-

скую губу и далее по реке Таз подходили к пункту назначения – Мангазейскому стойбищу. Так, завершив длинный и многотрудный «ход», беломорские кочи приставали к богатым сибирским берегам. Тут поморы вели меновую торговлю с обитателями сибирских земель, которые во множестве собирались здесь в летнее время.

Среди судов, прибывавших в Мангазею с Двины, Мезени, Кеми и прочих беломорских и Кольских берегов, стояли легкие, убористые кочи наших земляков, жителей Долгощельской слободы – щельяне. Они бывали нередкими гостями на бойких мангазейских торжищах. Кстати, в Долгощелье и поныне живут и здравствуют потомки старинного моряцкого «гнезда» – рода Буториных по прозвищу Мангазейины. Вероятно, их предки тоже в ту самую Мангазею хаживали!

Леонид СЕЛИВЕРСТОВ.
Капитан дальнего плавания.
Фото из архива автора.



На карбасе по родному Кулою

в музее Компании

Краски Арктики

В музее ММП экспонируется фотовыставка «Краски Арктики». На ней представлены фотографии, сделанные в районе Варандея в конце мая – начале июня 2006 года начальником отряда ледовых изысканий ОАО «АМИГЭ» Николаем Головиным.

Отряд был создан в ОАО «Арктические морские инженерно-геологические экспедиции» в 1987–88 годы. Ледовые изыскания про-



Николай Головин

водятся специалистами АМИГЭ для работ в Печорском и Баренцевом морях по постановке буровых платформ и прокладке трубопроводов. Исследуется положение кромки льда, его сплоченность, торосистость, наличие айсбергов, особенно в районе Штокмановского месторождения, перспективы разработки которого уже начали определяться. Специалисты уже провели попытку отбуксировать небольшой айсберг с помощью научно-исследовательского судна «Михаил Сомов». Аналогичная технология, по словам Николая Головина, уже отработана в Канаде. А вот для вывода из зоны нефтегазовых месторождений крупных «ледовых гор» может понадобиться мощь атомных богатырей.

Первоначально десанты исследователей доставлялись с Варандея и высаживались на лед на несколько часов. Затем были рейсы и на судах АМИГЭ. А в прошлом году Николай Головин и его коллеги обеспечивали безопасность выгрузки на ледовый припай поселка Харасавэй теплохода «Пионер Казахстана», о которой писал в «Арктической звезде» очевидец событий – наш постоянный автор, инженер спецсвязи атомохода «Вайгач» Алексей Сусликов. В этом году отряд ледовых изысканий планирует работы в районе Байдарацкой губы Карского моря, и можно надеяться на появление новых, интересных и красочных фоторабот, посвященных этому уголку Арктики.

А выставку Николая Головина в музее Мурманского пароходства сменит подборка фотографий капитана теплохода «Поларис» Ивана Каравки – «Обитатели полярных морей», посвященная Международному полярному году.

Галина ЛОГИНОВА.
Фото Николая ГОЛОВИНА.



Лед и солнце



«МОРСКАЯ ДУША»

выпуск 101

Геннадий ИВАНОВ:

«Играй волна, играй и пой!»



Геннадий Викторович Иванов (р. 1950 г.) – поэт последних десятилетий прошлого века, высококультурного слоя, поэт школы Николая Рубцова. Это определило его линии раз-

вития, особую пристрастность к родному слову.

Отрочество его и юность прошли на Кандалакшском берегу, и Геннадий Викторович привязался душой к нашей морской традиции. Он и не скрывает этого. Отвечая на вопрос о главных событиях его жизни, поэт рядом с деревенским детством, учебой в Москве и женитьбой ставит «плавание на корабле в Арктике». А называя свои любимые рубцовские стихи, подчеркивает: «ранний морской цикл»!

Геннадий Иванов, один из руководителей Союза писателей России, живет в Москве, но он, поездками, «освоил» всю Россию. А Россия – всеми бортами опирается на моря и океаны. Поэтому, как и многие русские поэты, Геннадий Иванов изобразил свои поэтические страницы морскими гранями России.

Виктор ТИМОФЕЕВ.

Ведущий антологии «Морская душа».

Всё начиналось очень просто –
Как будто лодка мне дана:
Качнулся борт,
Качнулся остров,
Кивнули дальние дома.

Никто не ждал меня на моле –
Но разве в том была нужда?
Ладонь, опущенная в море,
Вела неведомо куда!..

Когда погас на горизонте свет

Когда погас на горизонте свет
И от миров повеяло кочевьем,
Я всё глядел на уходящий след
При свете кормового освещения.

И думал я, что жизнь, как этот след,
Недолго вьётся, мчится и играет,
Что чуть подальше – и его уж нет,
И он в волнах бесследно исчезает.

Но все хотелось на него смотреть...
Работал винт, поток воды толкая,
И нёсся след – исчезнуть, умереть,
И смысл, и очертания теряя.

Песня утренней волны

«На влажном солнце я плещу,
Свечусь, ласкаю птичью стаю,
И к берегу я, как к плечу
Доверчивому, припадаю...»

Люблю приблизиться к волне
И чутко слушать это пенье –
Она бежит навстречу мне
В рассветной розовой пене.

«На влажном солнце я плещу,
Свечусь, ласкаю птичью стаю,
И к берегу я, как к плечу
Доверчивому, припадаю...»

Играй, волна, играй и пой,
Пока душа веселью верит,
Не ходят тучи над тобой
И не разбил тебя прибой
О тот же берег.

...Когда ты вышла из волны,
Ты шумно, весело дышала.
Вода с волос и со спины

В песок белеющий бежала.

Волна катилась за волной,
Ты мило что-то лепетала,
Глядела так на шар земной,
Как будто только что узнала.

Переливающийся свет,
Он позади уже остался:
Ты шла, и на песке твой след
Так нежно в лунки осыпался!

А над тобой огонь блистал,
И ты была полна сиянья!
...И я тогда ещё не знал,
Что принесу тебе страданья.

Желтоклювые чайки кружат
над зелёной водой.
Солнце дымчато всходит, и палуба
чисто блестит!
Я, как раннее утро, сегодня
такой молодой!
Я вернусь – и любимая женщина
всё мне простит.

А теперь ухожу. Под ногами
машины стучат.
Впереди много миль – и опасны они,
и грозны.
Но машины стучат, и голодные
чайки кричат,
И ожившее сердце томительно
ждет новизны!

В Арктике

Душа познала, что это такое,
Когда, тоску восторгом утоля,
Глядишь вперёд, на поле ледяное,
На белый мир с надстройки корабля!

Порой тут есть такое ощущение,
Что век далёк, что в вечной тишине
Ещё не начиналось исчисленье.
О, как душа возвысилась во мне!

Ещё часы не пущены как будто,
Ещё творенье мира предстоит.
Ещё душа не знает о минутах –
От бренности гнетущей не болит.

Ещё тут всё свежо и незнакомо,
Ещё не искупались мы в крови –

Ещё как будто можно по-другому
Устроить мир – по правде и любви.

«Или в ноздри песок, или деньги
в карман», –
Так помор говорил, выходя на пугину.
Уплывал в неизвестность,
во мрак и туман,
И смотрела жена ему в спину.

Беломорский песок под ногами скрипит.
Нынче время настало другое –
Пароходов огромных один только вид
В сердце чувство внушает покоя.

Но покуда есть море и есть небеса,
Реет, реет меж ними тревога,
Отражаясь тоской у матросов в глазах,
Возникая в домах, у порога...

Свистит, свистит норд-ост,
Ночная зыбь корабля качает.
За тех, кто в море, поднимем тост,
Кто в час полночный беды не чаёт.

За тех, кто верит в свою звезду,
Кто очарован незримой далью...
И я поверил, и я иду:
В душе – с любовью, в глазах – с печалью.

Ревун кричит, разрывая тьму.
В такую непогоду скалы отвесней.
Свистит норд-ост! Не мне одному
Понятна такая песня!
Мурманск

В лунном свете

На море вылилась луна.
И ясно видеть я могу,
Как всё кругом перевернулось
На этом древнем берегу.
Как будто музыка явилась!

Как будто где-то в стороне,
При полном штиле, в лунном свете,
Все рыбаки былых столетий
Плывут ко мне...

Серые обветренные тоны,
Мокрый бело-пепельный песок.
Солнце в тучах беломорских тонов,
Бурю предвещает ветерок.

На волнах поигрывает пена,
Всё черней и ближе небосклон.
Тяжелеют вековые стены,
И тоскливей чаек стон.

Всё кругом готовится к отпору
Шторма, подошедшего уже.
И стоит маяк, как непокорный
Воин на последнем рубеже.

На маяке

Уютно спать на маяке.
Но мне не спится.
Представляю,
Как с парохода вдалеке
Сюда глядит душа живая.

Она устала в шуме вод,
Ей так же нужен берег встречный,
Как мне – тот дальний пароход,
И чтобы плыл он бесконечно.

Наш полуостров так качается,
Как в пенном море поплавков,
Погода – главная начальница
И всех забот, и всех тревог.

Берёзы малые, как венички,
Совсем заносятся пургой –

Лишь избы в стёганках бревенчатых
Дают тепло нам и покой.

Арктика. Пролив Вилькицкого

Не увижу я русскую осень
В этот год.
Держит нас океан Ледовитый,
Мёртвый лёд.

Тишина опадающих листьев
Глубока и проста.
Тишина опадающих листьев
Далека – как звезда.

Сквозь ледовые острые скалы
Нас ведёт ледокол,
Чтоб заторами днище стальное
Этот лёд не вспорол.

Мы не скоро пробьёмся
И вернёмся домой.
Жаль, что встретят нас холод
И заряд снеговой.

Поморские мотивы

1
Лодка спала на песке.
Ранняя дымка текла.
Лодка спала на песке,
Словно без вёсел плыла.

Берегом девушка шла.
Грустно ей было одной.
Берегом девушка шла,
Встретилась с лодкой-сестрой.

«Милый забыл про меня,
Нынче гуляет с другой.
Милый забыл про меня,
Стал обходить стороной».

Слёзы ручьями бегут,
Падают в белый песок.
Слёзы ручьями бегут –
«Как он забыть меня мог?».

2
Расступались волны синие?
Расступались!
Поднималось солнце красное?
Поднималось!
Уплывали лодки за море?
Уплывали!
Тосковали жёны юные?
Тосковали!
Обращались жёны птицами?
Обращались!
На ладони
мужей
опускались!

Костёр горит, и варится уха
Из выловленной нам на ужин семги
В ведре эмалированном. Дымок
Над берегом летит от моря к лесу.
Там крикнет ворон, чайка пролетит
Над головами – зло и дико пискнет,
Ей что-то бросят в волны, и она
Безумно рада – бросится, ныряет...
Другие подлетят, начнётся драка.

Старик помор нам за вино дал рыбу,
К столу нас пригласил – и всё молчит:
Туристов ушлых здесь бывает много,
Он их не любит, хоть вино берёт.

Мы уходили утром. На лесинах,
Давно на берег выброшенных бурей,
Роса лежала. Холодил туман.
Стояло солнце, но ещё не грело,
И к лодке шёл с помощником помор.
Мы попрощались: он кивнул – и только,
И вышел в море сети выбирать.



Тираж 999 экз.
К печати по графику 27.03.08.
Газета отпечатана в ИПП «Север»
Россия, 183624, г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18
Распространяется бесплатно.