

в номере

Готовим морскую смену

Первый «День открытых дверей» для старшеклассников мурманских школ и их родителей прошел в Мурманском пароходстве

– стр. 2

Ледокольная экспедиция

Новые исследования в Арктике на борту атомных ледоколов провели ученые Мурманского морского биологического института

– стр. 4

Итоги Варандея

Арктический подводный погрузочный терминал стал полигоном для отработки новых технологий в сложных ледовых условиях

– стр. 5

«Море – это хорошая школа»,

– считает начальник Службы безопасности мореплавания Мурманского пароходства Константин Хайдуков

– стр. 6

Имя на борту

О чем могут рассказать поморские имена наших судов?

– стр. 8

Наш хронограф:

✓ 7 апреля – 20 лет назад (1988) поднят государственный флаг СССР на атомном ледоколе «Таймыр».

✓ 23 апреля – 22 июля – 35 лет назад (1973) состоялся героический дрейф дизель-электрохода «Обь» в антарктических льдах.

✓ 29 апреля – 25 лет назад (1983) поднят государственный флаг СССР на теплоходе «Капитан Кудлай».

поздравляет!

Лауреаты получили награды

15 апреля в департаменте промышленности и транспорта Мурманской области состоялось торжественное вручение дипломов победителям и лауреатам конкурса «Инженер года». Высокую оценку жюри конкурса получили наши коллеги – инженеры Мурманского морского пароходства.

Диплом лауреата конкурса в номинации «Профессиональные инженеры» получил ведущий инженер-конструктор – руководитель судомеханического сектора проектно-конструкторского бюро службы технического развития Департамента технической политики Алексей Цветков. В номинации «Творческие коллективы» дипломом был отмечен авторский коллектив в составе директора Департамента технической эксплуатации атомного флота Сергея Перовщикова, начальника управления атомного флота Николая Мантулы, ведущего специалиста Единой службы АППУ и перезарядки Рудольфа Федотова, механика-наставника по АППУ Анатолия Пономаренко и механика-наставника Единой службы ЯЭУ Сергея Филимошкина.

17 апреля лауреатов конкурса «Инженер года-2007»



принял Генеральный директор Мурманского морского пароходства Александр Медведев. Он поздравил инженеров с заслуженной наградой, поблагодарил за добросовестный труд и пожелал им дальнейших успехов в техническом творчестве. Между коллегами состоялся обстоятельный, сугубо профессиональный разговор о тонкостях эксплуатации транспортного и атомного ледокольного флота.

события месяца

Безаварийная работа вновь в почете

23 апреля на торжественной церемонии в Министерстве транспорта РФ Нагрудные знаки отличия «За безаварийную работу на морском транспорте» I степени вручены капитану ОАО «Мурманское морское пароходство» Альфреду Загорскому и старшему механику Михаилу Зурову.

Альфред Федорович Загорский работает в Мурманском морском пароходстве с 1958 года и сейчас является капитаном теплохода «Капитан Данилкин». Михаил Федорович Зуров пришел в Мурманское пароходство в 1963 году, в настоящее время – старший механик теплохода «Капитан Данилкин».

Нагрудный знак отличия «За безаварийную работу на морском транспорте» является одной из форм поощрения, популяризации и пропаганды опыта специалистов морского транспорта, обеспечивающих многолетнюю безаварийную работу на морском транспорте, и имеет пять степеней. Высшей степенью знака отличия является I степень. Знак отличия I степени вручается на основании приказа Министерства транспорта Российской Федерации капитанам и старшим механикам морских судов или река-море плавания, не допустившим аварийных случаев на море на протяжении 25 лет. Они награждаются по представлению руководства транспортного предприятия, согласованному капитаном порта по месту приписки морского судна.

Награждение нагрудными знаками отличия лучших работников транспорта не производилось с 2004 года и было возобновлено после выхода в свет Приказа Министра транспорта России от 20.06.2007 «Об учреждении нагрудных знаков отличия Министерства транспорта Российской Федерации».

Знаки отличия первой степени «За безаварийную работу на морском транспорте» присвоены также двум капитанам судов Северного морского пароходства Валерию Грищенко и

Александру Донковцеву и старшему механику Аркадию Попову. Все трое – известные в судоходной компании люди, специалисты высшей квалификации, настоящие «морские волки». Александр Михайлович Донковцев последние двадцать лет командует судами типа «Николай Новиков», Валерий Николаевич Грищенко трудится на теплоходе «Петр Стрелков», у Аркадия Борисовича Попова – постоянная вахта на теплоходе «Пионер Эстонии».

Мурманское пароходство и «Северный морской коридор»

В Мурманске в конгресс-отеле «Меридиан» прошла конференция «Развитие транспортной инфраструктуры в регионе Совета Баренцева-Евроарктического региона». Конференция состоялась при поддержке Минтранса России и правительства Мурманской области. Ее участники рассмотрели вопросы, связанные с развитием транспортной инфраструктуры в регионе СБЕР (Северо-Запад России, Норвегия, Швеция, Финляндия), в частности, вопросы развития Мурманского транспортного узла, Северного морского пути и другие.

На международной встрече выступили с докладами представители российского Минтранса, Федерального агентства Российской Федерации по особым экономическим зонам, ОАО «РЖД», Росавтодора, ОАО «Управляющая компания «Мурманский транспортный узел», а также представители Министерства транспорта и коммуникаций Норвегии.

О стратегии и перспективах развития ОАО «Мурманское морское пароходство», а также его практическом вкладе в развитие проекта «Северный морской коридор» рассказала участникам конференции директор по маркетингу и проектам – начальник управления собственности и стратегического развития ОАО ММП Анна Рыбина.

Модернизация теплохода «Михаил Стрекаловский»

Мурманское морское пароходство успешно завершило уникальную модернизацию теплохода «Михаил Стрекаловский». Это первый опыт переоборудования судов такого типа, благодаря которому теплоход соответствует всем современным требованиям мирового фрахтового рынка.

По словам генерального директора ОАО «Мурманское морское пароходство» Александра Медведева, модернизация судна, в первую очередь, скажется на увеличении рентабельности морских перевозок теплоходом «Михаил Стрекаловский», что жизненно необходимо в условиях жесткой конкуренции на мировом рынке перевозок.

Переоборудование теплохода проходило на судовой верфи Chhengxi Shipyard (Китай) и было завершено раньше установленного срока. Кроме удлинения судна на один трюм были демонтированы грузовые краны. В результате проделанных работ увеличилась грузоподъемность теплохода на 4 тысячи тонн, длина – на 18,4 метра, дедвейт – более чем на 4 тысячи тонн. О масштабах работ на судне «Михаил Стрекаловский» свидетельствует тот факт, что за время работ было установлено более 1 тысячи 250 тонн различных металлоконструкций.

Проведенная модернизация позволила значительно увеличить эксплуатационные характеристики судна, производительность работы, его маневренные и мореходные качества, а также снизить расходы на топливо при увеличении грузоподъемности судна.

Учитывая рост мировых цен на топливо, главный двигатель и котельная установка были переведены на более экономичное тяжелое топливо, установлены специальные блоки топливоподготовки и сепараторы топлива. Произведен капитальный ремонт вспомогательных дизелей.

Ледовый причал Харасавэя-2008

В апреле у мыса Харасавэй в Карском море вновь начал действовать ледовый причал. За время, пока на припайный лед можно выгружать даже тяжеловесное оборудование для работающих на Ямале специалистов «Газпрома», моряки должны обеспечить доставку 25 тысяч тонн генеральных грузов и 20 тысяч тонн топлива. Опыт, приобретенный Мурманским и Северным морскими пароходствами в прошлогодною навигацию, позволил специалистам компаний и заказчикам более оперативно и слаженно подготовиться к осуществлению этого непростого и смелого проекта.

В этом районе Арктики сложилась экстремальная ледовая обстановка – сплошные торосы высотой до 2–3 метров, десятибалльный лед, поэтому проводку транспортов к необычному причалу в ледовых полях обеспечивает атомный ледокол «50 лет Победы», а непосредственно у припайного льда работает экипаж дизель-электрического ледокола «Капитан Николаев».

Первый рейс из запланированных пяти совершил теплоход Северного морского пароходства «Технолог Конюхов». Затем к ледовому причалу с большой партией генеральных грузов подошли архангельские теплоходы «Иоганн Махмисталь» и «Иван Рябов», а также мурманский танкер «Варзуга», следом за которым идет танкер «Индига». Все экипажи имеют большой опыт работы в Арктике, прошли специальную подготовку для работы на ледовом причале. Итоги «Ледового причала-2008» будут подведены в начале мая.

Супертанкер «Надежда» прошел модернизацию



Мурманское морское пароходство завершило уникальную модернизацию супертанкера «Надежда» – одного из самых крупных танкеров под российским флагом. Судовой компании он был приобретен в августе прошлого года в Испании.

Модернизация танкера «Надежда» – это новый шаг в переоборудовании судов дедвейтом 150 тыс. тонн. В результате проделанных работ судно соответствует всем международным требованиям. Танкер оборудован двойным дном и двойными бортами. Теперь его грузоподъемность составляет 166 тысяч 429 куб. метров.

Модернизация судна проводилась в течение восьми

месяцев на судовой верфи Chhengxi Shipyard (Китай). Танкер «Надежда» освидетельствован Российским морским регистром судоходства и Det Norske Veritas (DNV) и имеет совместный класс. В конце марта супертанкер вышел в свой первый рейс из Китая.

Модернизация «Надежды» – еще один яркий пример успешного сотрудничества Мурманского морского пароходства с судоремонтниками Китая. Летом 2006 года аналогичный проект был успешно реализован на однотипном танкере «Натали».

ОАО «Мурманское морское пароходство» будет продолжать программу пополнения флота Компании танкерами типа суэцмакс.

«Юбилейный» судовой двигатель

Реализуя перспективную программу строительства новых судов, Мурманское морское пароходство заказало ЗАО «УК Брянский машиностроительный завод» (БМЗ) изготовление трех судовых двигателей. В их число попадет и «юбилейный» тысячный двигатель, произведенный в стенах этого завода.

Сейчас на БМЗ полным ходом идет сборка «юбилейного» двигателя. Уже изготовлен картер и коллектор выхлопных газов, выточен коленвал, и начинается работа над самыми трудоемкими деталями группы движения – поршнями, кривокопками, штоками, а также элементами топливной системы.

ЗАО «УК Брянский машиностроительный завод» на сегодняшний день – единственное предприятие в России, способное в кратчайшие сроки изготовить судовые двигатели типа 6S50MC-C (ДБ62) мощностью 12900 э.л.с. при 127 об/мин. Кроме того, двигатели, изготовленные в цехах БМЗ, позволяют судну работать на высококачественных сортах топлива, а, следовательно, являются более экономичными. Аналогичные двигатели установлены и успешно эксплуатируются на новых судах Мурманского морского пароходства типа ВС14/ЛУ4. Юбилейный двигатель будет также установлен на одном из новых судов этой серии, принадлежащих нашей Компании.

Сдача объекта намечена на конец июня 2008 года. По информации руководства Брянского машиностроительного завода, на предприятии планируются широкомасштабные праздничные мероприятия, приуроченные к этой дате, на которые в качестве почетных гостей будет приглашена делегация Мурманского морского пароходства во главе с главным инженером Александром Брынцевым. Передача «юбилейного» двигателя заказчику пройдет в торжественной атмосфере и будет освещаться ведущими информационными агентствами России.

Французские интересы в Арктике

Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев встретился в апреле с атташе Торгового представительства Франции в Санкт-Петербурге Мариной Дорош. В частности, шла речь о стратегии совместного сотрудничества, связанного с развитием нефтеналивных и газоперевозок в Арктике танкерным флотом Мурманского пароходства.

На сегодняшний день Мурманское морское пароход-



ство тесно сотрудничает с крупными иностранными компаниями по всему миру. Как отметила госпожа Дорош, ОАО ММП вызывает безусловный интерес как компания, являющаяся бесспорным лидером на рынке морских перевозок в Арктической зоне и обладающая колоссальным опытом и потенциалом.

Интерес Франции к северной судоходной компании связан с перспективами развития Штокмановского месторождения. Торговое представительство Франции планирует летом этого года визит делегации судостроителей России для изучения французских технологий строительства газозовозов.

Родилась на борту «Клавдии Еланской»

10 апреля у экипажа теплохода «Клавдия Еланская» было приподнятое настроение, несмотря на то, что ночь накануне выдалась непростой.

Судно совершало обычный рейс на линии Мурманск – Островной, когда у одной из пассажирок начались родовые схватки. Роды принимали судовой врач Виктор Пухов и старший бортпроводник Людмила Монахова. Койка в лазарете теплохода стала для малышки первой колыбелькой.

Принимать роды на борту пассажирского теплохода морякам доводилось уже не раз. Только на памяти капитана «Еланской» Сергея Пашкова это четвертый подобный случай. Шесть лет назад здесь появился на свет первый ребенок – мальчик, а в этот раз родилась девочка. Как рассказала Людмила Монахова, роды оказались короткими, длились всего два часа. Все 47 членов экипажа «Клавдии Еланской», да и пассажиры, переживали за маму и дочку. Успокоились лишь, когда показался берег.

– Это мои первые роды, – говорит молодая мама Инна Зинько. – Я испугалась, но надеялась, что доеду до Мурманска. Спасибо доктору, который был на теплоходе.

Лайнер прибыл в Мурманск около восьми утра. Молодую маму и ее дочку на причале морского вокзала ждала бригада скорой помощи, которая доставила их в третий мурманский родильный дом. Врач-неонатолог родильного отделения Татьяна Белякова проинформировала: «Состояние девочки удовлетворительное, она будет находиться на совместном пребывании с мамой. Рост ребенка 50 сантиметров, вес – почти три килограмма».

Добро пожаловать, или Выпускникам вход разрешен

Первый «День открытых дверей» для старшеклассников мурманских школ и их родителей прошел в Мурманском пароходстве 19 апреля. Перед гостями выступили Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев и исполняющий обязанности директора филиала Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова Роман Рябенко.

Александр Медведев рассказал ребятам о начале своей морской карьеры, добрым словом вспомнил тех, кто на первых порах оказывал ему поддержку, и сфотографировался с молодежью на память.

– Очень хотелось бы лет через

двадцать сняться в том же составе, но чтоб у каждого из вас были золотые капитанские погоны на плечах, – пожелал на прощанье Александр Михайлович.

Вниманию выпускников и их родителей была предложена программа Мурманского пароходства по целевому набору выпускников мурманских школ в Государственную морскую академию имени адмирала Макарова. Этот проект успешно действует уже на протяжении нескольких лет. Курсанты, поступившие по целевому набору, проходят оплачиваемую практику на судах Компании, а после окончания Академии приходят на работу в Мурманское морское пароходство. На

молодых специалистов Компании распространяется Положение о порядке предоставления целевых денежных займов на приобретение или строительство жилья.

Для того, чтобы пришедшие на мероприятие молодые люди могли больше узнать об истории и сегодняшнем дне Компании, гостеприимно открывающий перед ними двери, были организованы экскурсии в музей истории Мурманского морского пароходства и на теплоход «Клавдия Еланская». Члены экипажа лайнера радушно встретили потенциальных преемников, а многие гости оказались им хорошо знакомы: ученики морских классов мурманской школы № 53 проходили



Встреча на борту «Клавдии Еланской»

здесь плавательную практику.

На борту теплохода молодых людей приветствовал и начальник отдела эксплуатации пассажирского флота ММП Николай Румянцев. За чашкой чая Николай Николаевич поведал ребятам много увлекательно-

го о работе моряков. Его рассказ у многих юношей укрепил желание сделать свой выбор в пользу профессии для настоящих мужчин.

Дарья ДОЦЕНКО.

Фото автора.

Надежды капитана

Богатым на события выдался минувший рейс для теплохода «Кузьма Минин». Судно работало на линии Гулль-Беллелунд/Канада-Антверпен, с поставленной задачей справилось успешно: груз получателю был доставлен точно в указанный срок. Однако чтобы добиться положительного конечного результата экипажу «Кузьмы Минина» пришлось приложить немало усилий.

– В этот раз нам крепко «досталось» от небесной канцелярии: и ветра были сильные, и в штормы попадали, – рассказывает капитан теплохода Иван Бородин. – И заход в шлюз одного из портов заставил понервничать.

Ширина входа в шлюз, о котором рассказывал Иван Григорьевич, практически сопоставима с шириной самого теплохода, прошедшего модернизацию. По словам капитана, пройти в этот шлюз – задача не из легких, но вполне решаемая.

– Здесь очень многое зависит от опыта лоцмана, – поясняет он. – Наш, хоть и работал с опаской, но действовал очень грамотно, четко, с большим профессионализмом. Так, что все обошлось благополучно. Но главным залогом благополучия на судне является его команда.

Проводя экскурсию по судну, Иван Григорьевич обратил мое внимание на портрет человека, в честь которого назван теплоход: Кузьмы Минина – славного воеводы, организатора русского ополчения против польских интервентов в начале 17 века.

– Думаю, историю о героическом подвиге Кузьмы Минина знают все, – заметил Иван Бородин, – но вот как он выглядел при жизни, точно не известно, хотя есть несколько его более поздних портретов и знаменитый памятник в Москве. А согласно морской традиции портрет того, чьим именем названо судно, должен быть на борту обязательно. Вот и пришлось художнику проявить смекалку и писать легендарного Минина с одного похожего человека из группы, принимавшей судно, – поделился



Капитан Иван Бородин

судовым секретом капитан.

В каюте Ивана Григорьевича внимание сразу привлекает обилие комнатных цветов, заполняющих приятной глазу зеленью почти все пространство.

– Это наша гордость, – объяснил капитан, – они достались мне «по наследству» от предыдущего командира. А в том, что они растут и хорошеют день ото дня – заслуга буфетчицы Маргариты Васильевны Нагайко. Всякий раз, когда к нам присылают новую буфетчицу, я интересуюсь: «легкая» ли у нее рука. Ведь загубить такую красоту никак нельзя. С нами в рейс наша «хозяйка» вышла впервые. Но своим трудом и покладистым характером она заслужила всеобщее уважение.

Маргарита Васильевна – единственная представительница прекрасного пола в теплоходской семье. На флот, по ее собствен-



Буфетчица Маргарита Нагайко

ному признанию, она попала случайно:

– Я вообще в жизни стараюсь не загадывать вперед и жить сегодняшним днем, – с улыбкой говорит моя собеседница. – Скажу одно, до того как судьба связала меня с морем, я работала совсем в другой сфере – была старшим техником в Институте кибернетики Академии наук Украины имени В.М. Глушкова. А за время работы в Мурманском пароходстве я уже успела походить на разных судах, много повидала стран, но больше всего мне понравилась Австралия. Там очень красивая и необычная природа. Секрет успеха в моей нынешней работе предельно прост: надо побольше молчать. Не «нагружать» окружающих своими проблемами. А все остальное – как и везде, в любом коллективе, а не только на флоте. Ведь если человек склочный, ленивый, сплетник, то он нигде не приживет-

ся, ему везде будет тяжело.

На теплоходе «Кузьма Минин» Маргарита Нагайко работает не так давно, но она уже прижилась по душе всему экипажу. А самые тесные «творческие» отношения у нее сложились с судовым поваром Анатолием Васильевым.

– Работу Маргариты Васильевны и Анатолия Ивановича описать словами трудно, результат их деятельности лучше увидеть и обязательно попробовать, – посоветовал капитан. Что мы с удовольствием и сделали.

За вкусным обедом – наглядной демонстрацией мастерства судового повара – Иван Григорьевич продолжал рассказ о жизни судна и членов экипажа, немного сетовал на то, что некоторые морские традиции, к сожалению, утрачиваются. Но, как и положено настоящему моряку, капитан смотрит в будущее с оптимизмом:

– В последнее время очень много приходит практикантов. Лично мне, как капитану, очень симпатичны выпускники Мурманского государственного технического университета, или, как его раньше называли, «вышки». Там, действительно, хорошая подготовка. Ребята из «вышки» приходят серьезные, толковые, готовые работать и нацеленные на результат. К тому же они выросли в морском городе Мурманске и о том, что такое работа в северных морях, знают не понаслышке. Многие из них продолжают дело отцов и дедов. Так что, есть надежда на возрождение всего того, что так дорого нам, представителям старшего поколения моряков.

Дарья ДОЦЕНКО.

Фото автора.

Море начинается с берега

Как «театр начинается с вешалки», так и море начинается с берега. Морские порты, конечно, работают, но известную долю независимости морской судоходной компании может обеспечить наличие собственных береговых сооружений, особенно, если речь идет о работе в удаленных точках побережья. О перспективах проектирования и строительства новых причальных сооружений нашему корреспонденту рассказал директор Департамента объектов нефтеобеспечения Сергей ПРОКУДИН.

– Сергей Николаевич, мы уже сообщали, что Мурманское пароходство планирует строительство собственной бункеровочной базы. На каком этапе сейчас находится этот проект?

– На 2008–2009 годы намечено начало строительства бункеровочной базы, которая предназначена для обеспечения как легким, так и тяжелым топливом судов Мурманского пароходства. Она будет размещаться в районе Угольной базы на Нижнеростинском шоссе, там, где находился комбинат производственных предприятий (КПП) треста



Сергей Прокудин

«Мурманморстрой». Сейчас идет проектирование. Первый этап – предпроектные проработки, включающие декларацию о намерениях, оценки воздействия на окружающую среду – выполнен в конце прошлого года. В ноябре Межведомственная комиссия по развитию Мурманского транспортного узла рекомендовала одобрить проект. К настоящему моменту он уже прошел необходимые согласования

и к апрелю получил положительные заключения.

С апреля нынешнего года начался второй этап работ. Проектировщик – Санкт-Петербургский институт «Петропроект» приступил к разработке рабочей документации. Продолжительность этого этапа составит примерно полгода, затем должны пройти необходимые согласования и полная экспертиза документации. Таким образом, в начале 2009 года планируется получить разрешение на строительство и начать работу.

– В планах вашего Департамента и строительства двух плавпричалов.

Как продвигается эта работа?

– В наших планах на текущий год – строительство плавпричала для отстоя судов Мурманского пароходства в районе 20-го причала торгового порта. Существующий плавпричал, на котором до выхода в рейс стоял теплоход «Поларис», будет использоваться в качестве топливного, поэтому нужен второй, чтобы не брать причалы в аренду у других компаний для того же «Полариса» или для «Нефтегаза». Этот проект выполнен в конце октября прошлого года и сейчас про-

ходит государственную экспертизу.

В начале этого года получен проект строительства плавпричала в Мотовском заливе. Его планируется использовать для перевозки грузов, необходимых для работы производственного участка Департамента объектов нефтеобеспечения на полуостровах Рыбачий и Средний. Если возникнет необходимость расширения этих работ, то перевозить людей и грузы морем будет надежнее и безопаснее, чем по существующей дороге через перевалы. Особенно это важно для зимних условий и для крупногабаритных, тяжеловесных грузов. Сейчас проект должен пройти государственную экспертизу.

– Кроме строительства новых береговых объектов ваш Департамент занимается и обслуживанием уже существующих. Какие вопросы наиболее актуальны в этой работе?

– Продолжается техобслуживание рейдового перегрузочного комплекса РПК-1 в районе мыса Мишуков, плавпричала, стационарного причала в районе КПП «Мурманморстрой». В связи с выходом Постановления Правительства «О порядке заключения договоров водопользования» на все эти объекты необходимо оформить соответствующие документы, получить разре-

шение на водопользование, заключить договоры. Это большое направление работы.

Еще одно из важных направлений деятельности Департамента – это обеспечение экологической безопасности береговых объектов и гидротехнических сооружений. Все наши проекты должны проходить экологическую экспертизу. Если раньше этими вопросами приходилось заниматься практически всем сотрудникам Департамента, то теперь в штате есть ведущий специалист-эколог Анна Маркова. В прошлом году Анна Юрьевна окончила Мурманский государственный технический университет по специальности «Экология» и за год работы рекомендовала себя грамотным, толковым специалистом. Она занимается вопросами водопользования, другими экологическими темами и уже хорошо владеет ситуацией. Хочу отметить, что Анна Маркова сразу вписалась в коллектив, все делает оперативно и с порученными обязанностями справляется успешно.

Подготовила
Галина ЛОГИНОВА.

Фото Олега СМОЛЕНСКОГО.



Специалисты полевового профиля

В прошлом году в список профессиональных праздников, которые отмечают специалисты нашей Компании, добавился еще один — День геолога, он приходится на первое воскресенье апреля. Этот день по праву могут считать своим работники Управления бурения и геологоразведки (УБИГ) Департамента объектов нефтеобеспечения Мурманского пароходства.

Управление бурения и геологоразведки появилось в составе Департамента объектов нефтеобеспечения в конце 2006 — начале 2007 года. Как рассказал директор Департамента Сергей Николаевич Прокудин, объем работы при его формировании был большой — подыскивались специалисты, налаживались структура и взаимодействие с другими подразделениями. Возглавил Управление Владимир Васильевич Тимохин — грамотный специалист, который проработал за свою жизнь не одну скважину.

Основная задача Управления бурения и геологоразведки — обеспечение работы скважины «Рыбачинская-1». Управленческий персонал, работающий в Мурманске, занимается техническим сопровождением, решает вопросы снабжения. Структура управления планировалась более полная и расширенная, но на практике остались только наи-



Скважина «Рыбачинская-1»

более необходимые специалисты. Так, например, отдел геологии представляет всего один человек — ведущий геолог Сергей Глебов. Сергей Анатольевич еще молод, но уже опытен: начинал профессио-

нальную деятельность на участках вахтовым методом, работал на Колгуеве. В Департаменте объектов нефтеобеспечения ММП «дебютировал» геологом производственного участка во второй вахте.

Производственный участок бурения расположен на полуострове Рыбачий. Монтаж буровой потребовал большого объема работы, ее успешно завершили 17 мая 2007 года. Эта дата считается началом строительства скважины «Рыбачинская-1». Скважина параметрическая, цель ее строительства — изучение геологического строения недр на полуостровах Рыбачий и Средний. К марту текущего года пробурено уже 2000 м при проектной глубине скважины 2600 метров.

За прошедший год отладили работу производственного участка. Поначалу были трудности и с работой

оборудования, и с бытовыми условиями. Вахтовым методом на производственном участке работают около 100 человек. Вахта — 45 суток, люди живут вдалеке от дома, и надо было наладить их нормальный быт. Сейчас в поселке буровиков работает столовая, есть баня, прачечная, оборудовано общежитие, состоящее из отдельных балков, в комнатах размещаются по два человека. За прошедший год закуплено и установлено несколько комплектов спутникового телевидения, и теперь в каждом подразделении есть свой коллективный ТВ-приемник.

Есть и связь с «большой землей»: с учетом того, что здесь живут и работают люди, Мегафон установил в 2006 году свою вышку. С ее помощью мобильная телефонная связь охватывает большую часть полуостровов Средний и Рыбачий, где расположены объекты производственного участка ДОН. В тех местах, где производятся работы, связь постоянная.

Основное подразделение участка — буровая бригада, которая непосредственно ведет процесс бурения. Ее работу обеспечивают производственно-ремонтный цех, автотранспортная бригада и хозяйственная группа.

Вахту буровой бригады, которая завершила свою работу в апреле, возглавлял буровой мастер Анатолий Кирилин. По словам Сергея Прокудина, Анатолий Леонтьевич

зарекомендовал себя как грамотный специалист, который душой болеет за свою работу. Это хороший руководитель с большим жизненным и производственным опытом.

Специалисты на участке подобраны квалифицированные, за время производства работ по бурению не было ни одного аварийного случая или остановки бурения по вине персонала. В этом первостепенная заслуга бурового мастера.

Отметил директор Департамента и достойную работу начальника участка Михаила Осипова. Михаил Михайлович не сидит без дела, не по одному разу объедет участок, бывает во всех подразделениях. На нем вся ответственность за работу производственного участка, включая быт, материально-техническое обеспечение и общий контроль.

Геологу участка Евгению Котельнику уже за 60, но он по-молодому спортивен, подтянут, аккуратен. Евгений Михайлович — очень добросовестный работник и грамотный специалист, имеет огромный опыт в геологии. Он не «сидит» в кабинете, а всю трудовую жизнь работал в поле — специалист полевового профиля. К этой же категории можно отнести и всех сотрудников Управления бурения и геологоразведки.

Галина ЛОГИНОВА.

Фото из архивов Департамента объектов нефтеобеспечения.

научные исследования

Ледокольная экспедиция

С середины марта до середины апреля группа сотрудников Мурманского морского биологического института (ММБИ) снова выходила в экспедицию на атомоходах, которые находятся в доверительном управлении Мурманского морского пароходства. Из Мурманска ученые отправились на атомоходе «Таймыр», а затем пересели на «Арктику».

В условиях усиления антропогенной нагрузки в связи с интенсивным освоением шельфа арктических морей и некоторыми климатическими изменениями необходимы постоянные исследования состояния экосистем данного региона. Благодаря возможности работать на ледоколах ММБИ проводит научные исследования на трассе Северного морского пути с 1996 года, выполняя 3–4 экспедиции в год.

Цели и задачи экспедиции, проведенной в марте этого года, определялись необходимостью получения данных для изучения экосистемы Карского моря в зимний период. По пути следования атомохода «Арктика» сотрудниками ММБИ были выполнены наблюдения за морскими млекопитающими, птицами и белыми медведями, отобраны пробы воды для измерения гидрохимических параметров и изучения фитопланктона. Попутно выполнялись метеорологические и ледовые наблюдения.

Тяжелая ледовая обстановка — лед сплоченностью 9 баллов и более, температура воздуха до 26 градусов

ниже нуля и особенности движения ледокола создавали определенные трудности при отборе проб и проведении наблюдений. Тем не менее, весь комплекс работ сотрудниками ММБИ был выполнен в полном объеме.

Ученые выражают благодарность администрации Мурманского морского пароходства, ледокольной службе, капитанам и экипажам атомоходов: комфортные условия проживания и работы, доброжелательное отношение экипажей атомоходов в немалой степени определили удачное проведение научно-исследовательских работ.

Материалы, полученные в ледокольной экспедиции, пополнят базу данных ММБИ по арктическим морям и станут одной из важных составляющих национальной программы Международного полярного года.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото специалистов ММБИ.



Судовая лаборатория ученых

наши подшефные



Снимки из фотогалереи школьного Интернет-сайта

Лучший школьный Интернет-сайт

Подведены итоги регионального конкурса официальных web-сайтов образовательных учреждений. Его целью было формирование единого информационного пространства Мурманской области, популяризация и поддержка официальных web-сайтов образовательных учреждений.

Первое место в номинации «Лучший сайт образовательного учреждения» заняла мурманская школа № 53, над которой шефствует Мурманское морское пароходство. Адрес сайта — www.school53.org. В его разработке принимал участие большой творческий коллектив, в том числе сотрудники школы Николай Соболев, Александр Воловин, Павел Краснов. Сайт размещен на сервере, который несколько лет назад подарил школе Мурманское морское пароходство.

По словам директора школы № 53 Любови Медведевой, сайт выполняет различные функции, прежде всего, информационную.

Сейчас, когда родители выбирают школу, наличие сайта, рассказывающего о преимуществах образовательного учреждения (сильный

педагогический коллектив, наличие детских объединений, внеклассная работа), является весомым дополнительным аргументом в выборе школы. На сайте 53-й школы родители учащихся смогут найти полезные советы психолога, социального педагога, логопеда. Здесь можно ознакомиться с ежегодным докладом директора, в котором отражаются достижения школьников и педагогов. Интерес представляет раздел «выпускники», а также «школьная система». Обладая уникальным паролем, родители смогут на компьютере посмотреть оценки своих детей в так называемом «электронном дневнике». С помощью раздела «Обратная связь» родители могут оставить свое сообщение или задать интересующий свой вопрос.

Сайт школы № 53 находится в стадии формирования. В ближайшее время на нем появятся новые разделы, в том числе посвященные морским классам, где обучаются будущие моряки торгового флота.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

В марте танкер «Усинск» завершил последнюю погрузку нефти на Варандейском подводном погрузочном терминале, который был создан Мурманским морским пароходством. Этот арктический терминал впервые продемонстрировал возможности успешного вывоза нефти в ледовых условиях из прибрежных нефтегазоносных районов Севера России.

Как рассказал директор Департамента объектов нефтеобеспечения Мурманского пароходства Сергей Прокудин, на арктическом подводном погрузочном терминале использована новая, очень оригинальная, не имеющая аналогов технология. В мире существуют подводные терминалы такого типа, позволяющие вести круглогодичную отгрузку нефти. Особенность нашего – возможность отгрузки нефти в ледовых условиях. Это очень важный опыт для северных морей.

Оригинальность технического решения состоит и в том, что отгрузочный шланг одновременно являлся и швартовным устройством, удерживающим танкер во время отгрузки. Обеспечивал ледовую отгрузку нефти специально переоборудованный ледокол «Капитан Николаев». Способ и система однопорной швартовки и обслуживания судов защищены Патентом Российской Федерации на изобретение в 2002 году. Патентообладателем в настоящее время является ОАО «Мурманское морское пароходство». В 2007 году на это изобретение был получен патент США.

Как отметил Сергей Прокудин, подводный погрузочный терминал строился силами Мурманского пароходства и за счет собственных средств. Проект выполнял Санкт-Петербургский институт «Гипроспецгаз» также по заказу и на средства ММП. Все работы были выполнены в сжатые сроки, проведены все необходимые экспертизы и согласования.

Проектная мощность терминала – до 1,5 млн тонн нефти в год. Но на практике максимальная мощность достигнута не была, так как отправителем не было поставлено столько нефти. К тому же насосная станция грузовладельца не обеспечивала достаточную производительность, чтобы сократить время загрузки танкеров. Тем не менее за время эксплуатации Варандейского терминала (с осени 2002-го по март 2008 года) отгружено более 3 млн тонн нефти. Отгрузка производилась в любых условиях. Но если был сильный дрейф льда, приходилось ее прекращать, и танкер уходил от терминала в ожидании улучшения ледовой обстановки.

Непосредственно руководил вахтой, которая обеспечивала отгрузку с берега в Посту управления задвижками, Александр Жарко. В 2007 году он возглавил Управление объектов нефтеобеспечения. Со стороны моря на танкерах руководил работой начальник службы организации перевалки нефтепродуктов Виктор Тимошенко и заместитель начальника службы Александр Лашко. Они принимали участие и в строительстве терминала, и в его дальнейшей эксплуатации.

Очень хорошо Варандейский терминал зарекомендовал себя и с экологической стороны. За все время его работы не было ни аварийных случаев, ни разлива нефти. Мониторинг экологического состояния акватории был ежегодный летом и зимой – это обязательное условие работы терминала. Его проводили специалисты Мурманского морского биологического института, Арктической морской инженерно-геологической



Специалисты Департамента на Варандее. Второй слева – Александр Жарко

экспедиции, Северного отделения ПИНРО, Ненецкого заповедника. Контроль был серьезный, но все отчеты экологов подтверждают, что терминал безопасен: ни одного случая ухудшения экологической обстановки они не наблюдали.

Как считает Сергей Прокудин, терминалы подобного типа позволяют быстро, оперативно и с не очень большими затратами осуществлять погрузку нефти в северных усло-

виях с необорудованного берега, где есть лишь насосная и хотя бы небольшой резервуарный парк. Максимальная производительность такого терминала, по расчетам проектировщиков, может быть до 3 млн тонн. Этого достаточно на начальном этапе освоения перспективных нефтеносных районов побережья Арктических морей, так как в таких местах и строительство трубопроводов, и увеличение добычи идет очень медленно.

На апрельском заседании Ассоциации исследователей Арктики впервые за последнее время с докладом выступил ее президент – заместитель директора по судоходству Мурманского морского пароходства Валерий Шестопалов. Валерий Иванович является одним из активных участников работ по транспортировке нефти через Арктический подводный перегрузочный терминал Варандея. Об опыте этих рейсов он рассказал участникам заседания.

Главным итогом операций по вывозу нефти с Варандейского терминала Валерий Шестопалов считает большой опыт в погрузке танкеров, который приобрели моряки нашей Компании в очень сложных гидрометеорологических и ледовых условиях.

– Транспортировкой нефтепродуктов и нефти Мурманское морское пароходство занимается уже много лет, – пояснил он. – Ее перевозка из Обской губы и других районов Арктики не представляет особого труда. Если, конечно, не брать во внимание, что нефть – это вообще опасный груз, транспортировка которого требует выполнения определенных условий и наличия определенных навыков. Вывоз нефти с Варандея – это совсем другое дело. Там с самого начала все было неизвестно, у наших судоводителей был только опыт работы во льдах.

Как рассказал Валерий Иванович, в процессе работы выяснилось, что в районе Варандейского терминала существуют определенные особенности гидрологического режима. Варандей расположен на побережье так называемого Печорского моря (юго-восточная часть Баренцева моря), и там



Валерий Шестопалов

наблюдается большой сток воды из реки Печоры. На характер течений в этом районе влияют и атмосферные процессы – циклоны, вызывающие изменение атмосферного давления. Бывало, что независимо от приливов и отливов течение шло в одном направлении от суток до трех, хотя обычно в течение суток в результате приливотливных течений судно совершает четыре полных оборота.

Летом для отгрузки нефти особых трудностей нет, надо только учитывать ветер и течение и следить, чтобы выдерживался определенный угол между направлением шланг-швартова и курсом судна, и постоянно его выравнивать. Нельзя допустить превышения критического угла наклона шланга, чтобы он самопроизвольно не отсоединился. Хотя на этот случай в шланге есть самозакрывающийся клапан, предотвращающий разлив нефти.

А зимой ветер северо-западного направления вызывает в этой части Баренцева моря скопление льда, его торшение. По словам Валерия Ивановича, Печорское море в зимний период представляет собой почти сплошной ледовый массив со значительной торсисностью. Там бывает тяжело и атомным ледоколам, это показала очень тяжелая обстановка зимы 2002–2003 года, когда сморози льда достигали толщины 2–4 метра, а местами и 7–8 м. Но у Варандея ледовый массив часто отрывается от берега, и образуется полынья, удобная для грузовых операций.

Только после года работы судоводители научились просчитывать все природные факторы и точно определять оптимальное время постановки к подводному шлангу с учетом всех особенностей района. А поначалу приходилось выполнять по несколько по-



Подъем шланг-швартова к носовому устройству танкера

пыток выхода в нужную точку.

Что касается самой перегрузки нефти, то и тут был ряд особенностей. Под водой сначала был установлен подводный манифольд, к нему шел гибкий шланг, который поднимали на судно водолазы. Летом это было легко, а зимой приходилось выбирать момент, когда была чистая вода. В 2000 году был изготовлено специальное перегрузочное устройство – ПЛЕМ. Он имеет шланг-швартов, который выдерживает значительные нагрузки. Шланг поднимают на судно с помощью проводника.

Аналогичные устройства используют и на нефтяных месторождениях других стран, в частности, в Норвегии, но там их ставят на больших глубинах, а на Варандее глубина всего 12,5 метров, это мелководье. Поэтому шланг-швартов надо было постоянно подтягивать, чтобы на нем свободно поворачивалось судно.

Использовали и еще одно оригинальное устройство – всплывающий буй, который значительно облегчал операции по швартовке. Буй опускается на грунт в сжатом состоянии и имеет баллон со сжатым воздухом, а всплывает по сигналу, подаваемому с судна ультразвуком.

– Каждая погрузка была новым испытанием для экипажей танкеров, – считает Валерий Шестопалов, – так как это очень динамичный район, и условия все время разные. Надо отдавать должное и судоводителям ледокола «Капитан Николаев», который обеспечивал безопасную стоянку танкера на шланг-швартове. Ледоколу приходилось работать на очень близком расстоянии от танкера, плюс частая смена течения, ветра и дрейфа льда. 36–42 часа погрузки – это сплошное напряжение, но аварийных ситуаций ни разу не было.

Нашу задачу мы выполнили успешно, – сказал в заключение ледовый капитан. – За все время истории нашей Компании мы вели очень активное судоходство в Арктике. Его достижениями стали круглогодичная навигация на Дудинку, выгрузка на припай Харасавэя, высокоширотные рейсы. К числу таких важных вех можно отнести и опыт Варандея. Этот опыт приобрели моряки нашего пароходства – и танкеристы, и ледокольщики. Предстоит еще большая работа в Арктике, и наша Компания готова выполнять самые сложные задачи.

Подготовила Галина ЛОГИНОВА. Фото Льва ФЕДОСЕЕВА.



Константин ХАЙДУКОВ:

«Море – это хорошая школа»

Древняя мудрость утверждает, что жизненный путь человека прокладывает судьба, и только она помогает проявить достоинства, коими наделила нас природа.

Жизнь и работа начальника Службы безопасности мореплавания (СБМ) Константина ХАЙДУКОВА лишней раз заставляет убедиться в правоте мыслителей прошлого. Столь ответственный пост – начальника СБМ Константин Витальевич занял совсем недавно, в начале марта. До этого он бороздил моря капитаном преимущественно на судах типа «СА-15» и был признан одним из лучших в своей профессии.

– Родился я в городе Серов, это в Свердловской области, – начинает свой рассказ Константин Витальевич. – С морем моя семья никак не была связана, но в пятнадцатилетнем возрасте я твердо решил стать моряком и после школы поступил в Петро-заводское речное училище, где обучался по специальности «Морское судоходство». Во время прохождения плавательской практики работал матросом на судах Беломорско-Онежского пароходства, совершающих рейсы в порты западной Европы, где приобрел первый полезный опыт работы.

За Полярным кругом Константин Витальевич впервые оказался в 1989-м году, при весьма обычных обстоятельствах, а именно, во время прохождения службы в армии.

– Здешние места сразу покорили меня редкостным сочетанием суровости и красоты и приветливыми, отзывчивыми людьми, – вспоминает мой собеседник. – Ведь люди у нас и вправду замечательные! С годами я все больше и больше в этом убеждаюсь. Именно жители Севера выделя-

ются по-настоящему теплыми, дружескими отношениями в любых ситуациях. Не устаю поражаться: в столь холодном климате живут люди с такими горячими сердцами!

Службу в армии Константин Хайдуков проходил в пограничных войсках в качестве инструктора розыскной собаки. Собак он до сих пор очень любит и сожалеет, что не было возможности завести четвероного друга – работа не позволяла: полгода дома, полгода в море...

Про годы службы Константин Витальевич рассказывает по-мужски: конкретно, точно и по делу, но в то же время интересно и весьма охотно, даже с ноткой ностальгической грусти. А между тем, у большинства россиян конец 80-х и начало 90-х столь светлых чувств не вызывают: в 1991-м году для всех нас началась новая и не всегда простая жизнь: новое государство, новый строй, новые реалии.

– Считаю, мне повезло, что в эту «эпоху перемен» я находился в армии. Как ни странно, но именно воинская служба помогла адекватно отнестись к проис-



Константин Хайдуков

ходящему. Мои мысли были заняты работой, но вместе с тем я имел возможность выбирать генеральное направление.

Начало перемен в стране совпало с началом перемен в жизни Константина Хайдукова: окончив службу в погранвойсках, он поступил на работу в Мурманское морское пароходство.

Путь моряка для нашего героя начался с судов атомной группы: ледокол «Вайгач», плавтехбаза «Лотта», но, по мнению Константина Витальевича, морской флот – это, прежде всего транспортные суда, совершающие регулярные рейсы по всему мировому океану во всех климатических условиях. В качестве 4-го, 3-го и 2-го помощни-

ка капитана он ходил на теплоходах «Иван Папанин», «Клавдия Еланская», «Адмирал Ушаков». Позднее была работа в качестве 2-го и старшего помощника капитана на судах «Polar» и «Норильск» компании «NB Shipping», где, как он считает, получил хорошую школу, пригодившуюся в дальнейшем.

Работу в море Константин Хайдуков совмещал с учебой: сначала в «макаровке» на судоводительском факультете, затем окончил Российский университет кооперации по специальности «Финансы и кредит». В 2005-м году он в первый раз в качестве командира занял капитанский мостик.

– В своей работе я прошел все ступени, но самым сложным и сейчас считаю принятие правильных и взвешенных решений, которые касаются членов экипажа. Пускай человеку свойственно ошибаться, но там, где речь идет о жизнях, о судьбах, этому «своему» места нет. Когда мы в Службе тестируем молодых моряков, только что окончивших вузы, надо суметь разглядеть «огонек» в глазах. Потому как в нашем деле одного хорошего багажа знаний мало: без него, конечно же, никуда, но немаловажную роль играют желание и стремление. Вот их нужно уметь распознать. И тогда понимаешь, что на флоте этот молодой специалист не будет «случайным» челове-

ком. А во все остальное море внесет свои коррективы, – считает Константин Витальевич.

Герой актера Баталова в фильме «Москва слезам не верит», говорит о том, что принимать решения – это прямая обязанность любого мужчины. Всю свою трудовую жизнь мой собеседник принимал решения, и был готов отвечать за их последствия.

– В жизни очень важно уметь анализировать и делать выводы. Все зависит от нас самих, – рассуждает он. – И из каждой ситуации необходимо уметь извлекать опыт.

Однако в работе моряка кроме каждодневного напряженного труда обязательно есть место и для морской романтики.

– У каждого моряка есть и свой «любимый уголок», и самый памятный рейс. Для очень многих моих коллег это – пересечение Экватора. Ну а что касается меня, то на всю жизнь я запомню красоты Арктики, – рассказывает Константин Витальевич.

Свои жизненные принципы, не раз сослужившие хорошую службу, Константин Хайдуков теперь передает подрастающему сыну.

– Я твердо убежден, что мужчина должен отслужить в армии, и надеюсь, что мой сын сделает правильный выбор. Ну а придет время, и я ему обязательно посоветую профессию моряка. Окончательный выбор, конечно, за ним, но пусть хотя бы попробует: все-таки море – это хорошая школа.

Дарья ДОЦЕНКО.
Фото автора.

ММН – партнер Полярной Олимпиады

Зимний сезон завершен

6 апреля на площади Пять Углов в Мурманске состоялось торжественное закрытие Праздника Севера и грандиозный фейерверк в честь победителей. Впервые партнером крупнейших спортивных соревнований, проводимых за Полярным кру-

гом, выступило Мурманское морское пароходство.

В состязаниях по 11 видам спорта приняли участие 3705 спортсменов из 12 стран – России, Белоруссии, Латвии, Эстонии, Украины, Казахстана, Норвегии, Фин-

ляндии, Чехии, Германии, Австрии и Швейцарии. Наибольшее количество атлетов было представлено в лыжном марафоне – 1054 человека.

Мурманский марафон состоялся в 35-й раз. 50-километровую гонку свободным стилем с общего старта выиграл белорусский лыжник Сергей Долидович. Это не первая его победа в заполярном марафоне. Результат победителя – 2 часа 11 минут 33,7 секунды. На втором и третьем местах россияне – Дмитрий Тишкин и Сергей Новиков.

Второй год подряд лучшей в марафоне среди женщин стала москвичка Елена Веденева. Компанию на пьедестале ей составили Екатерина Рудакова из Белоруссии и Елена Бурухина из Подмоскovie.

В последние годы по различным причинам Праздник Севера потерял былую лоск и привлекательность. Возможно, вернуть ему прежнюю популярность сможет новый проект, который сейчас реализуют олимпийские чемпионы Вегард Ульванг (Норвегия) и Мика Мюллелю (Финляндия). Они планируют провести в апреле будущего года лыжную многодневку «Тур де Баренц», которая будет состоять из пяти этапов и пройдет в трех странах.



Планируется, что турнир откроется 4 апреля в Мурманске гонками с раздельного старта, а на следующий день участники тура выйдут на старт марафона. Затем по одному этапу пройдет в городах Вадсе (Норвегия) и Инари (Финляндия), а финал состоится 11 апреля в Рованиеми. Приглашения на тур получают спортсмены, входящие в мировую элиту лыжного спорта, по результатам Кубка мира. Количество участников ограничено – 50 мужчин и 50 женщин. В 2009 году эта многодневка не будет входить в программу престижного Кубка мира, но в перспективе не исключена и такая возможность.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

«ТНТ – Блиц» признана лучшей телевизионной компанией по результатам областного журналистского конкурса по освещению в средствах массовой информации реализации приоритетных национальных проектов в Мурманской области. Организатором конкурса выступило Правительство области. О пути к успеху рассказывает заместитель генерального директора телекомпании «ТНТ – Блиц», шеф-редактор Наталья РИХТЕР.

– Наталья Владимировна, тема конкурса – национальные проекты – у всех на слуху. Они уже, можно сказать, стали притчей во языцех. Насколько редакции заинтересованы в том, чтобы освещать эту тему?

– Приоритетные национальные проекты – то, что действительно сейчас волнует россиян, будь то жилищное строительство или медицинская помощь. Государство вплотную занимается самыми насущными проблемами, уже заметны очень позитивные перемены. И это, несомненно, повод для разговора. Мы рассказываем о том, что интересно нашим зрителям. Это основной критерий отбора материалов для программы, поэтому нацпроектам уделяется достаточно много внимания.

– Участие в профессиональных конкурсах. Что это дает творческому коллективу? Какова цель представления своих работ на подобных конкурсах?

– Это очень важно – получить адекватную оценку своей работы. Абсолютно правым и уверенным в своих действиях может быть только сумасшедший. Да, творчество – весьма субъективный и неоднозначный процесс. И все же знать, в верном ли направлении движемся, необходимо. Журналистские конкурсы помогают в этом. К тому же, у тех, кто в составе конкурсной комиссии отбирал лучшие материалы, взгляд на наш продукт более свежий, «незамыленный».

– А кто вошел в состав компетентного жюри?

– Вы совершенно правы. Именно компетентного. В конкурсной комиссии были те, кто непосредственно занят реализацией нацпроектов в Мурманской области и отлично разбирается в проблемах и успехах на этой ниве – заместитель губернатора Сергей

Взрослые интересы молодых журналистов



Наталья Рихтер

Субботин, например, или Алексей Паламарчук – начальник управления по вопросам реализации приоритетных национальных проектов и взаимодействия органов государственной власти областного Правительства. Но учитывалось и мнение профессиональных журналистов, настоящих «гуру» мурманской журналистики. Это председатель правления Мурманской областной организации Союза журналистов России Николай Бахшевичков и Василий Белоусов – собственный корреспондент Агентства ИТАР-ТАСС по Мурманской области. Их оценка и признание дорогого стоят.

– «ТНТ-Блиц» заняла не только первое

место в номинации «Лучшая телевизионная компания», но и выбрала все номинации в конкурсе журналистов. В чем, на ваш взгляд, причина успеха?

– Первое место «в личном зачете» заняла Елена Мальцева, второе решено было не присуждать, «бронза» досталась Наталье Шамановой. И мы все очень рады за наших корреспондентов. Их победа не просто приятна, но и немного неожиданна. Скажу откровенно, представление их авторских материалов на конкурс Правительства области было весьма рискованным экспериментом. Обе – недавние выпускницы журфака, работают в нашей компании меньше года. И уже добились таких результатов! Мы – молодая телекомпания, наверное, поэтому именно у нас есть все возможности реализовать свои замыслы и здоровые амбиции. В некоторой степени, это часть нашей кадровой политики – поощрять инициативных, энергичных и смелых к поиску новых решений и оригинальных идей. Шанс для развития и личностного роста – то, что мы всегда готовы предложить нашим сотрудникам, подающим надежды и оправдывающим их.

– Но ведь и телекомпания не стоит на месте. Чем собираетесь удивить зрителей в будущем?

– Когда-то «Блиц» был региональным лидером по количеству выпускаемых тематических программ. Они исчезли из эфира, когда пришло понимание того, что брать нужно не числом, а умением. Теперь мы готовы предложить действительно качественный телевизионный продукт. Не буду раскрывать все секреты, но наметку: новые проекты сейчас в работе. И совсем скоро у вас появится шанс их оценить.

СЛУЧАЙ из ЖИЗНИ, или КАК ЗАКАЛЯЛАСЬ СТАЛЬ:

В конце ноября наша съемочная группа отправилась в Ловозеро освещать выездное заседание комиссии по реализации приоритетных национальных проектов. Журналист и оператор ходили вслед за Юрием Евдокимовым, не отставая ни на шаг. Обошли вдоль и поперек всю ревинскую школу, попутно записывая интервью с работниками, выискивая удачные планы, не забывая ловить важные фразы губернатора. После двухчасовой работы в режиме нон-стоп – еще 3 часа подведения итогов. Долгожданный обед и... домой. Каково было разочарование, когда в полтора часа езды до Мурманска старенькая Газель, которая служила транспортом для всех журналистов, приказала долго жить. Как объяснил водитель – чуть не отвалился бензобак. Пришлось остановиться. Поздний вечер, непроглядная мгла полярной ночи, мороз, метель, нефункционирующий автомобиль и толпа жаждущих домашнего уюта акул перьев, микрофонов и всего прочего. Пока водитель пытался воскресить микроавтобус к движению, журналисты на улице занимались утренней гимнастикой в вечернее время, дабы не оставить между Мурманском и Ловозером драгоценное здоровье. И одновременно старались найти выход, точнее, выезд из плачевной ситуации. В роли спасителя оказался не добрый водитель-дальнобойщик, а главный ветврач Мурманской области Андрей Чернев. Подъехал на новеньком Форд-Фокусе, пригласил журналистов продолжить путь в автомобиле повышенной комфортности. Не оставял же, в конце концов, бедолаг на пропитание голодным диким собакам, да к тому же в объятиях заполярной зимы. До дома добрались быстро. Кассету с материалом в редакцию доставили вовремя.

к 70-летию Мурманской области

Почетный гость МИДа

10 апреля в Москве, в Культурном центре Министерства иностранных дел России, состоялась презентация экономического и инвестиционного потенциала Мурманской области, приуроченная к 70-летию со дня ее образования. В презентации приняли участие представители федеральных и региональных органов власти, дипломатических кругов, а также около ста иностранных дипломатов, аккредитованных в Москве. Гостями Москвы стали представители ведущих предприятий и организаций региона, Вооруженных сил,

общественности, сферы здравоохранения, образования и культуры.

В числе почетных гостей в состав делегации Мурманской области по личному приглашению губернатора Юрия Евдокимова вошли капитан Мурманского морского пароходства Александр Спирин, Герой России, командир атомной подводной лодки Сергей Рачук и чемпионка мира по летнему биатлону Екатерина Сидоренко.

Первое слово было предоставлено министру иностранных дел России Сергею Лаврову. В своем выступлении он подчеркнул, что Мурманская область – это регион с богатой культурой и историей, который добился весомых результатов в развитии экономического, в том числе энергетического, потенциала, горнорудной базы, расширении связей с партнерами из зарубежных стран.

С подробным докладом о развитии региона выступил губернатор Мурманской области Юрий Евдокимов. Он рас-



Сергей Рачук, Екатерина Сидоренко и Александр Спирин

сказал о природных ресурсах нашего края, его людях и возможностях. Выступление губернатора сопровождалось демонстрацией слайдов и фильмов, благодаря которым слушатели смогли более наглядно представить себе богатства Колыского полуострова. Экспозиция, представившая успехи региона в промышленном и социальном развитии, вызвала живой интерес со стороны присутствовавших на презентации российских и иностранных

гостей. Перед собравшимися выступили творческие коллективы области, в том числе и представители коренного народа – саамов.

От имени наших северных соседей о сотрудничестве с Мурманской областью рассказал посол Королевского Посольства Норвегии в России господин Ойвинд Нордслеттен.

Были на встрече и неформальные контакты. В беседе с капитаном Александром Спириным посол Великобритании в России Энтони Рас-



сел Брентон выразил восхищение героизмом и мужеством наших воинов в годы второй мировой войны. Посол Норвегии расспрашивал арктического капитана о походах на Полюс. Интересовался морским транспортом и корейский дипломат – бывший моряк, ходивший в рейсы на танкерах.

Особый колорит встрече придали модели ледоколов, чучела северных птиц и оленей, украсившие помещения культурного центра. А на фуршетном столе возвышалась композиция из белого шоколада с фигурками белых медведей, северных оленей и даже с парусником, стремительно летящим по волнам.

Презентация в Москве стала одним из первых мероприятий в череде юбилейных и позволила привлечь внимание к нашему региону российской и международной общественности.

Мария РОЩИНА.

Фото Валерия ВАСИЛЕВСКОГО.



Юрий Евдокимов и Сергей Лавров

Ветеран Арктики и Антарктики

18 марта 1925 года Совет труда и обороны выпустил постановление о первой в истории Советской России программе судостроения на пятилетний срок. Уже 1 мая в торжественной обстановке на Северной верфи в Ленинграде была заложена серия из двух рефрижераторных грузопассажирских судов – теплоходов «Андрей Жданов» и «Ян Рудзутак» (впоследствии «Мария Ульянова»). Вскоре верфь получила дополнительный заказ от Совторгфлота на строительство еще четырех таких же теплоходов, оснащенных мощными холодильными установками: «Феликс Дзержинский», «Смольный», «Кооперация» и «Сибирь».

Все теплоходы были одновинтовые, двухпалубные, со средней надстройкой, полуютом и полубаком длиной 104 и шириной 14,6 м. Имелись две мачты, корпус отвечал требованиям Английского Регистра Ллойда и Регистра СССР и имел усиленное крепление носовой части, руля и винта на случай плавания во льдах. Основные данные: водоизмещение 5670 т, пассажироместность 300 человек, осадка в грузу 5,70 м. Энергетическая установка (один дизельный двигатель завода «Русский дизель» мощностью 2400 л.с.) обеспечивала скорость хода около 13 узлов.

«Кооперация» сошла со стапеля в 1928 году, была зачислена на баланс Балтийского морского пароходства и почти 11 лет работала на регулярной линии Ленинград – Гавр – Лондон. В 1935 году на борту «Кооперации» из Франции, где проходил Первый конгресс писателей в защиту мира, возвращался в Россию всемирно известный писатель Алексей Толстой. Об этой поездке он написал несколько статей в газете «Известия». В 1936 году во время гражданской войны в Испании судно перевозило туда добровольцев, военных специалистов, продовольствие и медикаменты, а обратно вывозили детей республиканцев. В 1937 году на борту «Кооперации» был доставлен из США в СССР самолет Ант-25, на котором В.П. Чкалов, Г.П. Байдуков и А.В. Беляков совершили знаменитый беспосадочный перелет Москва – Портленд (США) через Северный полюс.

Начало второй мировой войны застало «Кооперацию» в норвежском порту Берген, откуда

ее направили в Мурманск. Некоторое время спустя она была переоборудована в плавбазу для подводных лодок. Судну дали новое название «Ветер» и поставили в Оленью губу, где под прикрытием зенитных орудий экипажи подводных лодок после изнурительных походов имели возможность отдохнуть и пополнить запасы. Было все: и боевые раны, и пожары, и затопления...

День Победы встретили лишь три судна этой серии из шести, и среди них – «Кооперация». Сразу после войны теплоход вернули Балтийскому пароходству, где он несколько лет совершал регулярные рейсы в Щецин, Лондон и Хельсинки – Стокгольм.

В 1954 году после большой модернизации в Висмаре «Кооперация» вновь была передана в Мурманское морское пароходство. Судно могло теперь перевезти лишь 172 пассажира, но при этом условия для них стали значительно лучше. Были обновлены пассажирские каюты, камбуз, судовой ресторан и бар. Принимал теплоход заслуженный моряк, впоследствии известный путешественник и мастер спорта СССР, капитан А.С. Янцевич. Под его командованием «Кооперация» открыла первую в истории Севера арктическую пассажирскую линию Архангельск – Тикси – Певек.

В 1955 году «Кооперация» вместе с дизель-электроходом «Обь» и теплоходом «Лена» вышла из Калининграда к берегам Антарктиды в Первую советскую антарктическую экспедицию, которую возглавил Михаил Сомов. Впоследствии «Кооперация» неоднократно совершала рейсы к берегам Антарктиды, доставляя туда специалистов и грузы для строительства широко известного в советское время поселка «Мирный» и участников антарктических экспедиций.

Теплоход доставил в «Мирный» и американского ученого Гордона Картрайта, который



дал высокую оценку экипажу и судну.

В 1957–58 годах на борту «Кооперации» к берегам Антарктиды ходил известный эстонский писатель Юхан Смуул, написавший в плавании свою «Ледовую книгу». Книга была удостоена Ленинской премии, переведена на 33 языка и стала своеобразным литературным памятником теплоходу.

За Полярным кругом судно проработало достаточно долго. Достигнув возраста 40 лет, решением руководства ММФ теплоход «Кооперация» в 1968 году был передан от Мурманского на баланс Черноморского морского пароходства и приписан к Одесскому порту. Ему также установили ограничения по району плавания. С 1969 по 1979 год «Кооперация» обслуживала ближневосточную линию Одесса – Латакия – Бейрут – Александрия – Одесса.

Моряки-ветераны наверняка помнят эти тревожные рейсы середины 70-х, когда в Ливане резко обострились разногласия между христианами, мусульманами и палестинскими беженцами. Об одном из таких «огненных рей-

сов» «Кооперации» было рассказано в документальной повести Б. А. Ремена «В чужом порту, вдали от дома», опубликованной в 1979 году в журнале «Морской флот». В том же году в Одесском дворце культуры моряков на Приморском бульваре состоялся праздничный вечер, где чествовали «Кооперацию», которой исполнилось 50 лет.

В конце 70-х было создано совместное предприятие «Интерлихтер», и в устье Дуная начали оборудовать базу для обработки лихтеровозов (впоследствии порт Усть-Дунайск). И вот дан новый курс «Кооперации» – на Жебриянскую бухту, где судно предстояло стать домом для управленцев порта. На теплоходе разместили все управление, обустроив для этого служебно-бытовые помещения. Экипажи лихтеровозного флота Советского Дунайского пароходства и члены их семей, наверное, еще помнят этот белый с ржавыми потеками силуэт, возвышавшийся на одном и том же месте почти 10 лет на фоне камыша, осоки и темно-зеленой морской воды.

Но старость берет свое: начали протекать клепаные швы, ржавели и гнили надстройки и палубы, да и разросшийся штат Усть-Дунайского порта уже не помещался в ставшие тесными помещения «Кооперации». Вскоре ей на смену пришел другой ветеран пассажирского флота – «Моисей Урицкий», а для «Кооперации» проложили последний курс – на судоразделочную верфь египетского Порт-Саида. В один из пасмурных осенних дней ветеран Арктики и Антарктики, отдав швартовные канаты, с трудом оторвался от берега с помощью чужого океанского буксира. Ведомая своим поводырем, «Кооперация» медленно и плавно скрылась за горизонтом...

Вячеслав КИСЛЯКОВ.
Капитан-наставник СБМ.

имя на борту

Поморские корни нашего флота

Транспортные и нефтеналивные суда, пополнявшие флот Мурманского морского пароходства в последние годы, получили звучные имена в честь старинных поморских мест. Грумант, Индига, Варзуга – это не просто географические названия, это и история северного мореплавания. Эти имена много говорят бывалым мореходам, но не все молодые моряки знают об их происхождении. По просьбам наших читателей мы начинаем серию очерков, посвященных славным поморским именам судов Мурманского пароходства.

Индига

Пять лет назад, в июле 2003 года, в состав нефтеналивного флота пароходства вошел танкер «Индига» усиленного ледового класса 1А девейтом 15748 тонн, построенный на верфи «Нобискруг ГмбХ» корпорации «Квернер Маса-Ярдс» в городе Рендсбург (Германия). В 1995 г. еще под финским именем «Лунни» он прошел переоборудование на верфи «Хельсинки Нью Шипъярд», при этом на судне был установлен электрический привод Azipod мощностью 11,4 Мегаватт. Под тем же именем танкер, еще до его приобретения, был испытан специалистами нашей компании во фрахте для осуществления нефтеналивных перевозок в Арктике и зарекомендовал себя с хорошей стороны.

Свое новое имя танкер получил



от одной из северных рек. Индига – река в Ненецком национальном округе Архангельской области. Ее длина 193 км, площадь бассейна 3790 кв.км. Индига берет начало в болотах и озерах Тиманской, или Малоземельской, тундры, общее направление течения на Северо-Запад. Поблизости от устья река прорывает себе проход через отроги Тиманского хребта и впадает в Индигскую губу Баренцева моря. В верхнем течении имеет перепады и пороги, в низовьях – медленное течение и широкую пойму. Питание вод преимущественно снеговое. Индига замерзает в конце октября – начале ноября, а вскрывается в мае.

Сейчас судоходство на Индиге возможно на 25 км во время прили-



Танкер «Индига»

ва. Но около ста лет назад энциклопедия Брокгауза и Ефрона указывала: «Индига судоходна на значительном протяжении своего течения и при устье имеет значительную глубину. Река богата рыбой, а берега – лугами». Тогда река входила в состав Мезенского уезда, который занимал половину территории Архангельской губернии и включал в себя земли от нынешней западной границы Мезенского района до Урала, а также острова Ледовитого океана – Вайгач и Колгуев.

Мезенские поморы рано освои-

ли морские просторы и плавали в арктических морях. Уже в XV веке им был известен путь на Грумант (архипелаг Шпицберген) и Новую Землю. В 16 веке они знали морской ход на Печору и Обь. Опыт плавания поморов и их умение выживать в суровых условиях севера нашли применение в науке: ни одна серьезная

экспедиция в Арктику и приарктические районы начиная с Великой Северной экспедиции (1734–1737 гг.) не обходилась без них. В знак признательности заслуг мезенских поморов девятнадцать географических точек Арктики получили их имена.

На правом берегу реки Индиги, в 15 километрах от устья, расположен одноименный оленеводческий поселок. Он возник на месте сезонного промыслового участка мезенских поморов, существовавшего с XVIII века. Основными занятиями

его жителей были охота, промысел рыбы в реке Индиге, Индигской губе и на Индигских озерах. В 1934 г. в Индиге был построен рыбоконсервный завод, выпускавший 2,5 млн банок в год. В 1935 г. открылась начальная школа с интернатом, а в 1949 г. – электростанция. В 1950 г. в связи с сокращением добычи рыбы завод был преобразован в рыбообрабатывающую базу Печорского рыбозавода.

С начала 60-х годов Индига – центральная база оленеводческого совхоза «Индигский», созданного на базе колхоза «Тиманец» и оленсовхоза «Индигский». С переводом козовников на оседлость в конце 50-х годов в поселке началось интенсивное строительство домов для семей оленеводов. В 1993 г. в Индиге насчитывалось 237 хозяйств и 809 жителей, работал рыбоприемный пункт, участковая больница, средняя школа, Дом культуры. В 1998 г. – 228 хозяйств и 709 жителей, в 1999-м – 739 жителей, из них 375 – ненецы.

Сейчас поселок Индига является административным центром Тиманского сельсовета, который входит в состав муниципального образования «Заполяный муниципальный район» Ненецкого АО.

Валентина КАРЕПОВА.



Как мы победный год поторопили

Эта история из моей юности военных лет и по сей день вызывает у меня романтические воспоминания. Я работал литсотрудником газеты Мурманского пароходства «Моряк Заполярья», дружил с коллегой из газеты береговой службы Северного флота «За победу» Николаем Князевым. Сблизила нас любовь к фотоделу. Николай был неразлучен со своей узкоплечной «Лейкой», я же не расставался с громоздким, зато надежным «Фотокором». Частенько мы выручали друг друга: мои снимки появлялись в его газете, а снимки Николая – в моей.

В военные годы всегда не хватало фотоматериалов, но голь, как известно, на выдумки хитра. Вместо дефицитных пластинок для моего «Фотокора» Коля предложил использовать рентгеновскую пленку, которую без проблем можно было приобрести в аптеке. Так появился не учтенный редакторами ресурс, который мы порой использовали в своих целях.

Однажды в сорок четвертом году, под осень, когда благодаря нашим зенитчикам налеты вражеской авиации на Мурманск почти прекратились и режим в городе стал более свободным, Николай предложил посетить зенитную батарею, расположенную в горах.

– Представляешь, – вздохнул рассказывал он, – там одни девчонки. Симпатичные! Одна увидела у меня фотоаппарат и попросила сфотографировать: мол, многие месяцы воюют в сопках, а домой еще ни одной фотографии послать не смогли. Ну я и пообещал посетить их с настоящим мастером этого дела – я имел в виду тебя. Выручим девчонку? Там, между прочим, и твои зем-

лячки из Коми есть. А с командиром батареи я уже договорился.

Ну как тут было не согласиться: оба молодые, неженатые, а девчата, по его словам, одна другой краше... Через неделю, заготовив фотоматериалы, мы уже ехали на попутном грузовике к зенитчицам. Одна из их землянок мигмом превратилась в фотосалон. Мы, честно говоря, по уровню были любителями, но чувствовали себя фотокоролями. И сверстницы в той зенитной землянке казались нам божественными созданиями, пусть не пользовались они макияжем и держались скованно, и одежда у них была – казенные юбки и гимнастерки от кутюрье «Военпошива!» Мы глаз от них не могли оторвать. Робкие невесты, уставшие от войны, заждавшиеся мужского внимания и восхищения, как они были дороги нашему сердцу! И мы старались с другом как никогда до этого: фотографировали и в землянке, и на улице, по одной и парами, и группами. Не заметили, как закончились пленка и пластинки. А тут и попутная машина пришла. Залезая в кузов, услышали девичьи голоса:

– А снимки-то когда будут?

– Скоро, через неделю! – выкрикнул Николай.

Увы, мы предполагали, а война располагала. Не хватало бумаги, проявителя, нас посылали на срочные задания... Неделька растянулась на месяц. Лишь в конце декабря, когда Мурманск погрузился в полярную ночь, а ориентироваться на улицах города, соблюдавшего светомаскировку, помогал только белющий снег, подвернулся



Боевые зенитчицы

попутный транспорт. Так в одну из предновогодних ночей, в канун победного сорок пятого года, мы добрались до знакомой зенитной батареи.

От дороги до расположения зенитчиц продвигались по заметенной, еле видной тропинке, чуть ли не на ощупь. Вот и землянка. Скрипнула дверь, мы вошли и первым делом вывалили на стол свою продукцию. Надо сказать, снимки получились удачными. Не прошло и пары минут, как весть о нашем прибытии разнеслась по батарее. Девушки стали стекаться в землянку, быстро находили свои фотографии, любовались, радовались совершенно по-детски.

– Теперь дома на нас, вояк, смогут посмотреть! – задорно рассмеялась одна курносенькая девчушка. – Девчата, это же эпическое событие – впервые за всю войну фотокарточки получить. А не отметить ли нам Новый год на два дня раньше?

Подружку поддержали все зенитчицы. В один миг на застеленном чистой простыней столе появились бутылки со спиртным, сэкономленным по причине его весьма умеренного употребления слабым полом. Были выложены продукты «второго фронта» – американские мясные консервы, макароны, фасоль. Не бог весть что по нынешним временам, а тогда мы закатали пир на весь мир. Тостов звучало много: за наступающий сорок пятый, за здоровье родных и близких, за тех, кто в море и окопах, и, конечно, главный – за победу. Потом пошли песни, тан-



Юрий Кочев в годы войны был молодым корреспондентом

цы. Никогда я с таким упоением не танцевал!

Веселье продолжалось и после нашего ухода. Нам с Николаем надо было до утра добраться до города, а идти-то ночью, пешком, через снежные сугробы. Перед уходом пообещали девчонкам, что, если сможем, приедем на 23 февраля или на 8 Марта. Не смогли.

...Один из моих любимых фильмов – «А зори здесь тихие». Когда смотрю его, невольно вспоминаю и тех зенитчиц-красавиц, которых когда-то мы фотографировали с Николаем. Так и не удалось нам встретиться ни с одной из них после войны. Не пересеклись наши дороги. Но память о досрочной встрече Нового года, самого яркого для нашего народа – года, который принес нам Победу (исполнилось наше желание, выраженное в главном тосте!), то и дело возвращает меня на шесть десятков лет назад – в пору юности, когда смерть ходила по пятам, а любовь жила в сердце лишь в трепетном ее предощущении.

ЮРИЙ КОЧЕВ.

Сыктывкар.

Фото с сайта «Мурманск военный».



Мурманск после бомбежки

корпоративная культура

Если зазвонил телефон...



Жизнь современного делового человека невозможна без телефона. Телефонные разговоры – это очень важная составляющая делового общения. Значительная часть служебных контактов с партнерами, чиновниками, клиентами происходит именно по телефону. По первым же произнесенным словам человек на другом конце провода составляет мнение не только о зво-

нящем, но и обо всей организации. И незнание «телефонного» этикета может нанести серьезный вред репутации и имиджу делового человека.

Основные правила хорошего тона во время деловых телефонных разговоров довольно просты. Договариваясь о звонке, всегда уточняйте, когда его удобнее сделать. После набора номера не следует долго держать трубку, если никто не отвечает. Максимальная продолжительность ожидания – шесть гудков. Не забывайте здороваться. Психологи рекомендуют говорить: «Добрый день!», а не «Здравствуйте». А вот «Доброе утро!» и «Добрый вечер!» нежелательны: у нас рабочий – день.

После приветствия пригласите к телефону интересующего вас человека, затем представьтесь. Первым называет себя тот, кто звонит. Допустимо не называть

себя, если на месте нет того абонента, с которым вам необходимо поговорить. Можно поинтересоваться, когда он будет на месте, или попросить что-либо ему передать.

С точки зрения правил хорошего тона, позвонив, не стоит спрашивать «Вы кто? А какой у вас номер?», но можно уточнить, правильно ли вы набрали номер и дозвонились ли туда, куда хотели. Если вы ошиблись номером, то при следующем наборе сразу уточните, тот ли это номер, что вам нужен. Если разговор прервался по техническим причинам, то перезвонить должен инициатор разговора.

Звонок по телефону должен быть кратким. Не забывайте: время – деньги! Рекомендуемая продолжительность деловой беседы – не более семи минут. В начале разговора уместно спросить, располагает ли собеседник временем и в каком объеме. Если он занят,

извинитесь и поинтересуйтесь, когда лучше перезвонить. При звонке на мобильный телефон стоит поинтересоваться, удобно ли сейчас вашему собеседнику разговаривать с вами.

Отвечая на телефонный звонок, необходимо снимать трубку до четвертого-пятого звонка. Такие ответы как «Да!», «Алло!», «Слушаю!» в служебной обстановке недопустимы. Можно не называть своей фамилии, ограничившись лишь обозначением должности или отдела компании. Важно, чтобы набравший ваш номер человек понимал, куда именно он позвонил, и кто с ним говорит. Если к телефону просят вашего коллегу, выяснять, кто его спрашивает, считается неприличным.

Если в вашем кабинете находится посетитель, то общение с ним, несомненно, является приоритетным. Конечно, следует ответить на входящий звонок, но только для того, чтобы выяснить,

кто звонит, и сообщить, когда вам можно перезвонить, или попросить собеседника оставить свой номер и пообещать перезвонить ему позже. Если у вас посетители, а вам необходимо позвонить, то следует перед ними извиниться, а сам звонок постараться сделать максимально коротким.

Заканчивает разговор тот, кто позвонил. При разговоре с начальником инициатива завершения разговора должна исходить от него. Если беседа затягивается, можно подвести итог, воспользовавшись фразами: «Полагаю, что мы обсудили все вопросы», «Благодарю, что вы уделите мне время» и тому подобное. И самое главное, будьте доброжелательны. Ведь приветливая улыбка передается даже по телефону.

Подготовила
Дарья ДОЦЕНКО.



«О-ла-ла! Ка-ра-шо! Вуаля!»

В январе 2008 года на атомном ледоколе «Вайгач» работала французская телегруппа государственного канала «Франс-3». Экипаж «Вайгача» под руководством капитана Александра Скрябина уже четвертый месяц занимался своим обычным делом: проводкой транспортных судов из Енисея в Карское море и обратно. Журналист Шарль Яник, оператор Денис Бассомпьер, звукооператор Ален Барнольт и продюсер Алла Швелкина поднялись на судно в порту Дудинка.

На телеканале «Франс-3» более тридцати лет выходит популярная программа под названием «Талас-са», что в переводе с греческого языка означает «Море». Она напоминает наш бывший «Клуб путешественников», правда, все сюжеты «Талассы», как нетрудно догадаться из названия, неизменно посвящаются людям морских профессий, портовым городам, морским и океанским путешествиям. Офис программы размещается на белоснежной двухпалубной яхте, которая стоит у набережной реки Сена в Париже. Оригинальная заставка «Талассы» (стилизованная рыба превращается в парусник, который, в свою очередь, распадается на косяк мелких рыбок) знакома многим телезрителям Евросоюза.

Французы и их переводчик, москвичка Алла, планировали на «Вайгаче» подготовить 26-минутный сюжет об атомном ледоколе, повседневных буднях его экипажа и поселках Крайнего Севера. «Интересно, удастся ли нашим гостям хоть что-нибудь снять на открытой палубе, если метели и мороз не ослабнут? – думали мурманские моряки». До приезда французов целых три недели подряд бушевала непогода, нещадно заваливая палубы снегом и сокращая видимость практически до нуля. «Ничего, – оптимистично улыбался оператор Денис, – все будет ка-ра-шо!»

Хотите – верьте, хотите – нет, но



Съемки в Арктике

на следующий день после приезда иностранцев температура с минус 28 резко поднялась до минус 9, прошла и надоевшая метель. «Это мы вам погоду исправили, – сказал журналист Шарль. – Привезли на Север частицу теплоты родной Франции».

Таким образом, благополучно начались съемки всего и вся на борту судна с энергией и темпераментом южан, днем и ночью. Уши ледокольников непривычно ловили звуки французской речи вперемешку с исковерканными русскими словами: «О-ла-ла! Ка-ра-шо! Вуаля!». Мне капитан поручил сопровождать иностранцев на открытых палубах по соображениям техники безопасности. И не зря! Смотрю, мои подопечные собираются взобраться на фок-мачту к локатору. «Нельзя ни в коем случае, это опасно, – говорю им. – Неужели вы не знаете, что там сильное электромагнитное излучение?» Оказалось, что не знают. «Не беспокойтесь, монсьеюр Алексей, – говорит оператор Денис. – Я быстро, к тому же, у меня есть страховка». С помощью переводчицы мне все же удалось призвать гостей к благора-

зумию.

Ледокольщики от чистого сердца оказывали всякое содействие съемочной группе. Надо что-то подсветить на льду прожектором? Пожалуйста! Убирать снег так, чтобы оператору было удобнее снимать? Нет проблем! Хотите снять ледокол со стороны? Сделаем! Во время экскурсии французов по машинному отделению я с любопытством наблюдал, как они заставляют главного механика Матусевича третий раз подряд подниматься и опускаться по одному и тому же трапу. Ждал, когда Сергей Иванович скажет: «Все, хватит с меня!». Однако, главный механик, вытирая пот со лба и улыбаясь, безропотно шел навстречу пожеланиям телегруппы. Да, долготерпение – неотъемлемое качество русского моряка!

Отловив однажды 2-го электромеханика Свербеева, Шарль Яник через переводчицу попросил поменять лампу в прожекторе. Прожектор был в порядке, просто французам хотелось запечатлеть сам процесс. «Пардон, месье, – ответил Олег. – Замена лампы – сложный



Телегруппа «Франс-3» (слева направо): оператор Денис Бассомпьер, журналист Шарль Яник, продюсер и переводчик Алла Швелкина, звукооператор Ален Барнольт

процесс. Это Вам не в сортире лампочку вывернуть!». «Сортир» слово французское и Шарль все понял, но Свербеева отпустить не торопился, уговорив его хотя бы симитировать обслуживание прожектора.

Во время пребывания французов на борту не обошлось без мистики. Им почему-то фантастически везло с погодой. «Вот это да, – удивлялся глава Диксонского района Николай Петухов, встречая прибывшую в гости телегруппу. – Метель закончилась буквально перед вашим появлением!». А вот еще примеры. Во время проводки ледоколом транспортного судна на буксире вплотную, иностранцы полюбопытствовали, бывают ли случаи обрывов бук-

сирного троса? Им ответили, что такое случается, но редко. После данного разговора, на глазах у французов как по заказу обрывается буксир! Как-то спрашивает журналист, почему на ледоколе нет вертолета, и пустует вертолетный ангар. Ему ответили: вертолет – дорогое удовольствие и в настоящий момент не нужен, судно обходится без воздушной разведки, получая со спутников карты ледовой обстановки. Французы очень хотели запечатлеть вертолет. И что вы думаете? В этот же день одному из членов экипажа по причине аппендицита пришлось срочно вызывать вертолет! Некоторые северные моряки стали поглаживать на иностранных пассажиров с опаской.

Чуть более недели ледокол «Вайгач» катал телегруппу «Франс-3», а потом благополучно возвратил ее обратно в Дудинку.

– Ка-ра-шо! – с чувством удовлетворения воскликнули французы перед расставанием.

– Тре бьен! – ответили моряки, тоже ведь не лыком шиты («требьен» означает «очень хорошо»).

– До свиданья! – с ударением на последнем слове произнесли французы.

– Оревуар! Бон вояж! – сказал экипаж и облегченно вздохнул. Международные отношения завершились, далее рейс продолжался в обычном режиме.

Алексей СУСЛИКОВ.

Инженер спецсвязи а/л «Вайгач».

Фото автора.

В апреле редакция газеты «Арктическая звезда» получила от нашего постоянного автора Алексея Сусликова необычный подарок – его книгу, изданную в Мурманске в 2007 году. Это фантастическая сказка для детей «Приключения мышат на маленькой подводной лодке». Дружба и доброта, смелость и любознательность помогли четырем полевым мышатам совершить полное опасностей и приключений путешествие на игрушечной подводной лодке в страну Мышляндию и выйти победителями в борьбе с хищными рыбами, совой и бандой котов. Тираж книги – 1500 экземпляров.

из дальних странствий

Как звали отца «отца марксизма»?

После завершения очередного круиза с англичанами на нашем пассажирском теплоходе неделю работала целая комиссия так называемых «компетентных органов», выясняя, не завербован ли кто-нибудь из моряков иностранной разведкой, а заодно – куда подевал «чаевые», которые запрещено было брать.

Что касается меня, судового врача, то в отличие от прочего обслуживающего персонала, «чаевые» мне никто даже не осмеливался предлагать, ибо, по представлениям англичан, доктора – столь обеспеченные люди, что их можно просто обидеть мелкой подачкой.

Тем не менее, мне, как и другим членам экипажа, было предложено составить реестр своих покупок за несколько месяцев с указанием цен. Но это было еще не все. Требовалось составить финансовый отчет не только в отношении себя, но и в отношении тех лиц, с которыми ходил на берег в увольнение. Такой перекрестной проверкой комиссия надеялась выявить тех, у кого расходы превышали легальные доходы, чтобы обвинить их в незаконном получении и присвоении «чаевых».

Задание, которое мы получили, сидя, словно школьники на экзамене, перед чистыми листками бумаги в кают-компании, только на первый взгляд могло показаться легким. Мало того, что я не помнил стоимости покупок своих спутников, во многих случаях я просто

не знал их, ибо в нарушение инструкции по увольнению я по-человечески стыдился роли соглашателя и, будучи старшим группы, доверительно разрешал своим подчиненным разойтись в больших магазинах по своим интересам.

– Я не помню, кто что покупал и почему, – заявил я «компетентному», разрабатывавшему меня. – Свои-то покупки с грехом пополам вспоминаю.

– Только не надо, доктор, ссылаться на память! – ответил «сероглазый», сверля меня своим стальным и острым, как штык, взглядом, пронизывающим до самого позвоночника (их, наверное, этому специально обучают). – Вон у вас в судовой аптеке сколько лекарств, и все вы их прекрасно помните.

– Ну, – смутился я, – откровенно говоря, и лекарства свои не все помню, ориентируюсь по фармакологическим справочникам. ... А вот вы разве помните, сколько стоит ваш костюм?

– Мой костюм стоит сто тридцать семь рублей сорок восемь копеек! – жестко отрезал чекист, не оставляя мне шанса вывернуться в отношении человеческой забывчивости.

– Ну, если у вас такая отличная профессиональная память, – стал внутренне вскипать я, – тогда вы наверняка помните, как звали отца Карла Маркса.

Был в нашем институте преподаватель, который «сажал» студентов такими вопросами.

– Фридрих... – не совсем уверенно ответил мой визави.

– Фридрихом звали Энгельса, – возразил я, – у отца Карла Маркса было другое имя... Вот видите, вы, коммунист, оказывается не помните как звали отца «отца марксизма», хотя наверняка изучали его биографию. Только не обратили внимания на отчество Карла Маркса, потому что в Германии не принято пользоваться отчествами. Вот и не отложилось в памяти, хотя могу держать пари, что помните, как звали жену Карла Маркса: Жени фон Вестфаллен. Потому что она была первой красавицей Трира и на год старше супруга. А это интересно и запоминается.

– Так как же звали отца Карла Маркса? – спросил мой дознаватель, перестав высверливать во мне дырку, а напротив, доброжелательно и мило заулыбавшись (их этому тоже, наверное, учат).

– А вы попытайтесь вспомнить! – уже более нахально посоветовал я. – И не ссылайтесь при этом на плохую память! Маркс ведь был единственным в своем роде, это вам не разнообразные товары, купленные в разных портах разных стран за разные цены! Тем более что каждый год пятого мая наша страна

официально празднует день рождения Карла Маркса, и его биографию во всех вариациях повторяют газеты, радио, телевидение.

– Ладно, – согласился «компетентный», убедившись на личном примере, что человеческая память может иметь изъяны, – можете быть свободны, доктор.

Однако в конце рабочего дня мой «сероглазый» неожиданно нагрянул в мою каюту. Я внутренне напрягся, ожидая неприятностей.

– Да нет, доктор, – заметив мою реакцию, успокоил меня мой «куратор», – я буквально на секунду... Представляете, специально опросил всех своих – никто и вправду не может вспомнить, как звали отца Карла Маркса.

– Отца Карла Маркса, – не стал я более «тянуть кота за хвост», – звали Генрих. И полное имя основоположника марксизма: Карл Генрих Маркс! Или «Генрихович» – как вам будет угодно...

Ну, спасибо... – словно разочарованный простотой ответа, поблагодарил «сероглазый», оставляя в моей каюте профессиональную улыбку «чеширского кота», прежде чем закрыть дверь с другой стороны.

– Ну, пожалуйста! – ответил я вслед.

Виталий ЯКОВЕНКО.

Из книги «Байки и тосты морского эскулапа».

Б еда с теплоходом «Шура Кобер» случилась не в узком фарватере пролива или реки, а в Северной Атлантике. До входа в залив Святого Лаврентия оставалось каких-то двое суток хода, когда теплоход оказался в зоне разыгравшегося шторма. Стараясь держаться носом на волну, он следовал галсами (переменными по курсу ходами). Судно то взлетало на гребень волны, то зарывалось полубаком в пучину, и тогда свирепый водяной вал стремительно катил по палубе до кормовой жилой надстройки. Встретив препятствие, он превращался в мириады соленых океанских брызг, омывающих стекла иллюминаторов от главной палубы до ходового мостика. Моряки, зачарованно наблюдавшие из кают-компания разъяренную стихию, на которую у капитана не нашлось управы, отпрянули от иллюминаторов. Им оставалось лишь покориться и переждать эту яростную вспышку необузданной атлантической страсти.

Шторм набирал силу и проделывал с теплоходом опасные кульбиты. В один из таких моментов, когда корма провалилась в образовавшуюся гигантскими волнами бездну, ее накрыли потоки морской воды. Ударом волны был сорван с фундамента корпус контроллера шпилья. В палубное отверстие хлынула забортная вода и... затопила электродвигатель рулевого устройства.

Оставшееся без управления в бушующем океане судно неминуемо развернет бортом к волне, а это – предвестник катастрофы! Потому было срочно задействовано ручное управление рулем. Вот тогда стало очевидным, насколько необходим дублирующий электропривод руля! Увы, на судах этой серии он был не предусмотрен...

ЧП, как зачастую на флоте, случилось в ночное время. Капитан объявил аврал и вызвал на мостик электромеханика Михаила Рябых:

– Ну что, Михаил Яковлевич, вот он, твой звездный час!

Время испытаний наступило не только для электриков, но и для всего экипажа. Нет, недаром проводили тренировки по ручному управлению рулевым устройством. В этом случае крутили вручную большой штурвал, механически связанный с зубчатым сектором, который и поворачивал перо руля. Однако тренировки проводились на спокойной воде, и все наделись, что подобное вряд ли произойдет в реальной жизни. Но Уставы и Инструкции на флоте – не чья-то прихоть, они выстраданы на основе многолетней практики морских поколений!

У ручного привода «Шуры Кобер» срочно

организовали вахты: по два матроса на смену. Слава Богу и... электромеханику Рябых – все приборы связи и управления в румпельном отделении работали исправно.

В центре событий оказалась судовая электрогруппа: электромеханик и электрики – вся надежда на ребят! На ручном управлении, когда теплоход доберется до реки Святого Лаврентия, идти опасно. Фарватер насыщен судами, необходима быстрая перекладка руля. Но

вость и профессионализм в реальных условиях. Оценки электрикам выставит сама жизнь, от их умения и решимости во многом зависела судьба экипажа и судна...

С помощью талей удалось разъединить тяжелый двигатель с механическим приводом и поставить его на палубу. Даже заводским рабочим в нормальной обстановке демонтаж мотора доставлял хлопот. А здесь и палуба уходила из-под ног! Характерный запах горелой изо-

Несколько суток электрики почти не спали, со впалыми глазами и осунувшимися лицами они пили чай там же, в румпельном отделении. Голод не ощущался вовсе, он был подавлен той ответственностью, что легла на ребят. Они знали и чувствовали: за ними стоит весь экипаж, который ждет и надеется...

Ремонт выполняли при постоянной качке и страшных ударах волны о борт, который был рядом, в двух шагах. Адский труд в ужасных условиях! В том и суть морского специалиста в отличие от берегового: некого позвать на помощь, вокруг лишь круговорот ураганного ветра и кипящей воды. Надеемся, брат, только на себя!..

Судно сбавило ход и поддерживало связь с береговыми канадскими службами. Помощи пока не просили, надеялись на благополучный исход. И ребята не подвели: бессонные ночи не прошли даром – двигатель в работе!

До острова Ньюфаундленд и в заливе Святого Лаврентия шли самостоятельно в штатном режиме. Однако в реке не могли riskовать: слишком интенсивное движение. Поэтому до порта назначения двигались в сопровождении буксиров.

Безусловно, ремонт, произведенный в таких условиях, к тому же, дефектным проводом, не давал гарантий. В Монреале электродвигатель сдали в заводской ремонт: судну предстоял обратный переход в той же осенней штормовой Атлантике.

Капитан «Шуры Кобер» после встречи с береговыми службами рассказывал:

– Портовые и заводские агенты в Монреале, узнав о действиях наших электриков, были немало удивлены. Подобного в практике иностранных судов просто не могло быть. Судовой электроспециалист у них – в одном «экземпляре». Там непременно вызвали бы спасателей!

Впрочем, этот «замечательный» опыт судоводовых компаний бывшего СССР с приходом экономических «реформ» быстро переняли у зарубежных коллег. После радикальных сокращений экипажей, матросов на судах этой серии стало вдвое меньше, а электриков убрали и вовсе. Почему-то было принято считать, что без электриков можно обойтись: электричество вырабатывал генератор, ток бежал себе по проводам, опять же, без участия электриков. Ходят, мол, бездельники по судну с отверткой-индикатором в кармане комбинезона. Сначала включали их в смежные специальности с матросами, мотористами и даже с матросом-уборщиком, а затем и вовсе избавились...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.



вручную так не получится, как ни крутили штурвал далеко не хилые матросы и медвежьей силы боцманюга.

Работа на флоте приучила опытных моряков к возможным стрессовым ситуациям. Авария с рулевой установкой – не сдача техминимума в теплых и уютных кабинетах пароходства, а очередной экзамен на зрелость, выноси-

ляции знаком электрикам как запах беды. После разборки и дефектации электродвигателя Михаил Яковлевич доложил капитану:

– Межвитковое замыкание в обмотке возбуждения! К сожалению, у нас нет обмоточного провода подобного сечения. Будем снимать поврежденный, пропитывать в лаке и восстанавливать...

энциклопедия пароходства

Вспомним моряков поименно

Огурцов Николай Петрович (1927–1989)
Почетный полярник (1980).

В 1942 г. окончил курсы трактористов и до 1944 г. работал трактористом в МТС в Ленинградской области. В 1943 г. призван в ряды Военно-морского флота. Служил и учился в Кронштадте. В 1945 г. окончил электромеханическую школу. В сентябре 1945 г. по приказу начальника Штаба Беломорской военной флотилии был демобилизован и переведен в систему Главсевморпути. 12 ноября 1945 г. зачислен на ледокол «Капитан Белоусов» на должность трюмного моториста. В 1949 г. окончил курсы техминимума по специальности моториста, получив квалификацию моториста 1-го класса. В январе 1952 г. поступил, а в октябре 1952 г. окончил курсы механиков-дизелистов. После этого был назначен третьим механиком парохода «Якан» Мурманского пароходства. В 1957 г. окончил курсы судовых механиков при Ленинградской школе усовершенствования комсостава. Получил диплом механика второго разряда двигателей внутреннего сгорания. В 1955 г. был направлен на дизель-электроход «Обь» на должность старшего моториста. В составе экипажа участвовал в первой Комплексной Антарктической экспедиции. С 1960 г. – второй механик дизель-электроходов «Ангартэс», «Цимлянсктэс», ледокола «Капитан Белоусов», теплоходов «Туринск», «Полярный». В 1959 г. поступил, а в 1966 г. окончил полный курс Ленинградского арктического училища по специальности: «Судовые силовые установки». С 1966-го до 1976 г. работал в должности главного механика дизель-электрохода «Рионгтэс». Прекрасно изучил силовую установку и механизмы судов типа «Днепрогтэс». В 1978 г.



был назначен главным механиком дизель-электрохода «Гижига». Провел большую рационализаторскую работу по подготовке судна к участию в антарктической экспедиции. В период строительства станции Русская обеспечил рациональную расстановку специалистов, организовал выполнение работ для строительства, монтажа и наладки агрегатов, механизмов и систем станции. Участник 12-ти арктических и трех антарктических рейсов, в каждом из которых показал образцы самоотверженного добросовестного труда. С 1980 по 1987 г. – старший механик теплоходов «А. Невский», «А. Суворов», «Капитан Кудлай», «Капитан Назарьев».

Имел поощрения от Министерства морского флота, руководства области и пароходства.

Климанов Александр Григорьевич (1956–1993)

В 1975 г. окончил Людиновский (Калужская область) машиностроительный техникум и получил диплом техника-технолога сварочного производства. До призыва в ряды Советской Армии и после демобилизации работал в должности электросварщика на агрегатном заводе в г. Людиново. В 1979 году поступил в Мурманское морское пароходство. Работал мотористом, затем электросварщиком на дизель-электроходе «Индирикка». Во время арктических навигаций проводил большую работу по ремонту судовых плавающих средств, которые часто выходили из строя в ледовых условиях. С 1983 по 1993 г. – моторист 1 класса, газосварщик теплоходов «Капитан Кудлай», «А. Ляпидевский», «В. Ткачев» и других.



За время работы имел ряд благодарностей от руководства пароходства, капитанов судов, неоднократно был занесен на судовую Доску почета.

Москвичев Станислав Викторович (1935–1992)
Почетный работник морского флота (1985).

В 1955 г. окончил Московский гидрометеорологический техникум и был направлен в Ленинград на работу в Северо-Западное управление гидрометеослужбы. До 1958 года работал техником-гидрологом. Окончил курсы судоводителей и в 1959 г. был переведен на должность старшего помощника капитана катера «Ладога». В 1959 году поступил на учебу (заочно) в Ленинградское мореходное училище на судомеханическое отделение. В марте 1961 года был принят на работу в Мурманское морское пароходство. До 1971 года работал в должности матроса 1 класса, плотника, боцмана на теплоходах «Сестрорецк», «Донской», ледоколе «Капитан Белоусов», дизель-электроходе «Лена», сменного помощника капитана на зачисленной моечной станции «МП-507-Н». В августе 1971 года переведен на должность инспектора отдела кадров по судам заграничного Мурманского морского пароходства. Судя его группы были всегда укомплектованы квалифицированными кадрами. Приложил много усилий для сокращения текучести кадров флота и улучшения организации труда и отдыха моряков. С января 1976 по июнь 1991 года – начальник Первого отдела пароходства.

Неоднократно был поощрен грамотами, премиями Министерства морского флота и руководства пароходства.

Подготовила Валентина КАРЕПОВА.



Апрель – их семейный месяц

Олег Привалов родился в поморском городе Архангельске. И судьба ему была уготована морская. Морскими были дядя Николай Михайлович и двоюродные братья Артур и Николай. Отец Олега Федор Михайлович тоже был моряком. Когда началась Великая Отечественная война, отец служил на Северном флоте. Вышли на своем СКР (сторожевом корабле) в море – их потопила вражеская подводная лодка. Так что к морю у сына моряка Олега Привалова отношение особое...

После окончания девятого класса Олег, не раздумывая, отправился поступать в Архангельское мореходное училище. И поступил. Да только не окончил. Семь человек (в том числе и он) были отчислены за драку. Ершистый характер не раз подводил его в жизни... Спасали руки – всему он быстро учился, и все у парня получалось.

Олег Привалов пришел в Архангельское пароходство 31 августа 1955 года. Его приняли кокагаром на пароход «Юшар». Потом он стал матросом буксирного теплохода «Понь».

В 1956 году Привалова призвали в Советскую армию. Служил в Германии. Был шофером. Ведь еще до армии он окончил курсы водителей. Пригодилось!

В 1960 году Олег Привалов вернулся в пароходство. В Архангельске в это время стоял мурманский дизель-электроход «Ангартс». Вот вместе с ним и перешел Привалов в Мурманское морское пароходство. Зачислили его матросом первого класса.

И вдруг читаю в трудовой книжке Привалова «матрос-водолаз д/з «Лена».

– Почему водолаз? – удивилась я.

– Наверное, наследственное это, – с улыбкой ответил Олег Федорович. – Ведь отец у меня тоже был водолазом.

– Вот оно что...

А потом Олег Привалов был матросом теплоходов «Заполяный», «Константин Станиславский», «Павлик Ларишкин», дизель-электрохода «Байкал». Вскоре ходил уже на таких судах как «Павел Пономарев» плотником, а затем боцманом. На эту должность он и вернулся возглавить палубную команду на свой первый в Мурманском морском пароходстве дизель-электроход «Ангартс» – «хозяином палубы». Таким и считали его капитаны, с которыми Привалову довелось работать. Его первым капитаном на дизель-электроходе «Ангартс» был Владимир Федорович



Еще один «член семьи» – собака Беска



«Хозяин палубы» боцман Привалов во всем размахист, широк, уверен

Цируль.

– Крепкий капитан! – вспоминает о нем Олег Федорович, – бывший разведчик.

Потом были капитаны А.И. Ветров, Е.И. Назаров, А.А. Назарьев.

– Кто был моим учителем? Вот у этих капитанов я учился, у всех по-разному.

– Какой экипаж запомнился, понравился больше всех? – спросила я у Олега Федоровича.

– Все экипажи были хорошие! – ответил он. – Что и говорить, морской экипаж – это особая статья!

– Ну, а что запомнилось в море? – Очень нравились рейсы на Кубу, в Африку, в Канаду, особенно летом по Великим Озерам.

– А трудности?

– Как же без них... Шторма бывали сильные, особенно осенью и зимой в Атлантике. Помню, шли в Канаду на теплоходе «Павлик Ларишкин». Начался шторм. На палубе контейнеры. На одном из них сорвало крепления. Сбавили ход. Хорошо, что было светло. Мы с матросами спустились на палубу, стали крепить проклятый контейнер. А новый удар шторма сбил нас с ног и расшвырял кого куда... Может, час, а может, и больше крепили мы контейнер. Потом теплоход прибавил ход. И мы вернулись на свои места. Мокрые, уставшие, но довольные!..

А сколько раз на дизель-электроходе «Лена» попадали в шторм! Помню, наша «Лена» буквально ныря-



Лидия Павловна Привалова

ла в волну. А волна, зайдя с кормы, даже двери выбила. И вода «гуляла» по коридорам. Зрелище не для слабоверных...

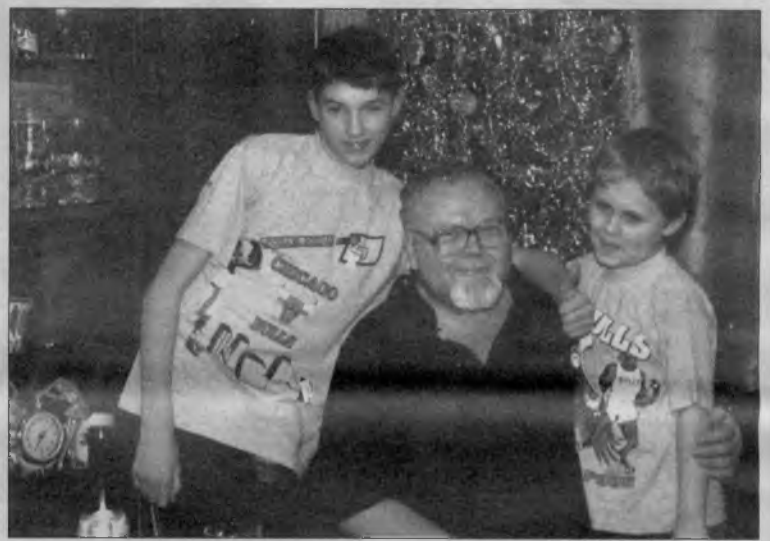
Но когда суда, на которых Привалов был боцманом, входили в порт после летнего рейса, вид у них, сверкающих свежей краской, был такой, словно только сошли со стапелей верфи. Вот в этом и видны руки боцмана и, конечно, его умение руководить палубной командой.

Наградой за труд были благодарности капитанов судов, премии, знак «Ветеран труда ММП». Есть и правительственные награды: медали «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту».

Работал бы еще. Да только подкачалось здоровье. Казалось: такой крепкий – штангу лихо поднимал. А тут... инсульт.

Хорошо, что рядом (как всегда в трудные минуты) самый близкий друг и жена Лидия Павловна. Растирала каждый суставчик на онемевших пальцах, учила писать, учила говорить. Пока не вздохнула облегченно: мужу стало лучше...

Уже 41 год они вместе. Вырастили троих детей – сына Николая, двух дочерей – Татьяну и Надежду. Сейчас помогают детям четверых вну-



Разве можно не гордиться такими внуками? Олег Федорович с Сашей и Артемом

ков растить.

Вырастили, помогают... Ведь он-то все время был в море... А дети, их болезни, учеба, первая любовь – все это забота нежной и любящей мамы Лидии Павловны. Да, еще была работа.

– Была... – грустно добавляет Лидия Павловна. – Думала моя профессия – скорняк – вечная... А сейчас, когда великое множество меховых изделий в магазинах и на рынках, понимаешь, что наше ателье «Ворсинка» – далекое прошлое...

Ну, а что касается детей, – мне было, у кого учиться. У меня удивительно добрая и ласковая мама Надежда Ивановна. Муж в море, а я каждое лето детей увозила к ней в Усть-Лабинск Краснодарского края. Пока они не учились, мама и на зиму детей оставляла у себя. Она умерла только в прошлом году. А до этого была мне постоянной опорой.

Родилась мама 7 апреля, в Благовещенье. Говорят, только очень светлые люди в этот светлый праздник рождаются... Так оно и есть!

Апрель – это наш «семейный» месяц. Мама родилась 7-го, внук Максим – 11-го, Артем – 14 апреля. Муж, Олег Федорович, родился 24-го, а дочь

Надя – 28 апреля. Я и назвала-то ее в честь мамы – Надей. Пошутила тогда: «Это будет моя Надежда». Так оно и вышло.

Надюшка моя живет на улице Книповича, а работает рядом с нами, на Чумбарова-Луичинского. Постоянно приносит продукты, лекарства. Только и слышу: «Мама, не ходи, мама, не поднимай, тяжело!» Добрая моя душа! От нее теплее становится, и жизнь кажется не такой страшной: Олег перенес уже два инсульта, у меня ноги еле ходят...

Благо, что дети не оставляют, и друзья не забывают. Друзья, с которыми столько связано!.. Олег ходил в море с Михаилом Ручьевым, а я работала с его женой Верой. Мы не только ходили друг к другу в гости. Когда я попала в больницу, наши дети были с Верой. Это не забывается.

А еще, когда судно Олега шло не в Мурманск, а на Балтику или в Архангельск, меня выручали Мелехины Клава и Лена. Я летела к мужу, а наши дети оставались с ними.

Помните как в той песне? «Не забывается такое никогда...»

Светлана РЫЖОВА.
Фото из семейного архива Приваловых.

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.

13 января на 67-м году скончался мурманчанин, ветеран труда и пароходства, трубопроводчик БТО Николай Кондратьевич Барда, отработавший на предприятии 32 года.

10 марта на 74-м году закончил жизненный путь ветеран ММП, старший механик т/х «Михаил Кутузов» Игорь Иннокентьевич Вокин. Он отработал в пароходстве 30 лет и в последнее время проживал в Ленинградской области.

21 марта умер мурманчанин, старший моторист-матрос т/х «Капитан Вакула» Юрий Иванович Тушин. Его трудовой стаж в пароходстве составил 38 лет.

31 марта на 55-м году из жизни ушла бывший инспектор персонального учета группы найма, увольнения и учета Службы кадров Валентина Александровна Елкина. Она отработала в Компании более 30 лет.

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

Вниманию ветеранов

Совет ветеранов войны и труда Мурманского пароходства приступил к выплате материальной помощи неработающим пенсионерам – бывшим работникам Компании за 2008 год.

В настоящее время матпомощь выдается лицам, отъезжающим из Мурманска на отдых в апре-

ле и мае (по предъявлению проездных билетов), а также ветеранам Великой Отечественной войны и труженикам тыла, родившимся до 31 декабря 1931 года, (одновременно с премией в честь Дня Победы). Деньги можно получить каждый вторник и пятницу с 14 до 16 часов в помещении Совета ветеранов по адресу ул. Володарского, д. 6.

Остальным ветеранам материальная помощь за 2008 год будет выдаваться в конце мая после собрания акционеров.



Поздравляем Вас, коллеги!

В апреле принимали поздравления с юбилейными датами наши коллеги – моряки и береговые работники Мурманского пароходства:

АНТОНОВ Сергей Прокофьевич – начальник службы радиационной безопасности атомного ледокола «50 лет Победы»

ЛЫСОВ Владимир Александрович – старший вахтенный механик атомного ледокола «Арктика»

ЗАЙЦЕВ Аркадий Дементьевич – инженер 2-й категории-дозиметрист атомного ледокола «Россия»

ГРУНИЧЕВА Алла Анатольевна – ведущий специалист таможенного бюро Службы экспортно-импортных операций и таможенного оформления

СОВКИН Николай Александрович – электромеханик танкера «Александр Следзюк»

ДРЕМЛЮК Петр Михайлович – инженер-технолог 2-й категории группы диагностики Управления технической эксплуатации флота

МАГОМЕДОВ Руставели Закарьяевич – старший механик теплохода «Михаил Кутузов»

УЛЬЯНИХИН Сергей Владимирович – начальник службы КИПиА плавтехбазы «Имандра»

ЗЕМЛЯНИКОВ Андрей Владимирович – плотник 4-го разряда производственного участка Департамента объектов нефтеобеспечения

ДЮЖЕВ Александр Иванович – водитель отдела эксплуатации Административно-хозяйственной службы

КУЛАКОВ Игорь Иванович – инженер-механик (суперинтендант) Управления технической эксплуатации флота

ПЕТУХОВ Валерий Дмитриевич – ин-

женер 1-й категории-химик-радиофизик атомного ледокола «50 лет Победы»

РУХОВЕЦ Леонид Григорьевич – старший котельный машинист плавтехбазы «Имандра»

КЛИМЕНКО Сергей Львович – инженер-электрорадионавигатор атомного ледокола «Вайгач»

ЯКОВЕЦ Николай Николаевич – старший моторист – матрос теплохода «Виктор Ткачев»

ГОЛУБЕВ Сергей Викторович – водитель отдела эксплуатации Административно-хозяйственной службы

АНТИПОВ Владимир Михайлович – инженер-электрорадионавигатор атомного ледокола «Арктика»

СЕРГЕЕВ Виктор Николаевич – старший механик плавтехбазы «Лепсе»

ПЕТРОВ Олег Иванович – техник 2-й категории (дозиметрист) плавучего контрольно-дозиметрического пункта «Роста-1»

ФЕДОСЕЕНКО Наталия Ивановна – инженер-программист 1-й категории филиала ОАО ММП в Санкт-Петербурге

СИЛАКОВ Александр Степанович – начальник службы радиационной безопасности атомного ледокола «Ямал»

ЧЕЧЕТ Владимир Алексеевич – капитан теплохода «Капитан Свиридов»

Вам, родившимся в апреле 1938, 1948 и 1958 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морскому делу, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья вам, семейного счастья и личного благополучия. Пусть жизненные штормы и невзгоды обходят вас стороной.

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 80-летием

Мурманчанина, ветерана труда, участника трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, моториста плавсостава **Владимира Ивановича Ильина**, отработавшего в пароходстве 32 года.

Жителя Санкт-Петербурга, блокадника, ветерана пароходства, начальника радиостанции т/х «Павел Вавилов» со стажем 37 лет **Бориса Ивановича Лездкана**.

Труженика тыла, ветерана ММП, боцмана т/х «Алла Тарасова» **Николая Ивановича Зыбина**, отработавшего в Компании 28 лет и ныне проживающего в Петрозаводске.

Жителя Вологды, труженика тыла в годы войны, ветерана труда, боцмана т/х «Павлик Ларишкин» **Александра Михайловича Зайченко**, отработавшего в пароходстве 37 лет.

С 75-летием

Мурманчанина, ветерана труда и ММП, мастера производственного обучения утс «Колпино» **Геннадия Ивановича Смирнова**, его трудовой стаж в пароходстве 41 год.

Жительницу Брянской области, горничную гостиницы «Морск» со стажем 22 года **Марию Демьяновну Кочетову**.

Ветерана труда, уборщика территории АХС **Валентину Васильевну Полякову**. Она отработала в Компании 15 лет и ныне проживает в Тамбовской области.

С 70-летием

Мурманчан, ветеранов труда и ММП: электрика т/х «Звенигород» с трудовым стажем 42 года **Алексея Ефимовича Ре-**

мизова, третьего помощника капитана п/б «Имандра» **Юрия Ивановича Зарубина**, отработавшего на предприятии 40 лет, матроса-электрика л/к «Ермак» со стажем 35 лет **Николая Афанасьевича Подгаеца**, техника отдела АСУ (ИВЦ) **Нину Николаевну Шачневу**, отдавшую пароходству 35 лет, воспитателя яслей-сада № 40 с трудовым стажем 34 года **Альбину Николаевну Баранову**, боцмана плавсостава **Олега Федоровича Привалова**, отработавшего в ММП 34 года, и воспитателя детского сада **Зоя Ивановну Портную**, отработавшую на предприятии 23 года. Матроса а/л «Ленин» **Михаила Васильевича Рузавина**, отдавшего пароходству 30 лет, уборщицу АХО со стажем 21 год **Нину Ивановну Храмцову** и пекаря плавсостава **Валентину Владимировну Рябоконе**, отработавшую в Компании 16 лет.

Жителей Санкт-Петербурга, ветеранов труда: старшего помощника капитана т/х «Александр Невский» с трудовым стажем 36 лет **Юрия Петровича Бычкова** и мастера-сварщика АППУ а/л «Ямал» **Леонида Иосифовича Ващенко**, отдавшего предприятию 25 лет.

Нормировщика БТОФ со стажем 16 лет **Валентину Сергеевну Буданову**, проживающую в Ярославской области.

Жителя Калужской области, начальника КИПиА а/л «Арктика» с трудовым стажем 22 года **Валентина Семеновича Самарского**.

Старшего механика плавсостава **Николая Ивановича Силиванова**. Он работал в пароходстве 32 года, а ныне проживает в Пензенской области.

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

ВМЕСТЕ МЫ – ОДНА СЕМЬЯ!

Князь-второй

Редкая семья обходится без «братьев наших меньших». Кто-то заводит собаку или кошку, а то и нескольких четвероногих друзей. Одних радуют трели канареек или болтовня волнистых попугайчиков, других успокаивают неспешно плавающие разноцветные аквариумные рыбки. Среди домашних любимцев уже стали обычными черепахи, кролики, белки, хомячки. Есть и экзотические питомцы – шиншиллы и змеи разных видов. А в

семье у одного из моряков нашей Компании живет уже второй по счету Князь – пестрая ручная крыса.

Говорят, крысы бегут с тонущего корабля. Возможно, это и так. Но если домашний любимец весел, доволен и никуда не собирается бежать, значит, крепок и надежен семейный корабль.

Фото Ольги НИКОЛАЕВОЙ.



«Чаю пожелали...»



«Поели – можно и поспать»



«Сколько вешать в граммах?»

Человек, опередивший свое время

Фламандский картограф Герард Меркатор родился 5 марта 1512 года и умер в преклонном возрасте – 82-х лет.

Произнося его имя, моряки любых флотов должны были бы брать под козырек или снимать шляпу, хотя этот человек не прошел по морю ни одной мили и вряд ли хорошо представлял себе корабль. Жизнь его была чревата различными осложнениями и препятствиями, радости творчества переплетались в ней с личными трагедиями и неудачами в делах.

Его отец, Губер Кремер, бедный полуремесленник-полукрестьянин, умер рано, оставив многочисленную семью без средств. Юного Герарда взял к себе брат отца – кюре. За три с половиной года юноша окончил гимназию и поступил в университет Лувена. Лувен был крупнейшим учебным и научным центром Нидерландов, а университет считался лучшим во всей Северной Европе. В это время Герард меняет свою фамилию Кремер на латинскую Меркатор. В переводе на русский язык оба слова имеют одинаковое значение – торговец.

Поступив на факультет семи свободных искусств, Меркатор изучает грамматику, риторику, диалектику, арифметику, геометрию, астрономию и теорию музыки. А после окончания университета он самостоятельно проштудировал всю математику.

Еще в университетские годы Герард проявлял особый интерес к картографии и астрономии. Юно-

ша много помогал своему преподавателю – профессору Гемме Фризиусу. Профессор был всего лишь на три года старше Меркатора, но уже достиг известности как математик, астроном, картограф и врач.

Кем же все-таки был Герард Меркатор? Прежде всего – картографом и ученым, кроме того – чертежником, гравером и величайшим тружеником. Он умел долго и терпеливо собирать и накапливать, анализировать и обобщать материалы, тщательно взвешивая каждый факт, событие или сведение.

Меркатор открыл собственную мастерскую для изготовления различных приборов, имеющих сугубо прикладное значение. Точность и качество, которыми отличались эти приборы, сделали ему известность. Но мировую славу и подлинную известность принесли ему карты, которые он сам составлял и чертил. Меркатор воспроизводил и переиздавал их, использовал для составления новых, дополняя их, совершенствуя, улучшая существующие проекции, снабжая карты научными пояснениями. За наглядность, точность и изящество исполнения работы (в сравнении с прежними картами) Меркатора называли Птолемеом своего века.

Исследуя земной магнетизм, Герард Меркатор вычислил координаты магнитного полюса. Его основная работа – сборник карт европейских стран, названный «Атласом» был издан уже после его смерти в 1595 году. В предис-

ловии к «Атласу» автор изложил предмет и задачи географии.

Но самое главное это то, что Герард Меркатор оказал неоценимую услугу морякам, и не столько своим современникам, сколько морякам будущих поколений. Он разработал проекцию для морской карты, которая вошла в картографию под названием меркаторской.

На глобусе хорошо видно, как сходятся меридианы у полюсов, а расстояния между параллелями остаются неизменными. На карте мира, построенной по проекции Меркатора, меридианы расположены параллельно друг другу. Параллели также изображены прямыми линиями, перпендикулярными меридианам, но расстояния между ними вырастают от экватора к полюсам. Таким образом, масштаб изображения на карте меняется в зависимости от удаленности изображения на экваторе.

И если в действительности (что хорошо видно на глобусе) Гренландия во много раз меньше Африки, то на меркаторской карте мира они будут почти одинаковы. Чем же прельстила моряков эта проекция, если она искажает масштаб?

Все дело в том, что современная морская навигационная карта охватывает небольшую часть поверхности нашей планеты, и это искажение почти не имеет значения. В то же время масштабом для измерения расстояний служит

широтная градусная сетка с правой или левой стороны карты. Это очень удобно, ведь морская миля – это длина одной минуты дуги земного меридиана. Таким образом, с помощью измерительного циркуля можно легко и быстро измерить расстояние между двумя точками с точностью до десятых долей мили.

Еще одно колоссальное преимущество меркаторской карты – она равноугольна. А это значит, что всякий угол, образуемый двумя направлениями на глобусе, будет равен соответствующему углу на карте. Если начертить на глобусе путь корабля, идущего постоянным курсом, получается кривая – локсодромия, пересекающая все меридианы под одним и тем же углом. На меркаторской карте, ввиду равноугольности проекции, такая линия тоже пересечет меридианы под тем же углом, но при этом будет прямой. В этом и заключается ценнейшее свойство проекции. Курсы корабля, то есть пеленги, представляют собой прямые линии и вычерчиваются с помощью линейки и карандаша.

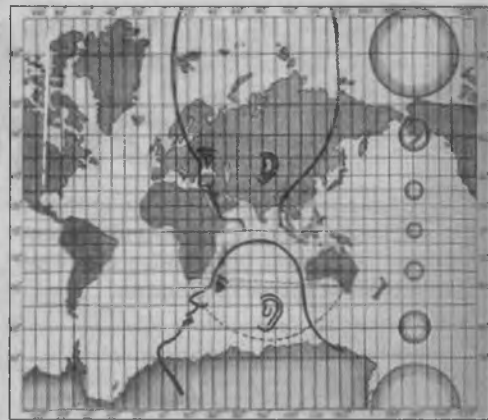
Герард Меркатор дал не только возможность чертить курсы и пеленги – вести так называемую прокладку, но и тщательно контролировать движение корабля, определяя его положение на карте, решать различные задачи, связанные с мореплаванием.

Создание проекции для морской карты было лишь половиной

дела. Ее дальнейшая судьба зависела от того, как мореплаватели сумеют распорядиться даром Меркатора. Для составления карт надо было обследовать моря и собирать материалы, этим в течение длительного времени занимались сами моряки. И только потом составлением и печатью карт начали заниматься специальные организации, которые были созданы в крупнейших странах в течение XVIII и начала XIX столетия. Так сформировалась новая морская специальность гидрография. Гидрографы были именно теми людьми, которые раскрыли лицо морей.

Современная морская карта значительно отличается от своих предшественниц. Все, что океан тщательно прятал, укрывал на самом дне, она обнажает и делает доступным человеческому взору. На карте показано не только то, что скрыто в водах моря, но и то, что видно над ним, то, что ограждает опасные для корабля места: вешки, буи, маяки. Каждым квадратным сантиметром своей поверхности карта словно взывает к моряку, сообщая, советуя, предупреждая. Вот почему она всегда лежит на штурманском столе, прижатая грузиками, а сверху – транспортир и параллельная линейка для прокладки на карте пеленгов и курсов судна.

Галина ЛЕБЕДЕВА.



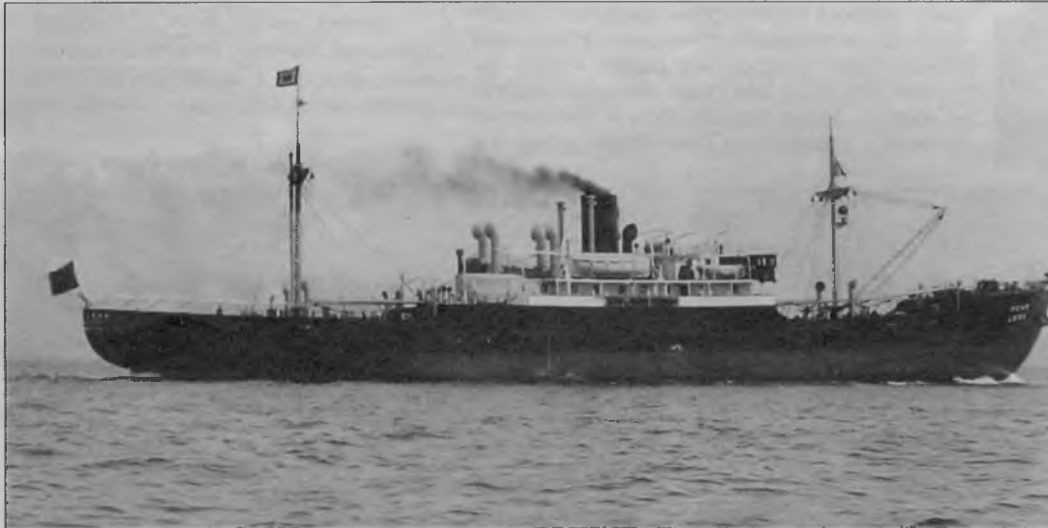
Герард Меркатор и его карта

Гибель «Пижмы» – всего лишь легенда

«Враги народа» за Полярным кругом» – так назван сборник статей, выпущенный в конце 2007 г. Институтом истории естествознания и техники имени С.И. Вавилова Российской Академии наук совместно с научно-информационным и просветительским центром «Мемориал». Сборник состоит из нескольких очерков, объединенных общей темой – история репрессий против советских полярников в период с 1928 по 1952 годы. Книга написана профессионалами-географами А. Ларьковым и Ф. Романенко. Они являются признанными специалистами не только в области истории и практики географических исследований в полярных областях, но и в истории репрессий советского времени.

В заглавном основном очерке впервые сделана попытка обобщить документально-подтвержденные сведения о необоснованных политических репрессиях против советских полярников, в нем приводятся сведения о почти семистах репрессированных работников флотских организаций.

Отдельные очерки посвящены репрессиям против участников двух известных экспедиций в Арктике: по спасению группы итальянского генерала У. Нобиле, летавшего к Северному полюсу на дирижабле «Италия» в мае 1928 года, и советской экспедиции под руководством начальника Главсевмор-



Пароход «Челюскин» сошел со стапеля под именем «Лена»

пути О.Ю. Шмидта на пароходе «Челюскин» в августе 1933 – апреле 1934 года. Обе эти экспедиции переросли в спасательные операции и вошли в историю освоения Арктики.

Первой попытке перевозки на судах заключенных по арктическим морям посвящен очерк «Законвоированные зимовщики». Как сообщают авторы, трест «Дальст-

рой» (Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы) в 1935 г. обзавелся для этих целей собственным морским флотом.

В очерке «Об одном полярном мифе ГУЛАГА» (автор С. Ларьков) опровергаются распространенные в последние годы сообщения об уничтожении в Арктике в 1934 го-

ду парохода «Пижма» с двумя тысячами заключенных на борту, якобы следовавшего за пароходом «Челюскин», попавшим в ледяной плен. Автор приводит массу свидетельств, доказывающих, что не только не мог иметь место такой факт, но и самого парохода «Пижма» в те годы не существовало.

В статьях сборника использованы неизвестные ранее архивные материалы. Авторы исполнили свой долг историков и полярных географов, собрав воедино и обобщив доступные сведения об освоении полярных территорий в советский период российской истории.

Эта книга может быть полезна не только ученым-исследователям, но и широкому читателю, так как написана доступным языком, легко и с интересом читается. Она пополнила библиотечный фонд музея истории Мурманского пароходства и станет хорошим подспорьем для ученых, студентов, учащихся при исследовании данной темы.

Валентина КАРЕПОВА.



«МОРСКАЯ ДУША»

выпуск 102

Владимир СОЛОВЬЕВ:

«Североморск, тебя благодворю...»



Владимир Викторович Соловьев (р. 1956 г.) – североморец, лирический поэт глубинной России.

Там, в Курской области, в детстве и отрочестве он напитался цветеньем лип и пеньем соловьев, там он воспринял духовную мелодию Отечества. Именно в это верим мы, его чита-

тели, северяне. Мы видим силу этой лирики, которая стойко переживала бури на берегу Ледовитого океана, в суровую эпоху перестроечного перелома. Это действительно мужество лирики. Тем более что Владимир Соловьев всю жизнь отдал Северу и Океану.

Владимир Соловьев служил в разных гарнизонах Северного флота, прошел длинный путь от начальника химслужбы авиационной части до командира полка, офицера штаба СФ. В его стихах отчетливо видны и искренняя привязанность к краю, в котором довелось исполнять воинский долг, и гордость офицера-североморца за свой флот, и огромное уважение к товарищам, с которыми служил.

Сегодня поэт-североморец Соловьев уже по-настоящему вышел на свою поэтическую дорогу. Издал несколько поэтических тетрадей, принят в Союз писателей России. Выстоял!

Виктор ТИМОФЕЕВ.
Ведущий антологии
«Морская душа».

Мой Североморск

Североморск – полярный город –
Закован в стужу и гранит.
Он к сопкам сваями приколот,
У моря Баренца стоит.
Не стар годами, но не юный.
Полгода – свет, полгода – тьма.
Весна приходит здесь в июне,
А в октябре уже зима.
В июле солнце не заходит.
И постоянно меж домов,
Не устывая, холод бродит –
Посланник северных ветров.
Но люди здесь неутомимо
Хранят, в противовес ветрам,
Тепло течения Гольфстрима
С теплом души напополам.
Березки-карлики и ели –
Повсюду, мерзлоте назло.
Гостит здесь лето две недели.
А если дольше – повезло.
Красива осень, многолика.
И непременно каждый год
Колье всем сопкам из брусники
Дарует от своих щедрот.
Когда же тьма полярной ночи
Сменяет неба синеву,
«Квадрат» Малевича воочию
Ты вдруг увидишь наяву.
И вот тогда к листу тетради
Невольнo тянется рука.
Стихи писать, не Бога ради...
Ведь кажется наверняка,
Что здесь начало мирозданья,
Когда над самой головой
Висит полярное сиянье
Зеленоватой бахромой.
Колышется, как дамский веер,
А дама – бледная луна...
Североморск – от слова «север».
Всё этим сказано сполна!

Какой мороз в разгар полярной ночи.
На темном небе звезды янтарем.
Душа моя так насладиться хочет
Их неземным, божественным огнем.

Красуются одна перед другою,
Как девицы, прекрасны и чисты.
И кажется, что в небе надо мною
Проходит конкурс звёздной красоты.

Где каждая девица, словно пава.
Но краше всех и вечно молода,
К тому же несказанно величава
Мисс Севера – Полярная звезда.

Штиль на Кольском заливе

Затих залив. Набушевался.
Лежит меж сопкок, как ручной.
А ведь недавно с ними дрался
И бил по их бокам волной.

Был зол и в некрасивом виде.
Но на неласку буйных вод
Нисколько сопки не в обиде,
Скорей всего, наоборот.

Приятно им, что он, мятежный,
Утихомирив норы свой,
Такой и ласковый, и нежный,
Лежит у ног их, как ручной.

Сопки

Я сегодня, будто бы впервые,
Вдруг увидел эту красоту:
Сопки, как матросы-часовые,
Вдоль залива на своем посту.

В снежных бескозырьках и погонах,
Что теплом не тронула весна,
Каменные россыпи на склонах,
Словно боевые ордена.

Гарнизон Федотово

Пусть не верят, что это возможно,
Но среди вологодских болот
Гарнизон авиации грозной
Представляет наш Северный флот.

Было время, служил в нем когда-то.
Окружали меня много лет
Преотличнейшие ребята,
А других в тех краях просто нет.

Нет там моря, а все-таки флотский
Гарнизон... До сих пор в мои сны
Залетает тот край вологодский,
Где болота от клюквы красны.

Памяти экипажа

АПЛ «Курск»

Курянин я, из глубины России,
Где край родимый, нет его милей.
На всю Россию трелями своими
Его прославил курский соловей.
Атомоход – кусочек того края –
На Севере хранил его тепло.
Трагедии реальность сознавая,
Понять не в силах, что произошло.
Когда брусника в сопках созревала
И жизнь казалась

без запретных сфер,
Несправедливо корпус разрывала
Вода давлением в десять атмосфер.
И лопались в отсеках переборки
На стовосьмиметровой глубине,
Но мысль о том,

что экипаж там стойкий,
Надеждой наполняла сердце мне.
Я, как и все, забыв про сон, старался
Не пропустить ту радостную весть,
Что батискаф к площадке

«присосался»
И что надежда на спасенье есть.
Страна застыла в ожидании чуда.
Летели дни, кончался кислород,
Рыдали матери, надеясь: вдруг оттуда
Сыны вернутся целыми... Но вот
Мне душу порвала радиосводка
И в сердце вторглась ледяная волной
О том, что «Курск» –

усталая подлодка –
Из глубины уж не придёт домой.
В походе вечном будет субмарина,
И на бессменной вахте моряки...
Огнём пылает красная рябина
В честь вас, мои родные земляки.
На пирсе тихо,

здесь был дом подлодки,
И жутко от причальной пустоты.
Отсюда «Курск» ушёл

в свой путь короткий,
Сюда несут дань памяти – цветы.
Дань памяти – цветы волна качает,
Крик чаек... И не надо лишних слов...
Как хочется мне верить в то,

что в чаек
Вселились души «курских» моряков.
Как хочется мне верить в то, что люди
Не растеряют память до конца,
Что эта память светлой, доброй будет
До той поры, пока стучат сердца.
Шумит, как прежде, Баренцево море.
Лежит на дне, не ведая штормов,
Большое человеческое горе
В обнимку с героизмом моряков.
Сентябрь 2000 года.

Моя фамилия

Деревушка моя, деревушка.
Имя странное – Густомой.
На горе у погоста церквушка
Охраняет усопших покой.
Курский край – середина России.
Здесь когда-то положенный срок
Меня мама в утробе носила,
Веря в то, что родится сынок.
«В доме девочек – полная чаша, –
Так шутливо отец говорил, –
Нужен сын, чтоб фамилию нашу
На деревне народ не забыл.
Нет фамилии нашей чудесней»...
...Уж полвека я ею горжусь.
В ней живут соловьиные песни,
Курский край и любимая Русь.

На берегу Дона

Снова лето. Я встретился с Доном,
С благородной, великой рекой,
Как с хорошим и давним знакомым,
Вдалеке от деревни родной.

Возраст Дона веками отмечен.
Наделен он по праву, не зря
Берегами крутыми, как плечи
У былинного богатыря.

Я люблю его нрав величавый.
Мне приятен его дивный вид...
Отчего же по родине малой
Сердце часто тоскует, болит?

Знать оно по-другому не может,
Беспокойное сердце мое.
Там, где вырос я, речка есть тоже,
Но названия нет у нее.

На той речке – одни перекаты.
Летом заводи спят в камышах.
И стоят деревенские хаты
На пологих ее берегах.

Несравнимая с Доном по силе,
Ей донская неведома ширь.
Но она неразлучна с Россией
Точно так же, как Дон-богатырь.

Я грущу, мне порой одиноко,
Приезжая сюда много лет...
Сердце рвется к той речке далекой,
У которой названия нет.

О любви

Догорел свечою летний вечер.
На земле хозяйкой ночь одна.
Нас с тобою трогает за плечи
Нежным светом яркая луна.
Словно получив наказ от Бога,
Помогая счастье обрести,
Предлагает нам пройтись немного
В эту ночь по Млечному Пути.
Говорит: «Лишь на Пути, на Млечном
Есть оно, то счастье в звездной мгле,
Так как подо мной ничто не вечно
Там, у вас, на грешнице Земле».
Но не станем мы спешить с ответом.
Пусть считает, что она права
В том, что все не вечно в мире этом...
Но любовь во все века жива!
Не страшны ей забвенье и тленье.
На бессмертие она обречена.
И собой являет исключенье
Из того, что говорит луна.

Это произошло в апреле

Рубрику ведет Рашид САЛЯЕВ

1252 – скончался итальянский францисканский монах Джованни дель Плано де Карпини, известный своими путешествиями через многие страны Европы и Азии в ставку великого хана монголов. Его путевые дневники позволяют представить себе жизнь многих народов в XIII веке.

1783 – официальная дата присоединения Крымского полуострова к России. Спустя 209 лет, в 1992 году, Крым превратился в «яблоко раздора» между двумя суверенными государствами.

1831 – родился сэр Джон Стронг Нерс, английский полярный мореплаватель. Он проводил гидрографические исследования во всех океанах. С 1872 по 1874 гг. руководил знаменитой экспедицией на корабле «Челленджер», а с 1875 по 1876 – экспедицией на судах «Алерт» и «Дискавери» в полярных водах. Именно тогда было установлено, что Гренландия – это большой остров.

1892 – самое раннее вскрытие Северной Двины радостно взбудоражило жителей Архангельска и расположенных по его берегам деревень. Ничего подобного поморы не на-

блюдали с 1733 по 1915 гг.

1910 – родился академик Евгений Константинович Федоров (ум. 1981), ученый, общественный деятель, полярник, известный исследователь Крайнего Севера. Свою арктическую деятельность он начал магнитологом и геофизиком. Зимовал на полярных станциях в бухте Тихой на ЗФИ, затем в обсерватории на мысе Челюскин. Герой Советского Союза. Один из легендарной четверки «папанинцев», работавший научным сотрудником на полярной станции «СП-1».

1931 – Совет Труда и Обороны СССР принял постановление «О морском транспорте», предусматривавшее реконструкцию портов, флота, обеспечение планов судостроения. На основании этого постановления утверждены шесть бассейновых управлений – Тихоокеанское, Черноморское, Балтийское, Каспийское, Северное и Азовское.

1941 – знаменитый полярный летчик И. Черевичный завершил исследование «белого пятна» в Арктике севернее острова Врангеля, куда к тому времени еще не ступала нога человека.

Мурманск - Черное море без пересадки

Авиакасса Мурманского морского пароходства предлагает билеты на прямые рейсы авиакомпании «Аэрофлот-Норд» из Мурманска в Анапу и Сочи. Рейсы в Анапу будут выполняться с 4 июня по 3 сентября самолетом Ту-154 по средам в 9.30. В Сочи Боинг 747 будет вылетать с 27 мая по 5 октября в 9.30 во вторник и воскресенье.

Продолжается продажа авиабилетов на ежедневные рейсы из Мурманска в Москву, Санкт-Петербург и Архангельск, а также из любых аэропортов России в страны СНГ и дальнего зарубежья без комиссионного сбора и без оплаты бронирования.

Сотрудники пароходства могут заказать билеты по телефону **481-348** или по электронной сети пароходства (адрес в базе Lotus-Notes – **Барина Надежда**). По действующим системам скидок и льгот можно подобрать билет по самому дешевому тарифу.

Авиакасса открыта в рабочие дни с **9 до 17 часов** в здании Службы кадров ММП (ул. **Володарского**, дом 6).

экстремальный туризм

На Северный полюс

Государство будет поощрять экстремальный северный туризм, в частности, организацию походов на Северный полюс. Об этом заявил в конце прошлого года министр промышленности и энергетики РФ Виктор Христенко.

Первыми на призыв министра откликнулись российские путешественники Матвей Шпаро и Борис Смолин. 22 декабря 2007 года в день зимнего солнцестояния они начали свое движение к Северному полюсу с мыса Арктического – северной точки архипелага Северная Земля. Путешественники достигли вершины планеты 14 марта 2008 года в 19 часов 40 минут по московскому времени, «обогнав» наступление полярного дня на одну неделю. Чтобы пройти более тысячи километров в темноте полярной ночи им понадобилось 84 дня.

В марте новую масштабную экспедицию затеяли российские полярники из Экспедиционного центра «Полюс», который работает под руководством героя СССР и покорителя глубин, депутата Госдумы Артура Чилингарова. Экспедиция рассчитана на три зимы, и основной ее задачей, по словам организаторов, будет изучение механизмов глобального потепления.

Плавучая станция «Барнео» стала местом встречи членов экспедиции центра «Полюс» и полярников-рекордсменов Матвея Шпаро и Бориса Смолина. «Барнео» – это ледовый лагерь, ежегодно дрейфую-



щий в районе Северного Полюса. Он открывается в начале апреля и на месяц становится главным научным и туристическим центром в Арктике. Лагерь организует и поддерживает Экспедиционный центр «Полюс», который является экспедиционным отделом Ассоциации Полярников России.

Не остались в стороне и служители православной церкви. В апреле по благословению Святейшего Патриарха Московского и всея Руси Алексия II на Северном полюсе совершил Божественную литургию архиепископ Петропавловский и Камчатский Игнатий. С этой экспедицией на полюс отправился символ города Петропавловска-Камчатского – флаг с щитодержателями святыми апостолами Петром и Павлом. В Арктике владыка Игнатий освятил полотнище, которое с камчатскими альпинистами уже побывало на вершине горы Килиманджаро.

Галина ЛОГИНОВА.

Улыбка времени

Совет опытного человека:

– Если вы боитесь поправиться, примите перед едой 100 граммов водки. Для храбрости.

* * *

Аспирант утверждает тему диссертации: «Воду в решете не носят».

Утвердили, поменяв формулировку: «Доказательство невозможности перемещения оксида водорода в перфорированной емкости».

* * *

– Ну, просто сердце кровью обливается, как вижу этих заспиритованных животных!

– Да что ты расстраиваешься, там же всего три лягушки.

– Вот именно – три лягушки. А спирта – литров десять!!!

* * *

Молодой капитан принимает груз на судне.

– Это что?

– Станки.

– А это?

– Пиломатериалы.

– А здесь что?

– Здесь корма для животных.

– Вы что, обалдели, тут людям развернуться негде, а вы целую корму под животных заняли!!!

* * *

– Знаешь, какие необязательные стали у нас метеорологи. Обещали вчера хорошую погоду, утром встаю, а на улице дождь. Пришлось им трижды звонить напоминать...

* * *

– Папа, смотри, как молодо выглядит эта беспрерывно курящая бабушка с бокалом в руке?

– Еще бы! В 18-то лет!

* * *

Если женщина молчит и не возражает, значит, она спит.

Подборка Андрея МОРОЗОВА.

кресворд

По горизонтали: 5.

Именем этого мореплавателя назван пролив между островами Сахалин и Хоккайдо. 7. Он делит земной шар на Северное и Южное полушария. 12. Морское парусное транспортное судно с прямыми парусами на всех мачтах. 13. Абсолютная высота. 14. И орудие лова, и устройство для «улавливания» мин. 15. Радионавигационное средство дальнего действия для определения места судна. 17. Человек, преданный своему народу и отечеству. 18. Манильская пенька, из которой изготавливают канаты для швартовых и буксирных тросов. 22. Смычковый музыкальный инструмент южных славян. 23. Подводник-североморец, Герой Советского Союза, в годы Великой Отечественной войны командовавший подводной лодкой «К-21», атаковавшей фашистский линкор «Тирпиц». 25. Залив Красного моря. 26. Рыболовная снасть в виде плетенки на обручах. 27. Судовладелец, эксплуатирующий морское судно без права собственности. 31. Русский полярный исследователь, который на судне «Святой Фока» пытался достичь Северного полюса. 32. Курорт на Черноморском побережье Краснодарского края. 33. Подземный искусственный водоток для отвода грунтовых вод. 34. Место исторической победы русского флота в 1770 году. 35. Военнослужащий, стоящий на посту. 38. Вертикальный памятный знак. 41. Видимый край диска Солнца, Луны, планеты. 43. Звездная система, к которой принадлежит Солнце. 44. Один из главных румбов. 45. Национальная канадская спортивная игра с мячом и ракетками-клюшками. 46. Рыболовное орудие в виде вил.

По вертикали: 1. Специально оборудованный резервуар для хранения и перевозки жидкостей. 2. Высокогорное озеро в Армении. 3. У этого благородного оленя особо ценятся пан-

ты. 4. Отдельное долговременное укрепление в системе крепостных сооружений. 6. Морской салат. 8. Всемирно известный герой романа Д. Дефо «Робинзон ...». 9. Роман В. Пикуля. 10. Водоразборная колонка. 11. Расположение, наличие чего-нибудь разложенного, розданного. 16. Столица европейского государства, крупный международный порт. 19. Колокольный звон перед началом церковной службы. 20. Созвездие Южного полушария неба. 21. На Черном море: парусная плоскодонная рыба-бачья лодка. 23. Пятнистый тюлень. 24. Рыба семейства лососей. 28. Харчевня, ресторанчик в Италии. 29. Способ несения парусов на судах, оснащенных косыми парусами. 30. Груз, принимаемый на судно для обеспечения требуемой посадки и устойчивости. 36. Собрание карт с пояснительным текстом. 37. Полудрагоценный камень. 39. Рыба со змеевидным телом. 40. Этой птицы очень много на птичьих базарах. 42. Музыкальный инструмент. 44. Одна из самых ярких звезд Северного полушария неба.

Составил Алексей БУГЛАК.

Ответы на кресворд

По горизонтали: 5. Лаперуз. 7. Экватор. 12. Бар. 13. Алытуд. 14. Трап. 15. «Лоран». 17. Патриот. 18. Абака. 22. Гусне. «Каторга». 10. Гидрант. 11. Расклад. 16. Мара. 4. Форт. 6. Ульва. 8. Крюко. 9. Амстердам. 19. Вязовост. 20. Центар. 21. Шаланд. 23. Ларпа. 24. Нерка. 28. Остерия. 29. «Абобка». 30. Балласт. 36. Атлас. 37. Онкс. 39. Уорп. 40. Каира. 42. Баян. 44. Галактика. 44. Вест. 45. Лякросс. 46. Чесма. 35. Часовая. 38. Стела. 41. Лимб. 43. Арматор. 31. Седов. 32. Анапа. 33. Дрена. 34. Алытуд. 25. Абака. 26. Вентер. 27. Лосос. 28. Харчевня. 29. Способ несения парусов на судах, оснащенных косыми парусами. 30. Груз, принимаемый на судно для обеспечения требуемой посадки и устойчивости. 36. Собрание карт с пояснительным текстом. 37. Полудрагоценный камень. 39. Рыба со змеевидным телом. 40. Этой птицы очень много на птичьих базарах. 42. Музыкальный инструмент. 44. Одна из самых ярких звезд Северного полушария неба.



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

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

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

Газета выходит один раз в месяц

Тираж 999 экз.
К печати по графику 29.04.08.
Газета отпечатана в ИПП «Север»
Россия, 183624, г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18
Распространяется бесплатно.