

Арктическая Звезда

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

№ 7 (7604)

Июль 2008 года

в номере

Актуальное интервью

О кадровых и финансовых вопросах, возникающих при передаче атомфлота, выполнении социальных гарантий рассказывает заместитель Генерального директора – директор департамента социальной политики ОАО «ММП» Валентин Зимин

– стр. 2

Будни флота

Работа на современном балкере «Грумант» требует от экипажа постоянного совершенствования знаний и умений

– стр. 3

Подготовка кадров

Победителей конкурса «Лучший в профессии среди молодых специалистов за 2007 год» поздравил Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев

– стр. 4

Сотрудничество

Юбилейный – тысячный – судовой двигатель, изготовленный в стенах Брянского машиностроительного завода, станет «сердцем» нового судна Компании

– стр. 5

Наши партнеры

150-летний юбилей отметит осенью Северное речное пароходство. О пройденном пути, сегодняшних днях ОАО «СРП» рассказывает его Генеральный директор Владимир Грехов

– стр. 6

Нефтяная лаборатория

В ФГУ «Мурманский центр стандартизации, метрологии и сертификации» открылась новая лаборатория по исследованию нефти и нефтепродуктов

– стр. 7

Легендарные суда пароходства

На заре деятельности Компании в ее состав входили многие суда еще дореволюционной постройки. Среди них – пароходы «Субботник», «Герцен» и «Сосновец»

– стр. 9

День ВМФ РФ

В 1696 году по приказу Петра I на воронежских верфях было начато строительство первого российского флота

– стр. 10

«Плывут дома, как корабли...»

Великому поэту Булату Окуджаве не чужда была и морская тематика

– стр. 15



Лучшие в профессии за 2007 год среди молодых специалистов. Фото на память с Генеральным директором

новости

На «Поларисе» к Земле Франца-Иосифа

19 июля теплоход «Поларис» Мурманского морского пароходства ушел в арктический круиз из норвежского порта Лонгйир, что на Шпицбергене. В путешествие к берегам архипелага Земля Франца-Иосифа отправились 69 туристов из Германии, России, Австрии, Италии, Австралии, Нидерландов, Дании и Португалии.

Всего «Поларис» (фрахтователь «Poseidon Arctic Voyages Ltd.») выполнит два круизных рейса протяженностью 13 дней каждый. В распоряжении туристов комфортабельные номера, ресторан, бар, музыкальный салон, дайвинг-центр, солярий, джакузи на открытой палубе, конференц-зал и библиотека. Во время круиза туристы будут высаживаться на многочисленных островах архипелага, они смогут увидеть уникальные арктические ландшафты, наблюдать за полярными птицами и животными – белыми медведями и моржами. А 1 августа путешественники станут свидетелями весьма редкого в этих северных широтах природного явления – полного солнечного затмения.

Экипаж «Полариса» обладает необходимым опытом и квалификацией проведения круизов в полярных широтах. В январе-марте нынешнего года судно выполняло туристические круизы к берегам Антарктиды. «Поларис» соответствует современным международным экологическим нормам.

Северные порты ждет развитие

На развитие портов Северо-Запада до 2015 года планируется выделить 279 миллиардов рублей, в том числе 76 миллиардов рублей – из средств федерального бюджета, – сообщил министр транспорта РФ Игорь Левитин на совещании Морской коллегии при правительстве страны. В частности, в Мурманском порту предусматривается развитие западного берега Кольского залива для перевалки угля и нефтепродуктов, а уровень грузооборота порта, в соответствии с имеющимися заявками, составит 50 миллионов тонн. Объем грузооборота терминала Варандей запланирован на уровне 12 миллионов тонн, Кандалакши – 1,5 миллиона тонн.

Присутствовавший на совещании Морской коллегии при правительстве РФ вице-премьер РФ Сергей Иванов подчеркнул, что рост портов Северо-Запада России будет обес-

печиваться, прежде всего, за счет экспорта нефтепродуктов. Он также заметил, что развитие портовой инфраструктуры в регионе невозможно без комплексного транспортного развития. Кроме того, по мнению Иванова, в последнее время четко обозначилась тенденция специализации портов, и она будет продолжена.

Международный полярный год превратится в декаду

Международный полярный год принес научному сообществу массу открытий. Для России главное открытие – территориальная принадлежность шельфа и возможность расширения внешних границ на севере, а значит, и новые возможности по добыче углеводородного сырья. Для международного сообщества открылась возможность изучения глобального потепления в приполярье.

Желание Российской Федерации получить заветную территорию арктического шельфа начало воплощаться в реальность. Соответствующая заявка в ООН на получение официального права расширить внешние границы территориального шельфа России в Арктике готовится и будет подана к 2009 году. На основании международного права и международных обязательств, цивилизованно и обоснованно РФ намерена получить новую, золотосную территорию, точнее сказать, нефтеносную.

Но научный потенциал Арктики не ограничивается российскими территориальными претензиями. На международной научной конференции «Полярные исследования – перспективы изучения Арктики и Антарктики в период Международного полярного года» было заявлено, что за время проведения этого года ученые России выполнили 77 экспедиционных и полевых проектов. Из них 53 – в Арктике и 24 – в Антарктиде. Всего в экспедициях участвовали 76 отечественных и зарубежных организаций.

Для решения поставленных задач требуются исследования на более долговременной основе. То есть, Международным полярным годом дело не ограничится. Потому научное сообщество приняло решение провести Международную полярную декаду – десятилетний комплекс наблюдений и исследований в полярных районах для того, чтобы знать, как отвечать на вызовы природы в ближайшие 20-50 лет.

Наш хронограф:

✓ 12 июля – 25 лет назад (1983) поднят государственный флаг СССР на теплоходе «Архангельск».

✓ 16 июля – 75 лет назад (1933) из Ленинграда вышел в сквозное плавание по Северному морскому пути пароход «Челюскин» под командованием капитана В.И. Воронина.

✓ 19 июля – 90 лет назад (1918) началась полярная экспедиция Руала Амундсена на судне «Мод». Цель экспедиции – повторить дрейф «Фрама» через Северный Ледовитый океан – не была достигнута, и после двух зимовок судно вышло в Берингов пролив в 1920 году.

✓ 29 июля – 25 лет назад (1983) поднят Государственный флаг СССР на теплоходе «Капитан Вакула».

Социальные гарантии будут выполнены

27 августа завершится срок действия договора доверительного управления ОАО «Мурманское морское пароходство» атомным ледокольным флотом. Компания создала все условия для сохранения кадрового состава, а также для комплектации экипажей на атомоходах уже нового оператора – Росатома.

О кадровых и финансовых вопросах, возникающих при передаче атомфлота, шла речь на пресс-конференции заместителя Генерального директора – Директора департамента социальной политики ОАО «ММП» Валентина Зимина.

– В связи с окончанием сроков договора доверительного управления атомными ледоколами Мурманское морское пароходство передает ледокольный флот его собственнику – государству, в лице Территориального управления Росимущества по Мурманской области, – заявил Валентин Зимин. – Однако каждый работник вправе принимать самостоятельное решение о том, где ему трудиться в дальнейшем. Руководство Мурманского морского пароходства приняло решение о помощи работникам, переходящим на новое место работы. Все неиспользованные отпуска и выходные дни будут компенсированы в максимально благоприятном для них варианте. То есть в материальном смысле никто ничего не потеряет.

Как скажутся эти затраты на

финансовой деятельности Компании, в том числе, и на своевременной выплате зарплаты и отпусков для действующих специалистов пароходства? Отвечая на этот вопрос, Валентин Зимин заверил, что Мурманское морское пароходство находится в стабильном финансовом положении. Все эти расходы запланированы и учтены, и никаких связанных с этим вопросом трудностей не предвидится.

Как известно, в Мурманском морском пароходстве эксплуатацией ледокольного флота занимаются два департамента. Очевидно, что с передачей атомных ледоколов произойдет изменение и в структуре Компании. По словам Валентина Зимина, эти изменения не повлияют на социальную политику предприятия. Вернее, изменения в социальной политике возможны, но только в лучшую сторону. Она, как и прежде, будет направлена на увеличение социальных гарантий для своих работников, на повышение привлекательности работы в российской судоходной компании, оперирующей флотом под российским флагом и в российском законодательном поле. Пароходство продолжит участво-



вать в социальных региональных программах.

Комплекс мероприятий социальной направленности ММП получит дальнейшее развитие. Это и организация летнего оздоровительного отдыха детей сотрудников, и обеспечение работников пароходства путевками в санатории и дома отдыха, и дополнительное обеспечение полисами добровольного медицинского страхования. Кроме того, Компания продолжит организацию целевого приема в Государственную морскую академию имени адмирала С.О. Макарова, адресную работу с молодыми специалистами, заботиться о ветеранах предприятия, а также сохранять корпоративные традиции и память.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото Юрия ЧЕРНОПЯТОВА.

Совместное заявление Федерального государственного унитарного предприятия Атомного флота (ФГУП «Атомфлот») и Открытого акционерного общества «Мурманское морское пароходство»

Подтверждая неукоснительное соблюдение интересов собственника атомного ледокольного флота – Российской Федерации – при реализации мероприятий по передаче судов с ядерной энергетической установкой и судов атомного технологического обслуживания из доверительного управления ОАО «Мурманское морское пароходство» и в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот», подчеркивая стратегическую задачу по сохранению для России атомного ледокольно-технологического комплекса, с целью информированности общественности и населения Мурманской области, ФГУП «Атомфлот» и ОАО «Мурманское морское пароходство» (стороны) заявляют:

стороны констатируют поэтапное выполнение на основе сотрудничества и взаимных консультаций утвержденного федеральными органами исполнительной власти Графика возврата имущества из доверительного управления ОАО «Мурманское морское пароходство» и передачи в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот»;

стороны подтверждают приоритет принципов соблюдения ядерной и радиационной безопасности, защиты окружающей среды от радиационной опасности при выполнении всех процедур по передаче судов атомного ледокольного флота новому оператору – ФГУП «Атомфлот»;

стороны принимают совместные усилия, направленные на сохранение уникального кадрового состава судов атомного ледокольного флота и профессиональной преемственности поколений, для чего: ОАО «Мурманское морское пароходство» обеспечивает увольнение работников плавсостава судов с ядерной энергетической установкой и судов атомного технологического обслуживания на основе соответствующих соглашений, а ФГУП «Атомфлот» – принятие всех уволенных моряков атомного ледокольного флота на работу к новому оператору атомного ледокольного флота.

Стороны выражают уверенность, что настоящее совместное заявление будет содействовать успешной реализации всех мероприятий по передаче федерального имущества из доверительного управления ОАО «Мурманское морское пароходство» и в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот».

От имени ОАО «Мурманское морское пароходство»

А. М. Медведев.

От имени ФГУП «Атомфлот»

В. В. Рукша.

новости Компании

Пароходство везет сибирскую нефть

ОАО «Мурманское морское пароходство» заключило договор с ОАО «Российская инновационная топливно-энергетическая компания» на каботажную перевозку нефти. По данному контракту танкеры «Индиго», «Хатанга» и «Александр Следзюк» будут осуществлять вывоз нефти из Обской губы до плавучего нефтехранилища «Белокаменка» в Кольском заливе в количестве около 233 тыс. тонн.

Танкер «Индиго» – первый танкер из этой цепочки – уже вышел в рейс. Переход из Мурманска до Обской губы судно выполняло под проводкой атомного ледокола «Таймыр» в сложных ледовых условиях. Однако танкер пришел в точку погрузки точно в срок. Погрузка нефти осуществляется у мыса Каменный с речных танкеров типа «Ленанефть», принадлежащих ОАО «Иртышское пароходство». 13 июля танкер «Индиго» закончил погрузку и первая партия нефти в количестве 14 тыс. тонн направилась в порт Мурманск.

Второй танкер «Александр Следзюк» 10 июля вышел из Мурманска и полным ходом следует в Обскую губу для продолжения перегрузки нефти с речных танкеров. Вслед за ним последует и танкер «Хатанга».

Рейсы по обеспечению перевозки нефти из Обской губы до плавучего нефтехранилища «Белокаменка» будут выполняться танкерами Мурманского морского пароходства до конца сентября – начала октября 2008 года.

Дети отдыхают в Анапе

Более 200 детей работников Мурманского морского пароходства отдохнут этим летом в детском оздоровительном центре «Зори Анапы». По многолетней традиции администрация пароходства организовала выезд детей в четыре смены продолжительностью 21 день каждая.

Сейчас пик курортного сезона. Ребята живут в благоустроенных номерах в отремонтированном корпусе оздоровительного центра, рядом пляж. Юные мурманчане обеспечены отличным пятиразовым питанием. Занимаются с ними квалифицированные педагоги и воспитатели, которые разработали культурную программу, включающую в себя разнообразные игры, развлечения, экскурсии. Под наблюдением опытных врачей ребята проходят лечебные процедуры.

Начался северный завоз

Северное речное пароходство – постоянный участник северного завоза. На протяжении последних нескольких лет оно обслуживает более 20 портопунктов Белого и Баренцева морей. В этом году открыл морскую навигацию теплоход «Поморье». В первый рейс «Поморье» взяло на буксир баржу с дизельным топливом в объеме 1040 тонн. Для баржи это первый выход в рейс после переоборудования. Во время зимнего отстоя была увеличена ее грузоподъемность до 1600 тонн.

Теплоход «Поморье» повел ее курсом на Шойну, Индигу, Нижнюю Пешу. В эти портопункты топливо доставляется судами СРП для воинских частей. Вслед за «Поморьем» по планам северного завоза ушли и другие суда Северного речного пароходства. Например, рейсовое задание «Плотовода-714» – доставить в портопункты по побережью Приморского района – Пертоминск, Лопшеньгу, Золотицу – 780 тонн угля к новому отопительному сезону. С техникой для воинских частей по точкам Мезень, Шойна, Индига и Нижняя Пеша отправился «Плотовод-699». Для выгрузки угля в Мезени готов к отходу «Плавкран 902». Он выйдет из Архангельска в паре с «Плотоводом-655». А баржу с дровами на Несь поведет «Плотовод-694».

Атомоход «Арктика» спас полярников

Атомоход «Арктика» и научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов» отправились на помощь терпящей бедствие дрейфующей станции «Северный полюс – 35». Из-за разломов льда и опасной близости к берегам Шпицбергена станцию необходимо было срочно эвакуировать, снять с льдины полярников и оборудование.

В ОАО «Мурманское морское пароходство» обратилось Федеральное агентство морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ с просьбой направить один из атомных ледоколов для эвакуации научной станции «Северный полюс – 35». По распоряжению администрации пароходства, в доверительном управлении которого находится атомный ледокольный флот, с трассы Севморпути был снят атомоход «Арктика».

12 июля «Арктика» и «Михаил Сомов» встретились у кромки льда, а затем продолжили совместное движение в направ-

лении дрейфующей полярной станции СП-35. На следующий день они достигли точки дрейфа станции, и началась эвакуация. 15 июля на полярной станции «СП-35» в 23 часа 50 минут по московскому времени в координатах 81 градус 11 минут северной широты и 32 градуса восточной долготы на льдине основного лагеря был спущен флаг России и Санкт-Петербурга.

К 12 часам 16 июля был снят со льда и доставлен на борт научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов» груз «филиалов» станции – груз с отколовшихся от станции льдин, на одной из которых в лед вмерзли сани. Их извлечение потребовало дополнительного времени и задержало выход судов. Однако полярники решили их извлечь во что бы то ни стало, чтобы не оставлять в Арктике следов своего присутствия и сохранить чистоту Арктики. Во второй половине этого же дня атомоход повел научное судно по ранее пробитому каналу во льдах к чистой воде. Утром 17 июля ледокол вывел теплоход к кромке льда. Затем «Михаил Сомов» отправился в Архангельск, а «Арктика» – продолжила проводку транспортных судов на трассах Северного морского пути.

Арктические круизы

В конце июня атомоход «50 лет Победы» отправился в круизный рейс на Северный полюс. На его борту находились 81 турист. География участников круиза чрезвычайно широка: в путешествие по Арктике отправились граждане США, Франции, Германии, Австралии, Великобритании, Нидерландов, Швейцарии, Канады, Италии, Швеции, а также тропических государств – Индии, Бразилии, Китая.

В ходе двухнедельного круиза туристы сделали остановки в живописных бухтах архипелага Земля Франца-Иосифа, смогли насладиться видами северных пейзажей, арктических птиц и животных. И, конечно, посетили Северный полюс. Под командованием капитана Мурманского морского пароходства Валентина Давыданца атомоход «50 лет Победы» выполнит этим летом три туристических рейса на Полюс (фрахтователь «Supernova Expeditions Ltd.»).

Два круиза по аналогичному маршруту совершит на вершину планеты атомоход «Ямал» (фрахтователь «Poseidon Arctic Voyages Ltd.»). Первый рейс начался 23 июля. Для опытного арктического капитана Александра Лембрика это будет юбилейный – 20-й поход на Полюс.

Самостоятельность – залог успеха

В конце июня в Мурманский порт пришел и встал под погрузку апатитового концентрата теплоход «Грумант» – один из самых современных балкеров Мурманского морского пароходства. Спектр генеральных и навалочных грузов, для перевозки которых предназначен этот теплоход, очень широк. От судов аналогичного назначения «Грумант» выгодно отличается своими мореходными качествами.

– На счету нашего судна пока еще не очень много рейсов, – рассказывает старший механик балкера Александр Турчин. – Но экипаж – и те, кто на мостике, и те, кто в машине – уже успели оценить новую аппаратуру, которая значительно облегчила работу моряков.

На «Грумант» Александр Дмитриевич пришел с теплохода «Капитан Чухчин», где проработал 11 лет. Он с теплотой отзывался об этом судне:

– На «Чухчине» я действительно

многому научился, вырос профессионально. Но считаю, что у человека всегда есть впереди еще не покоренные вершины. Надо идти дальше, развиваться. И «Грумант» – именно тот теплоход, где можно совершенствовать свои навыки и применять полученные знания и умения на практике. Побольше бы таких судов!

Наличие большого количества автоматики в Центральном посту управления судном (ЦПУ), действительно, заставило машинную команду внести корректировки в имеющиеся навыки.

– ЦПУ – это первое, что поразило меня, когда пришел на «Грумант», – вспоминает А.Турчин. – Все компьютеризировано. Вот и пришлось осваивать новые технологии совершенно самостоятельно, ориентируясь лишь на нормативную документацию. Думаю, что это пошло только на пользу, ведь самостоятельность, самостоятельность – основополагающие принципы работы хорошего механика. В своем заведовании я должен знать все! Независимо от того, находится судно в море или стоит у причала. Я твердо придерживаюсь этого принципа и требую того же от



Константин Бледнов

своих подчиненных.

Умение действовать самостоятельно способствует успешной работе и молодых специалистов. Об этом свидетельствует пример Константина Бледнова. В Мурманское морское пароходство он пришел в 2004 году после окончания ГМА имени С.О. Макарова. Ходил на судах «Иван Сусанин», «Капитан Вакула». На «Грумант» перевелся немногим более полутора лет назад третьим механиком, а сейчас отрабатывает свой первый контракт в качестве второго.

– Может, это прозвучит банально, но, действительно, ощущаю большую ответственность, – делится впечатлениями Константин. – Возросли требования, и прежде всего – к самому себе. Уважение со стороны команды придет лишь в том случае, если будешь с уважени-

ем относиться к своей работе, к коллективу судна. Хочу заметить, что проблем с трудовой дисциплиной у нас практически не возникает. Это и неудивительно, ведь экипаж на «Груманте» – что надо! Мне кажется, что различные общие рекомендации по сохранению благоприятной психологической атмосферы в морском коллективе хороши больше в теории, чем на практике. Все мы разные, к каждому нужен индивидуальный подход. У нас на балкере как-то само сложилось так, что склочные и недружелюбные люди просто не приживаются в экипаже. Да и хорошо известно, что при хорошо организованной работе ни времени, ни желания, ни энергии на ссоры и конфликты просто не остается.

– В машине иногда приходится отчасти тяжелее, чем, например,

палубной команде, – вновь вступает в разговор стармех. – Ведь мы имеем дело с «железом», с которым порой очень непросто «договориться». Сплоченность очень важна. Так вот и вносит техника в наши взаимоотношения свои коррективы.

Попасть на «Грумант», причем именно в команду к Александру Турчину, стремятся многие специалисты. Вот, например, моторист Анатолий Склярков старается специально выстроить свой график таким образом, чтобы оказаться в смене со старшим механиком:

– Хочу сказать, что мне очень комфортно работать с профессионалами такого уровня, замечательными людьми и настоящими моряками.

Дарья ДОЦЕНКО.
Фото автора.



Александр Турчин

из почты редакции

Четверть века в строю

29 июля исполнилось 25 лет со дня подъема Государственного флага на теплоходе «Капитан Вакула». Вступил в строй двадцать третий из двадцати пяти заказанных в Германии универсальных балкеров для Мурманского морского пароходства. Эти суда усиленного ледового класса предназначались для работы в Арктике, в том числе для обеспечения круглогодичной навигации в порт Дудинка.

Имя новому теплоходу было выбрано не случайно. Капитан Виктор Семенович Вакула впервые в истории освоения Арктики в зимних условиях на ледоколе «Капитан Соколин» совершил проводку транспортных судов в порт Дудинка, положив начало круглогодичной навигации на Енисее. За успешное выполнение задач по бесперебойной ледовой проводке транспортных судов на полуостров Ямал и в порт Дудинка В.Вакула был награжден орденом Ленина. Выполнив этот нелегкий рейс в условиях полярной ночи, при отсутствии видимости, береговых навигационных средств, а также буев, Виктор Семенович вписал свое имя в историю освоения Арктики.

Капитан Вакула пользовался большим авторитетом и уважением у руководства Норильского комбината и порта Дудинка. Подтверждением может служить тот факт, что, когда теплоход, названный его именем, в конце августа 1983 года под моим командованием первый раз прибыл в Дудинку под погрузку, экипаж судна в память о Викторе Семеновиче был принят в порту и в городе Норильске с большими почестями.

За время моей работы на теплоходе

(почти 12 лет) со мной трудились замечательные люди и классные специалисты – постоянные члены экипажа. Среди них, прежде всего, руководители служб: старший механик – Инженер с большой буквы – А.Безручко, его помощник механик В.Николаев; грамотный судоводитель, человек, обладающий тонким чувством юмора, знаток литературы и морской истории старший помощник капитана А.Омельчук. Самых теплых слов заслуживают также ответственные за грузовые операции помощники капитана А.Воложнев, И.Дмитриченко и А.Давыденков; добросовестный и исполнительный работник, потомственный петербуржец, начальник радиостанции В. Яковлев; профессионал, рационализатор, мастер на все руки 1-й электромеханик А.Федоров и его помощник И.Плясов. Надежными исполнителями судовых работ, настоящими тружениками моря остались в памяти боцман В.Трушечкин, матросы Н.Хоменко, В.Некрасов, И.Бурко, В.Анохин, мотористы А.Бондарев, Н.Пазавин, электрик В.Калачев, буфетчица Н.Иванкова и многие другие.

Особенно хочется отметить работу 1-го помощника капитана Анатолия Хоменко.



Балкер «Капитан Вакула»

Мы с ним проработали совместно на разных судах более 20 лет. Анатолий Платонович всегда был реалистом, выдержан в общении с экипажем. Моряки его уважали, с ним всегда можно было посоветоваться по любым жизненным вопросам. Мне он оказывал огромную помощь в воспитании молодых моряков, проведении различного рода занятий, устройстве приемов на судне советских и иностранных представителей. А.Хоменко умело организовывал досуг моряков в длительных рейсах.

С таким коллективом моряков были совершены сотни интереснейших рейсов – как

в Арктику, так и в экзотические страны. Добавлю – без единого серьезного аварийного происшествия.

Я уверен, что и сегодня на судне «Капитан Вакула» трудится деловой, трудолюбивый и грамотный экипаж.

Поздравляю всех бывших и настоящих членов экипажа теплохода «Капитан Вакула» с юбилейной датой. Желаю здоровья, благополучия, личного счастья всем морякам, а судну – счастливого плавания!

Первый капитан т/х «Капитан Вакула»
С. Л. ЛИБЕРОВ.



Молодежь идет на флот

4 июля, накануне профессионального праздника – Дня работников морского и речного флота, – на борту теплохода «Поларис» поздравляли победителей конкурса «Лучший в профессии среди молодых специалистов за 2007 год».

Мурманское морское пароходство сделало все для того, чтобы этот день надолго остался в памяти молодых моряков. Виновников торжества у трапа встречал духовой оркестр Краснознаменного Северного флота. Звучали популярные морские мелодии и марши. Члены экипажа «Полариса» провожали моряков и почетных гостей в музыкальный салон теплохода. Там и состоялась торжественная церемония награждения.

В своем выступлении Генеральный директор Мурманского морского пароходства Александр Медведев отметил, что в последние годы лицо пароходства стало молодеть, в плавсостав приходят молодые специалисты, а это говорит об успешной работе компании. Мурманское пароходство дает молодым морякам перспективу профессионального роста, которая стимулируется, в том числе, и проведением корпоративных конкурсов на звание «Лучший в профессии».

Возрождение традиции профессиональных конкурсов (проводился в третий раз) – это как раз то хорошее старое, что не стоит забывать и отмечать. Каждому человеку нужен стимул в совершенствовании профессиональных качеств и навыков, каждому приятна высокая оценка его труда. Для молодых специали-



Генеральный директор Александр Медведев вручает грамоту Денису Беликову

тов (стаж работы на флоте до трех лет) – это возможность проявить себя в деле, завоевать авторитет, добиться карьерного роста.

Ежегодно в Мурманское морское пароходство приходят после окончания вузов почти сто молодых моряков. Для многих из них – это первое место работы, первое настоящее знакомство с профессией. Их наставники делают все возможное для того, чтобы они как можно скорее адаптировались, могли проявить свои знания и умения, чтобы совершенствовались их на практике, проявляли инициативу.

Многие ребята – продолжатели семейной традиции. Алексей Шевцов решил стать моряком по приме-

ру своего отца – капитана Мурманского морского пароходства. В прошлом году Алексей окончил «макаровку» по целевому набору компании. Сейчас работает на теплоходе «Павел Вавилов» в должности 2-го помощника капитана.

– Отрабатал два контракта, – рассказывает Алексей Шевцов. – Работа мне нравится, намерен и дальше ходить на судах пароходства. За это время были рейсы в Европу и Израиль с углем и апатитом.

Таких семейных династий в Мурманском морском пароходстве немало. Это тоже характеризует компанию, нацеленную на перспективу. Ведь на протяжении нескольких лет пароходство обновляет флот, развивается. И для молодых специалистов открываются интересные перспективы.

Отец третьего механика теплохода «Грумант» Виталия Герасимова тоже моряк, работает в Мурманском морском пароходстве.

– Я окончил морскую академию Мурманского технического университета, – рассказывает Виталий Герасимов. – В пароходстве ра-



Алексей Шевцов

ботаю с марта прошлого года. Для меня большая честь принять участие в таком конкурсе, доказать, что добился хороших результатов за короткий промежуток времени работы в компании.

И, действительно, всего за год работы Виталий получил повышение в должности (начинал он 4-м механиком), успел побывать во многих странах, а совсем недавно женился. На церемонию награждения победителей конкурса «Лучший в профессии среди молодых специалистов» он пришел вместе с женой Еленой.

К сожалению, не все победители конкурса смогли присутствовать на церемонии. Многие из них сейчас находятся в рейсах. Незадолго до выхода в рейс была сделана видеозапись с молодыми моряками атомохода «50 лет Победы». Они передали свои приветствия коллегам – участникам церемонии. В частности, 4-й механик атомохода «50 лет Победы» Григорий Морозюк отметил, что проведение профессиональных конкурсов – хорошая практика поощрения молодых специалистов, которая способствует повышению профессионального мастерства и развитию карьерного роста.

Приветствовали лучших моло-



Анатолий Черепанов напутствует молодых моряков

дых специалистов и ветераны пароходства.

– Я бы очень хотел, чтобы вы помнили, что в вашей победе есть немалая заслуга тех, кто занимался вашим обучением и воспитанием. Дальше – все в ваших руках и ваших силах. Будьте настойчивы в преодолении стоящих перед вами задач, – напутствовал молодых моряков президент Мурманской ассоциации капитанов Анатолий Черепанов.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото автора.



На причале играл духовой оркестр Северного флота

Лучшие в профессии молодые специалисты плавсостава ОАО «Мурманское морское пароходство» за 2007 год

1 место

Артем Иванович ЯТИН, 2-й помощник капитана теплохода «Кандалакша»,

Сергей Владимирович КОТОВ, 4-й механик танкера «Хатанга»,

Роман Сергеевич САДИКОВ, 3-й электромеханик танкера «Варзуга»,

Василий Александрович ДЯДИН, 3-й помощник капитана ледокола «Капитан Драницын»,

Сергей Иванович ОПРЯ, 4-й механик атомохода «Советский Союз»,

Сергей Николаевич КИРШИН, 4-й электромеханик атомохода «Ямал»,

Марат Николаевич МИХАЙЛОВ, дублер инженера-оператора 1-й категории атомохо-

да «50 лет Победы»,

Михаил Владимирович МИСЮКОВ, мастер КИПиА атомохода «50 лет Победы»,

Дмитрий Анатольевич ГРЕХОВ, инженер-радиоэлектроник атомохода «Ямал».

2 место

Андрей Сергеевич ФОМИН, 2-й помощник капитана танкера «Усинск»,

Роман Алексеевич КОРЕНЕВ, 4-й механик теплохода «Александр Суворов»,

Сергей Валерьевич КОЖИН, 3-й электромеханик теплохода «Павел Вавилов»,

Сергей Александрович БРАЛГИН, 4-й помощник капитана атомохода «Ямал»,

Григорий Николаевич МОРОЗЮК, 4-й механик атомохода «50 лет Победы»,

Евгений Николаевич ЛЮСИН, 4-й электромеханик атомохода «Таймыр»,

Алексей Геннадьевич НЕПОМНЯЩИХ, дублер инженера-оператора 1-й категории атомохода «50 лет Победы»,

Илья Юрьевич ЛЕПУСТИН, мастер КИПиА атомохода «50 лет Победы».

3 место

Максим Александрович СЛАБКО, 3-й помощник капитана теплохода «Дмитрий Донской»,

Виталий Владимирович ГЕРАСИМОВ, 3-й механик теплохода «Грумант»,

Максим Владимирович МАЛЕНЧУК, 2-й электромеханик теплохода «Юрий Аршеневский»,

Виталий Сергеевич ФУРСА, 3-й механик атомохода «Арктика»,

Дмитрий Владимирович БОГДАНОВ, 4-й электромеханик атомохода «Таймыр»,

Антон Владимирович ХВОСТОВ, дублер инженера-оператора 1-й категории атомохода «Таймыр»,

Алексей Алексеевич УРАЗОВ, мастер КИПиА атомохода «50 лет Победы»,

Илья Викторович БЕЗДЕНЕЖНЫХ, дублер инженера-дозиметриста 2-й категории атомохода «50 лет Победы»,

Андрей Александрович АНТОНЕНКО, инженер-радиоэлектроник атомохода «50 лет Победы».

Юбилейный двигатель – пароходству

Изготовление трех судовых двигателей для строительства новых судов Мурманское морское пароходство заказало своему давнему партнеру – Брянскому машиностроительному заводу. И в конце июня в торжественной обстановке один из двигателей был передан заказчику. Он стал юбилейным – тысячным – дизельным двигателем, изготовленным в стенах завода. Чести нажать на символическую пусковую кнопку удостоились представители БМЗ, ММП и первые лица Брянской области.

Двухтактные малооборотные судовые двигатели (именно такие будут установлены на новых балкерах ММП) Брянский машиностроительный завод выпускает с 1961 года по лицензии компании MAN B&W Diesel A/S. Сегодня БМЗ является крупнейшим в Европе и единственным на постсоветском пространстве производителем подобных дизелей. Выпускаемые агрегаты предназначены для установки в качестве главных двигателей на морские суда различного назначения – танкеры, контейнеровозы, балкеры, рыбопромысловые базы с неограниченным районом плавания. Двигатели от этого производителя уже установлены и успешно эксплуатируются на таких судах ММП, как «Иван Папанин», «Александр Следзюк», «Поморье».



Александр Брынцев

Данные дизели принадлежат к промышленным энергетическим установкам с наибольшей топливной экономичностью. Их использование обеспечивает работу на тяжелом топливе, высокий уровень автоматизации, обеспечивающий безвахтенное обслуживание, и сервисное обслуживание в большинстве портов мира.

В настоящее время спрос на производство дизельных судовых двигателей Брянского завода весьма высок, что связано с судостроительным бумом во всем мире. Они поставляются в 30 стран. У БМЗ появились надежные партнеры в Китае, Греции, Южной Корее... Кстати, как раз в Китай и должен был отправиться тысячный дизель, однако, по словам генерального директора Брянского машиностроительного завода Анатолия Задорожного, с заказчиком удалось договориться о задержке поставки двигателя на месяц. И юбилейный агрегат получил отечественный заказчик – Мурманское морское пароходство, которое не только сохранило эксплуатацию, но и наращивает мощности посредством строительства новых судов.

– Для нас новый двигатель – это новый балкер дедвейтом 24 тысячи тонн, новый рынок, новые достижения, – рассказывает главный инженер ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Брынцев. – Хочется выразить огромную благодарность нашим партнерам – Брянскому машиностроительному заводу – за отлично выполненную работу.

За строительством «сердца» нового судна наблюдали и представи-



Анатолий Задорожный



Торжественный запуск

тели ФГУП «Российский морской регистр судоходства». Заместитель директора этого предприятия Василий Резниченко выразил уверенность в том, что в руках профессионалов ММП дизель будет работать качественно, надежно и долго.

Уже в августе на БМЗ планиру-

ется окончание строительства очередного двигателя для Мурманского морского пароходства. Взаимовыгодное сотрудничество продолжается.

Дарья ДОЦЕНКО.
Фото автора.



Вот он – тысячный двигатель

Сигналу SOS исполнилось 100 лет

Самое знаменитое в мире послание – три точки, три тире и снова три точки – SOS отмечает 100-летие. 1 июля 1908 года этот сигнал, закодированный в азбуке Морзе, был признан мировым сообществом в качестве сообщения о том, что находящееся в море судно терпит бедствие.

В течение десятилетий благодаря SOS были спасены десятки тысяч человеческих жизней. В начале века голоса еще не передавались по радиоволнам, и морякам нужны были стандартные средства передачи сигнала, в рамках азбуки Морзе, помогающие донести, что они в беде.

До того момента чаще всего сигналом бедствия служил сигнал CQD, который порой неправильно интерпретировали. После раздумий ему на смену был выбран SOS, потому что эта последовательность в азбуке Морзе – три точки, три тире, три точки – крайне проста.

Год спустя новую систему ждал успех – лайнер компании Cunard, SS Slavonia, затонул



у Азорских островов. Был отправлен сигнал SOS, и в итоге не погиб ни один человек.

Но даже это не смогло убедить всех и вся, и потребовался крах «Титаника», чтобы

понять, насколько важна универсальная система. После столкновения с айсбергом в 1912 году радиооператоры направили и старый сигнал CQD, и новый сигнал SOS, но некоторые корабли, находившиеся в этом районе, проигнорировали оба, думая, что на «Титанике» развлекаются. Скоро стало понятно, что все совсем наоборот, и мировые газеты рассказали, как на «непотопляемом корабле» погибли 1,5 тыс. человек. После этого новый сигнал бедствия, SOS, редко игнорировали.

В прошлом веке SOS стал неотъемлемой частью поп-культуры во всем – от заголовков программ из серии «сделай сам» до хитов

группы Abba. Сейчас же, с развитием новых технологий, этот сигнал используется лишь изредка.

Что касается расшифровки трех спасительных букв, то со временем стали появляться легенды. Одна из самых распространенных – «расшифровка» значения «аббревиатуры», которой буквы SOS на самом деле не являются – «Спасите наши души» (Save Our Souls). SOS – это просто случайно выбранная последовательность, удобная для запоминания и легко распознаваемая на слух. Фраза появилась уже после принятия сигнала и по сути является бэккримом (слово, толкуемое в качестве аббревиатуры).

Такие же бэккримы существовали и у предшественника SOS – сигнала CQD. Существовали версии, что это аббревиатура от «Быстрее сюда – опасность!» (Come Quick, Danger!), «Быстрее сюда – тонем!» (Come Quick – Drowning!) или даже «Быстрее сюда, черт возьми!» (Come Quick, Dammit!).



Северное речное пароходство остается на плаву

3 октября свое 150-летие отметит одна из старейших судоходных компаний России – Северное речное пароходство. В преддверии этой юбилейной даты о буднях компании, пройденном ею пути, планах на будущее рассказывает Генеральный директор ОАО «Северное речное пароходство» Владимир Михайлович Грехов:

– В этот день – 3 октября 1858 года – император Александр II утвердил и подписал Устав «Акционерного Северо-Двинского пароходного общества». Его утвердили предприимчивые и талантливые купцы – отец и сын Булычевы, а с ними и коммерческий советник Илья Грибанов. С их легкой руки по Северной Двине и Вычегде стали ходить пароходы, баржи с грузами. Многие архангельские купцы последовали удачному примеру. До революции по рекам Поморья ходило около 400 пароходов и более 800 барж пятнадцати пароходных обществ. Мы с полным правом считаем себя их преемниками.

90-е годы прошлого столетия стали кризисными для компании. Мы существовали буквально в режиме выживания. Ведь благополучие любой судоходной компании зависит, в первую очередь, от достаточной загрузки флота. А наши услуги как речных перевозчиков не были востребованы, транспортные и вспомогательные суда оказались не у дел, практически остановилась работа Котласского порта и Лимендской базы обслуживания флота – наших филиалов и



Владимир Грехов

представительства соответственно. До 80 судов стояли на приколе в разгар навигации. А на самих реках не было ни условий для судоходства, ни глубин – никто этим не занимался.

В тот период нас выручали теплоходы река-море плавания. Нам удалось значительно повысить объем перевозок этими судами. Работали и работаем сейчас на Балтике, Средиземном, Черном, Каспийском морях, в районе Персидского залива. Нам удалось войти в состав совместного предприятия в Арабских Эмиратах –

там и сегодня успешно работают 10 наших судов. В 1997 году с привлечением зарубежного капитала в Словакии было построено судно типа «Рейн». В этом году, после возврата кредита банку, оно перешло в собственность пароходства. В 2002 году на Лимендском ССРЗ был построен морской буксир «Поморье», а скоро мы введем в эксплуатацию еще один новострой под условным названием «Поморье-2». Ведутся активные работы по переоборудованию речных буксиров и барж на морской класс. Это приоритетное направление в политике пароходства, направленное на его развитие. Сегодня уже работают 8 модернизированных теплоходов, 10 сухогрузных и 4 наливные баржи. Первый опыт эксплуатации этих судов показал – мы находимся на правильном пути.

Конечно, мы не конкуренты большому морскому транспорту – в первую очередь, по дальности хождения в моря и грузоподъемности. Но в то же время имеются некоторые плюсы. Наши суда маневренные, мелкосидящие, поэтому могут легко проходить по мелким устьевым речкам, работать без причала. А там, где большие суда не могут подходить к берегу

ближе, чем на 10-15 метров, незаменимы наши буксиры. Специально для выгрузки на необорудованный берег инженерами нашего пароходства были спроектированы уникальные автономные баржи. На большой воде они подходят к берегу и после отлива остаются на суше. Баржи оборудованы судовыми кранами, которые могут поднимать грузы весом до 5 тонн. Выгрузка проводится непосредственно на автотранспорт. Подобная методика экономит время и деньги. Кстати, она не имеет аналогов в мире. Сейчас работают две подобные баржи, на подходе – третья.

В связи с освоением северных нефтегазовых месторождений мы каждую навигацию отправляем караваны судов и барж с грузами на Варандей, Дресвянку, Харасавэй. Только по «северному завозу» пароходство обслуживает более двух десятков портопунктов Белого, Баренцева и Карского морей.

Но это вовсе не значит, что мы ушли с реки. На Северной Двине суда работают от ледохода до ледостава. А пока держатся максимально высокие уровни – в период половодья – буксиры и плотоводы пароходства уходят на Сухону, Вагу, Пинегу, Вычегду. Выводим плотами и доставляем баржами заготовленный за зиму лес.

В настоящее время флот СРП насчитывает более 200 единиц. Это теплоходы смешанного река-море плавания, буксиры, самоходные и несамоходные грузовые суда, пассажирские суда и плавкраны. В составе нашего флота есть даже целый мост – наплавной.

Это «ноу-хау» нашего предприятия. Когда мост через Кузнечиху был закрыт для тяжелого автотранспорта в связи с перегруженностью, мы поддержали инициативу Соломбальского целлюлозно-бумажного комбината о постройке понтонного моста на Сульфат. Проектирование и постройка понтонных велась одновременно. Наши конструкторы и судостроители Лимендского ССРЗ в трехмесячный срок переоборудовали 4 баржи в мостовые понтоны. Доставили и установили их мы тоже своими силами. И вот уже 4 года мост успешно эксплуатируется, выдерживая транспортную грузоподъемность до 80 тонн. Наша понтонная переправа работает и летом, и зимой при больших – до двух метров – перепадах уровня воды. Такого цикла эксплуатации подобных мостов мало где в России встретишь. А техническая исправность понтонных находится в зоне нашей ответственности по сей день.

В преддверии праздника хотелось бы поздравить своих коллег с тем, что в тяжелые годы удалось сохранить костяк лучших специалистов Северного речного пароходства. Они, выражаясь флотским языком, отстояли свою вахту в самое штормовое для предприятия время, и сегодня мы вместе встречаем юбилей пароходства. Желаю речникам и морякам попутного ветра, хороших глубин. Пусть нас всех поменьше штормит не только в море, но и на берегу. А главное – новых судов! В этом залог развития любой судоходной компании.

Записала Л. ЛЕОНОВА.

экология

Чтобы море было чистым

Согласно распоряжению Федерального агентства морского и речного транспорта РФ от 11. 06. 2008 года при бункеровке судов обязательным становится кольцевание их боновыми ограждениями.

По словам генерального директора Мурманского бассейнового аварийно-спасательного управления (МБАСУ) Василия Коренева, связано это с участившимися случаями разлива нефтепродуктов при бункеровочных операциях. Так, например, только в июне текущего года и только вблизи Санкт-Петербурга зафиксировано шесть подобных случаев. Боновые ограждения предназначены для предупреждения и ограничения рас-

пространения нефтепродуктов на поверхности воды.

– В Кольском заливе разливов нефтепродуктов при бункеровке не было, – говорит В. Коренев. – Во всяком случае, официально зарегистрированных. Конечно, залив чистым назвать никак нельзя, но виновников найти очень сложно, ведь, помимо торгового флота, рыбаков, его акватория активно используется и Северным флотом. С 2002 года МБАСУ устанавливало боновые ограждения вокруг крупных бункеровочных судов, сегодня это правило касается и небольших бункеров. В противном случае бункеровка запрещена.

Мурманское бассейновое аварийно-спасательное управление призвано обеспечить готовность сил и средств при возникновении нештатной ситуации на акватории от моря Лаптевых до водных границ Норвегии. Филиалы Управления расположены в Архангельске и Кандалаксе. В Баренцевом море на постоянном дежурстве находится спасательное судно «Агат», скоро к нему присоединится и «Капитан Мартышкин». На спасателях установлена специальная система «Скиммер», предназначенная для сбора нефтеводяной смеси с поверхности моря. Локализовать очаг разлива и распространения нефтепродуктов специалисты МБАСУ обязаны в течение 4 часов.

В прошлом году Управление получило новое оборудование, предоставленное Министерством рыбного хозяйства и по делам



Василий Коренев

побережья Норвегии, а также компанией «Statoil». Его предназначение – еще более эффективная борьба с загрязнением моря нефтепродуктами. Как рассказал Василий Коренев, в настоящее время это оборудование находится в полной готовности и в случае ЧП будет установлено на крупных спасательных судах МБАСУ.

Александр ПАНОУШКИН.



Спасательное судно «Агат»

Нефтяная лаборатория

В свое время Дмитрий Иванович Менделеев писал: «Наука начинается... с тех пор, как начинают измерять; точная наука немыслима без меры». Эти слова и сейчас определяют место метрологии в системе отечественных наук.

В нашей стране в 1917–1924 годах был осуществлен комплекс мероприятий по созданию государственной метрологической службы. Введена обязательная всероссийская поверка мер и весов, утверждены новые положения о Главной палате мер и весов, установлена уголовная ответственность за нарушения положений о мерах и весах.

В январе 1919 года был подписан декрет «О введении нового счета времени по международной системе поясов», в 1921 году – постановление «О всероссийской поверке мер и весов», в 1924 году утверждено «Положение о мерах и весах». В 1925 году принято постановление «О признании заключенной в Париже 20 мая 1875 года Международной метрической конвенции для обеспечения международного единства и усовершенствования метрической системы, имеющей силу для СССР». Тем самым были возобновлены международные связи нашей страны в области метрологии.

К 1927 году завершилась метрическая реформа в СССР. Палаты мер и весов были созданы во всех союзных республиках, государ-

ственной службой мер и весов охвачена вся страна.

ФГУ «Мурманский центр стандартизации, метрологии и сертификации» является одним из старейших учреждений Мурманской области. Вернее, в 1935 году, когда области как таковой еще не существовало, в Мурманске уже начал работу уполномоченный государственной метрологической службы.

По словам директора Центра кандидата экономических наук Николая Дедкова, основной задачей предприятия остается обеспечение единства измерений на территории нашего региона как части общероссийского и международного пространства. Для этого осуществляется поверка измерительных приборов, коих в области находится в обороте более 500 тысяч. Поверка (сверка с эталоном и, при необходимости, приведение прибора в норму) – необходимая составляющая бесперебойной и качественной работы буквально во всех сферах человеческой деятельности. Без преувеличения можно сказать, что от нормальной работы приборов зависит судьба самых различных компаний. Во всяком случае, экономия ресурсов и времени, безопасность – точно.

Поверка измерительных приборов – дело очень ответственное. Ведь малейшая ошибка может привести к самым непредсказуемым последствиям. Поэтому специалисты ФГУ «Мурманский центр стандартизации, метрологии и сертификации» должны быть уверены в том, что сама контролирующая другие приборы аппаратура находится в идеальном состоянии. Достигается это с помощью вертикальной системы поверки. Суть ее состоит в том, что приборы-контролеры, в свою очередь, поверяются в научно-исследовательских метрологических институтах Москвы, Санкт-Петербурга и Нижнего Новгорода. Эталоны постоянно находятся под контролем государства, периодически сравниваются с международными. Российские эталоны признаются международным сообществом, а наши специалисты входят в состав международных



Николай Дедков

метрологических комиссий. Правда, некоторые государства (например, США и Великобритания) пользуются системами измерений, отличными от метрической. Соответственно, и эталоны там другие (футы, фунты и т.д.).

Еще одно направление деятельности ФГУ «Мурманский ЦСМ» – испытательное. Как рассказала начальник испытательного центра Раиса Рипачева, сотрудниками центра контролируется продукция практически всех государственных предприятий и частных фирм Мурманской области. Несколько лабораторий проверяют качество строительных материалов, пищевой и кормовой продукции, лекарственных препаратов, мебели, обуви, осуществляют радиационный контроль. Производятся также разработка технических условий эксплуатации, экспертиза товаров и услуг. Нередко приходится работать по просьбам представителей правоохранительных органов.

А совсем недавно, 10 июня, в рамках Меморандума о взаимопонимании и технико-экономическом сотрудничестве между фирмой «СтатойлГидро» и Правительством Мурманской области, в присутствии министров иностранных дел России и Норвегии, губернатора Мурманской области, здесь открылась новая лаборатория.

– Лаборатория, – говорит Раиса Рипачева, – будет заниматься исследованием нефти, ее основных качественных (физико-химических)

показателей: плотности, вязкости, температуры воспламенения и застывания, содержания воды, парафинов и асфальтенов, углеводородного состава, способности нефти к образованию водонефтяной эмульсии, эффективности действия диспергентов. Она спроектирована с учетом всех требований нормативных документов, а также с применением самых современных высококачественных материалов и новейшего, отчасти уникального, оборудования. Аппаратура стоимостью более чем в 1 миллион долларов (хроматографы, специальные компьютеры, микрошприцы и т.д.) представлена ведущими фирмами-производителями аналитического оборудования из Германии, Австрии, Швейцарии и США. Приборы позволяют минимизировать затраты времени оператора, поскольку практически все аналитические процессы автоматизированы и компьютеризированы. Проведена модернизация и реконструкция помещений. Так, например, в одном из отделений автоматически поддерживается температура +5 градусов для того, чтобы определить «поведение» нефти в температурных условиях, приближенных к реальным в северных морях.

Специалисты, работающие в этой лаборатории (пока их только двое – Ольга Михайлова и Елена Горшенина) в течение года проходили стажировку в Норвегии, получили соответствующие сертификаты, подтверждающие их квалификацию для работы на новом оборудовании.

– Одной из главных задач проекта, – продолжает рассказ начальник испытательного центра, – является повышение готовности к возможному разливу нефти при ее транспортировке вдоль северной береговой зоны. Важность заключается в предоставлении оперативной и достоверной информации о свойствах перевозимой на судах нефти как для российских, так и для норвежских властей, а также для организаций, непосредственно отвечающих за ликвидацию разливов нефти.

Предполагается, что в самом скором времени в лаборатории соберется банк данных на качественные показатели разнообразных типов нефти. Вышел танкер в море, а здесь уже знают, какие наиболее оперативные и эффективные действия следует предпринимать в случае непредвиденной ситуации. А это, в свою очередь, позволит свести к минимуму негативные последствия. Что и требуется.

Александр ПАНОШКИН.
Фото автора.



Оборудование нефтяной лаборатории

наши партнеры

Регистр в Китае

Исполнилось пять лет со дня образования представительства Российского морского регистра судоходства (РС) в Китае.

Китай – это страна с бурно развивающейся экономикой и многоотраслевой промышленностью, с многочисленными морскими портами и быстро строящимися судостроительными заводами. Страна, в которой на рынке классификационных услуг представлены все страны-члены Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО). Динамичное развитие отношений между российскими и иностранными владельцами судов с классом РС и китайскими предприятиями, а также рост заказов на изделия китайской промышленности, требующие наблюдения при изготовлении, обусловили необходимость постоянного присутствия в Китае представителей Регистра.

Ранее инспекции Регистра уже открывались в Китае. Так, в сентябре 1947 года начала работу Инспекция в г. Шанхай, а с января 1950 года – Инспекция в г. Дальний. Обе ин-

спекции прекратили свою деятельность в июне 1962 года...

В целях организации представительства Главным управлением РС в Китай был направлен заместитель начальника Приморской инспекции В.С. Малых, который и стал первым начальником представительства. Статус представительства РС в КНР (г. Тяньцзинь) был официально закреплен приказом генерального директора Регистра № 37 от 23.04.2003 г. Первыми инженерами-инспекторами, прибывшими для работы в представительство, были Б.Д. Федосов, В.Л. Барышников и В.К. Подольяк.

С увеличением объемов проводимых освидетельствований увеличивался и штат представительства. В настоящее время, под руководством начальника представительства В.К. Подольяка, в нем работают семь инженеров-инспекторов: корпусная группа – В.П. Колотиевский, В.Б. Лозовой, И.Н. Артемов, механическая группа – В.Ю. Корниенко, Н.В. Михальчук, электрогруппа – Б.Д. Федосов, С.Н. Рогов.

Район деятельности представительства ох-

ватывает всю территорию КНР. За прошедшие пять лет был проведен большой объем работ по техническому наблюдению за судами в ремонте (300 судов, из них 166 – в доке), а также за судами в эксплуатации. Осуществлено наблюдение за изготовлением 9933 изделий судового машиностроения.

В 2007 году техническое наблюдение за судами в ремонте осуществлялось на 13 судостроительных заводах в 9 портах КНР, наблюдение за изготовлением материалов и изделий – на 22 заводах в 16 городах. Количество предприятий, на которых работниками представительства проводится техническое наблюдение, за пять лет увеличилось почти в пять раз.

Сегодня коллектив представительства состоит из высококвалифицированных специалистов, способных выполнять различные задачи. Это находит подтверждение как в произ-



водственной деятельности, так и при вертикальных проверках контрактов и проверках системы менеджмента качества представительства аудиторами ГУР и МАКО. Большое внимание уделяется обучению персонала в рамках технической учебы, проводится активная и целенаправленная работа по освоению инспекторами смежных специальностей.

Прошло пять лет, наполненных большой, разнообразной работой, и есть все основания утверждать, что представительство в Китае как подразделение РС состоялось.

«Вестник РС», № 4, 2008 г.

Трудная судьба линкора

Первый раз я его увидел, когда пришел в Мурманский краеведческий музей, будучи первоклассником. На увеличенных репродукциях старых фотографий был изображен грозный боевой корабль с огромными орудиями – линкор «Чесма» флотилии Северного Ледовитого океана. Прибжав домой, я вытащил из книжного шкафа книги краеведа А.А.Киселева, нашел фотографии «Чесмы» и с упоением принялся перерисовывать его силуэт в альбом. Изящный корпус, две орудийные башни, две трубы, две обычные и одна вентиляционная мачты. Получилось красиво, скажу без лишней скромности.

Если о крейсерах «Варяг» и «Аскольд» сказано и написано немало, то о линкоре «Чесма» вспоминают редко. А зря! Судьба этого корабля была трудной, но очень интересной. Начну с того, что за свою почти тридцатилетнюю историю он трижды менял свое название и служил не только под Андреевским и Красным флагами, но и под японским военно-морским стягом.

Этот броненосец был спущен на воду в Санкт-Петербурге с именем «Полтава» на борту. В русском флоте до него было целых четыре парусных линейных корабля «Полтава». Предполагалось, что, один из самых мощных и удачных кораблей своего времени, броненосец станет достойным продолжателем славных традиций одноименных предшественников. «Полтава» вместе с «Петропавловском» и «Севастополем» стали первыми русскими серийными кораблями в своем классе. До них броненосцы строились у нас штучно и по различным проектам.

При водоизмещении 11500 тонн, «Полтава» была вооружена четырьмя 305-мм орудиями главного калибра производства Обуховского завода, расположенными попарно в двух башнях (их скорострельность была невысокой – всего 1 выстрел за 2 минуты); двенадцатью 152-мм орудиями, а также двумя десятками мелких орудий противоминного калибра. Впервые на данном проекте кораблей большая часть орудий среднего калибра стала располагаться в башнях (правда, тесных и неудобных в обслуживании). Скорость не превышала 16 узлов. Эки-

паж насчитывал 27 офицеров и 625 нижних чинов. Броненосец первым из русских кораблей получил стационарную радиостанцию системы Попова – Дюркете.

Летом 1900 года «Полтава» перешла из Балтийского моря на Дальний Восток, прибыв 30 марта 1901 года в Порт-Артур – главную базу Тихоокеанского флота. Здесь она и встретила русско-японскую войну вместе с однотипными «Петропавловском» (флагманом эскадры) и «Севастополем». Уже в первом дневном бою с японской эскадрой 27 января 1904 года «Полтава» принимала активное участие, двигаясь за флагманским «Петропавловском». На броненосце во время сражений всегда развевался огромный шелковый флаг – дар полтавского дворянства, которое шефствовало над кораблем.

После фатальной гибели броненосца «Петропавловск» с адмиралом Макаровым на борту действия русского Тихоокеанского флота стали пассивными. Когда угроза тесной осады крепости Порт-Артур стала реальной, боевые корабли сделали несколько неудачных попыток прорваться во Владивосток. После гибели в бою 28 июля очередного командующего флотом – адмирала Витгефта – большая часть порт-артурской эскадры вернулась обратно в крепость, где оказалась в настоящей ловушке. При попытках прорывов «Полтава» получила ряд повреждений от вражеских снарядов, погибло 12 человек экипажа, более 40 ранено. В ее правый борт попала торпеда, но, по счастливой случай-

ности, не взорвалась.

У гарнизона Порт-Артура с каждым днем положение становилось все хуже. Вместе с другими кораблями «Полтава» сдерживала наступление врага огнем своих орудий, на сухопутный фронт ушла сражаться значительная часть экипажа. В сентябре японцы приступили к обстрелу (вернее, расстрелу) русских кораблей из тяжелых 280-мм мортир. «Полтава» погибла от пожара и подводных пробоин 22 ноября, первой из порт-артурской эскадры. После сдачи крепости японцам в плен отправилось лишь около трехсот оставшихся в живых полтавцев. Остальные героически сложили головы, защищая Порт-Артур.

Действия «Петропавловска», «Полтавы» и «Севастополя» при обороне Порт-Артура получили высокую оценку, несмотря на катастрофический в целом исход войны. Не случайно новым русским линкорам были присвоены их славные имена.

А лежащий на дне порт-артурской гавани броненосец «Полтава» японцы подняли в июле 1905 года и после ремонта включили в состав своего флота как броненосец береговой обороны 1-го класса под названием «Танго».

С началом первой мировой войны основные силы русского флота оказались заперты на Балтике и в Черном море. Когда назрела необходимость защищать северные порты от немецких надводных кораблей и подводок, правительство России не нашло ничего лучшего, как обратиться к Японии с просьбой продать захваченные в прошлую войну свои же корабли. Купленные за 15,5 млн. рублей «Танго», «Сагами» (бывший броненосец «Пересвет») и «Соя» (бывший крейсер «Варяг») 21 марта 1916 года прибыли во Владивосток.

«Пересвету» и «Варягу» вернули прежние имена, а «Полтаве» присвоили имя «Чесма». Это сделали потому, что в составе русского флота на этот момент уже был другой линкор «Полтава». Двум «Полтавам» под одним флагом места не



Линкор «Чесма». 1921 год

было. В соответствии с новой классификацией, «Чесма» стала числиться линейным кораблем. Конечно, устаревший корабль линкором был лишь на бумаге. С германскими новейшими линкорами ему связываться было нельзя ввиду явной слабости и тихоходности, зато какой-нибудь броненосный крейсер «линкор» «Чесма» отпугнуть еще мог.

Перед тем, как попасть на Север, «Чесма» принимает участие в военных операциях флота Антанты, действующего в Эгейском море. Конечно, кораблей англичан и французов здесь было достаточно, но Россия хотела, пусть и чисто символически, поучаствовать в Дарданелльской операции. Захватить черноморские проливы была голубой мечтой российских монархов на протяжении не одной сотни лет! Средиземноморье броненосец покинул лишь тогда, когда рухнула последняя надежда на прорыв союзников в Черное море.

Единственным местом, где старый линкор мог оказаться полезным, оставался северный морской театр. На пути к новому месту службы экипаж «Чесмы» отремонтировал сильно изношенные механизмы в Англии.

3 января 1917 года «Чесма» бросила якорь в порту Александровск

(ныне Полярный) и, спустя 5 дней, зачислена во флотилию Северного Ледовитого океана. Принять какое-либо участие в боевых действиях линкору не довелось, а когда на флотилии узнали о революции в Петрограде, боевая деятельность уступила место политической.

В октябре экипаж «Чесмы» перешел на сторону Советской власти, но в марте 1918 года корабль был захвачен белогвардейцами и английскими интервентами, которые в течение двух лет использовали его на Белом море в качестве плавучей тюрьмы.

В марте 1919 года под натиском наступающей Красной Армии белогвардейцы и интервенты спешно эвакуировались из Архангельска, бросив все не представляющие ценности корабли. Бывший линкор «Чесма» был зачислен в состав Беломорской флотилии, что имело чисто моральный эффект. Уже 16 июня следующего года корабль был сдан на хранение в Архангельский порт, а 3 июля 1924 года его передали в Отдел фондового имущества для разборки на металл. Так была поставлена точка в многотрудной судьбе единственного линкора флотилии Северного Ледовитого океана.

Алексей СУСЛИКОВ.

наши подшефные

Моряки аплодировали, не жалея ладоней

Самые долгожданные гости у воспитанников третьей группы мурманского детского дома № 5 – моряки атомного ледокола «Советский Союз». Дружбе этих ребятшек и экипажа ледокола Мурманского морского пароходства уже девять лет.

Моряки никогда не приходят в гости к подопечным с пустыми руками! Они помогают обустроить быт, не забывают поздравить каждого из подшефных с днем рождения, всегда приходят в День города, на Новый год и в День защиты детей.

Наша третья группа в детском доме – самая музыкальная. И уж кто, как не шефы, знают об этом? Накануне Нового года моряки подарили ребяткам синтезатор. Без него теперь ни один праздник в группе не обходится. А в День защитника Отечества экипаж ледокола преподнес еще один подарок – велотренажер. Вот радости-то было! И еще цифровой фотоаппарат шефы подарили. Это чтобы наши встречи никогда не забывались.

Впрочем, разве отношения измеряются подарками? Ведь для ребятшек дорожке всего общение с добрыми, открытыми, успешными людьми, верными своей профессии.



Ребята очень ценят заботу и внимание со стороны моряков и каждый раз изо всех сил стараются устроить для них настоящий праздник. Вот так было и в июне, когда наши воспитанники отправились с ответным визитом на ледокол «Советский Союз».

Был концерт, были песни, танцы. Моряки, не жалея ладоней, аплодировали

юным артистам. Потом устроили для них экскурсию по ледоколу. А затем – угощение: чай, конфеты, торт, печенье! В дружеской беседе выяснилось, что ребятки давно мечтают посмотреть новый мультфильм «Кунг-фу Панда», и капитан Владимир Заерко тут же пообещал ребятам, что мечта исполнится.

А через несколько дней в кинотеатре

ребята смотрели долгожданный мультфильм. Я знаю, они еще долго будут вспоминать этот праздник. И, конечно, снова ждать встречи с дорогими и ставшими для нас такими родными шефами. А как же иначе? Ведь мы – одна семья!

Воспитатель
Валентина ДУБИНКИНА.



Труженики морей

В 2009 году Мурманскому морскому парокходству исполняется 70 лет. Недавно и Мурманская область отметила свое 70-летие. Два юбилея, заслуживающих общественного внимания. За 70 лет произошло столько событий, что о них можно написать целые тома книг. Эти два юбилея очень взаимосвязаны, так как нельзя представить Мурманскую область без Мурманского морского парокходства. То же можно сказать и о Мурманском парокходстве, которое никак не отделить от Мурманской области. Сегодня на подъеме и Мурманское морское парокходство, и Мурманская область. У обоих субъектов я вижу впереди большое будущее. Но вспомним, как все начиналось? Хотя бы для Мурманского морского парокходства. А начиналось это так...

14 сентября 1939 года в протоколе № 34 Экономического совета при Совнаркоме Союза ССР (присутствовали т.т. Дукельский, Микоян, Жданов) было записано и подписано следующее постановление: «Разрешить Наркомфлоту создать Мурманское парокходство, передав в ведение этого парокходства часть судов Северного, Балтийского и Черноморского парокходств из числа находящихся в Северном морском бассейне». Подписал постановление Анастас Иванович Микоян.

На основании вышеуказанного постановления 22 сентября приказом народного комиссара Морского флота СССР № 239 было образовано Мурманское государственное морское парокходство, которое находилось в ведении и подчинении Центрального Управления морского сухогрузного и пассажирского флота Народного Комиссариата МФСР. Мурманское парокходство действовало на основании Устава, утвержденного Народным Комиссариатом МФСР от 20 октября 1939 года (приказ НКМФ № 280 от 21.10.39 г.).

Начальником парокходства был назначен тридцатичетырехлетний А.Д.Фортученко, одновременно исполнявший обязанности начальника порта. Управление МГМП размещалось в небольшом двухэтажном здании в районе порта, что было очень удобно. В организационный период своей деятельности парокходство имело в своем подчинении 13 судов, Мурманский морской торговый порт, Мурманский судоремонтный завод. Некоторые парокходы, принятые в состав Мурманского парокходства были еще дореволюционной постройки. Первые парокходы Мурманского государственного морского парокходства имели следующие названия: п/х «Мста», п/х «Ун-жа», п/х «Шелонь», п/х «Андре Марти», п/х «Спартак», п/х «Кама», п/х «Вишера», п/х «Вытегра», п/х «Сура», п/х «Пролетарий», п/х «Герцен», п/х «Субботник» – бывший п/х «Преподобный Трифон», п/х «Сосновец»

– бывший п/х «Великая княгиня Ксения». Последние три судна предназначались для перевозки пассажиров и грузов на побережье Кольского полуострова. Вот что из себя представляли эти суда:

Парокход «ГЕРЦЕН» до революции носил название «Кастро». Был построен в 1898 году в Англии (порт Дунди) на верфи «Каледон Шипбилдинг». Имел 1 паровую машину тройного расширения мощностью в 1500 инд. л.с. Парокход в хорошую погоду мог развить скорость в 11 узлов. Паровые котлы имели 6 топков системы Фокса, а запас угля на борту – 204 тонны. Рефрижераторная установка позволяла перевозить на судне продовольственные грузы. Длина наибольшая – 84,16 м, ширина наибольшая – 10,24 м, осадка по летнюю марку – 4,42 м. Судно могло перевозить более 1 тысячи тонн груза и 152 пассажира, в том числе: в 1 классе – 10 и в 3 классе – 142 пассажира.

История судна очень интересная. С началом первой мировой войны п/х «Кастро» был мобилизован и зачислен в состав Балтийского флота в качестве транспорта. Участвовал в Первой мировой войне и Февральской революции. 25.10.1917 г. экипаж «Кастро» перешел на сторону советской власти. С мая 1918 г. находился и порту на хранении. 25.01.1919 переименован в п/х «Герцен» и передан Главвоту. С 1939 года передан Мурманскому парокходству. С началом Великой Отечественной войны п/х «Герцен» был передан Северному флоту и включен в состав СФ в качестве госпитального судна. 15.03.1942 г. п/х «Герцен» возвращен Северному государственному морскому парокходству. 18.02.1944 г. вновь принят от Наркомата морского флота, переоборудован в самоходную плавбазу судоподъема и 6.03.1944 г. включен в состав Беломорской флотилии СФ. Жизнь п/х «Герцен» продолжалась до 1980-х гг. Судно использовалось в качестве отопительного...



Парокход «Субботник»

ля под обозначением «ОТ-6».

Парокход «СУББОТНИК» – до революции – «Святой Трифон». Это был также грузо-пассажирский парокход, который построили в 1895 году в Англии (Нью-Кестль) на верфи Добсон и Ко. Использовался он до революции как товаро-пассажирский парокход на Белом море и в морях Северного ледовитого океана. Длина судна составляла 38,25 м., ширина – 6,4 м., осадка – 3,15 м. Судно могло перевозить на борту всего 40 пассажиров, в том числе: в 1-м классе – 4 пассажира и в 3 классе – 26 и еще 10 – так называемых палубных пассажиров. Кроме пассажиров на борту судна можно было погрузить и 188 тонн груза. Судно имело 1 винт и могло развить скорость до 8 узлов. Начинал свою деятельность п/х «Святой Трифон» на Белом море в далекие предреволюционные годы. Это было так: Учреждение «Товарищества Беломорско-Мурманского срочного парокходства», от которого берет начало Северное морское парокходство, состоялось в мае 1870 года. Флот Товарищества рос, и в 1896 году он состоял уже из 10 судов, построенных в Англии. Стали регулярными рейсы на Новую Землю, была открыта линия в устье Печоры с заходом в Мезень. Одним из 10 судов и был п/х «Святой Трифон». С 1908 года «Святой Трифон» стал совершать рейсы в Санкт-Петербург с заходом в порты Норвегии.

После революции «Святой Трифон» недолгое время носил название «Преподобный Трифон Печенгский», но Печенга советской была недолго. По Тартускому мирному договору между РСФСР и Финляндией, заключенному 14 октября 1920 года она отошла к финнам. Парокход «Преподобный Трифон Печенгский» в срочном порядке переименовали в «Субботник» – чтобы не напоминать лишний раз об утраченном...

После гражданской войны и интервенции общий тоннаж флота, зарегистрированного в Архморпорту, составлял около 14 тыс. брутто-регистрационных тонн. Тем не менее, уже в августе 1921 года парокход «Субботник» вышел в первый заграничный рейс на порты Норвегии, Германии и Эстонии. Командовал «Субботником» знаменитый впоследствии капитан В.И. Воронин.

В составе судов Мурманского морского парокходства п/х «Субботник» проработал с 1939 по 1942 год. Во время бомбежки немцами порта в «Субботник» попала бомба, и он затонул в районе нынешнего СРЗ, прямо у причала. Позже кормовая часть «Субботника» была поднята со дна залива и использовалась для

проведения в его помещениях обучения судоводителей (в нем располагалась ШУКС – школа усовершенствования командного состава), а также для проживания в каютах персонала ШУКСа и вахтенных моряков.

Парокход «СОСНОВЕЦ» до революции имел два названия – «Великая княгиня Ксения» и «Север». Был построен в 1895 году в Англии (Нью-Кестль) на верфи Добсон и Ко. Парокход «Великая княгиня Ксения» также использовался как товаро-пассажирский парокход на Белом море и морях Северного Ледовитого океана. Длина наибольшая у судна составляла – 62,79 м., ширина наибольшая – 8,59 м., осадка по летнюю марку – 4,10 м. Судно принимало на борт 104 пассажира и более 600 тонн груза. Два паровых цилиндрических котла давали пар на две машины вертикального тройного расширения, которые выдавали мощность в 850 инд.л.с. Имело судно 2 винта, которые развивали скорость у парокхода до 10 узлов. Пассажироместимость «Сосновца» составляла 104 человека: 1 класс – 24, 2 класс – 10 и 3 класс – 70.

Интересен следующий факт: Знаменитый капитан Воронин В.И. впервые стал капитаном именно на парокходе «Сосновец», а только затем началось его «восхождение к славе полярного капитана». Но есть и такие интересные воспоминания о его первых рейсах: «Первый парокход, где Воронин уже капитанил, – «Сосновец». На нем произошла, скажем так, одна из «не совсем ясных» историй. Василий Павлович Корельский, старейший архангельский капитан, а в начале 30-х – молодой штурман, засвидетельствовал, что однажды шторм выбросил «Сосновец» на камни близ Мудьюга. Были разбирательства и суд. Второго штурмана лишили диплома, старпома Ф.В.Падорина посадили в тюрьму на три года, а «капитан Во-

ронин отделался легким испугом». Впоследствии Федор Васильевич Падорин, к слову, ставший известным на Белом море капитаном, считал решение суда несправедливым. Кто на самом деле был ответственен и в какой мере, сегодня, по прошествии стольких лет, установить невозможно, но мне встречались высказывания и других, еще доверенных судоводителей, которые вину за ту аварию возлагали все-таки на капитана Воронина». (Из воспоминаний Корельского В.П.)

Работал «Сосновец» на местных линиях Кольского полуострова. Местные рыбаки вспоминали: «Мимо проходит пассажирский парокход «Сосновец», то скрываясь за волной, то оголяя на ее гребне свое грязно-красное днище. С нашего бота видно, что палубы его пусты; должно быть, укачавшиеся пассажиры безропотно лежат на койках».

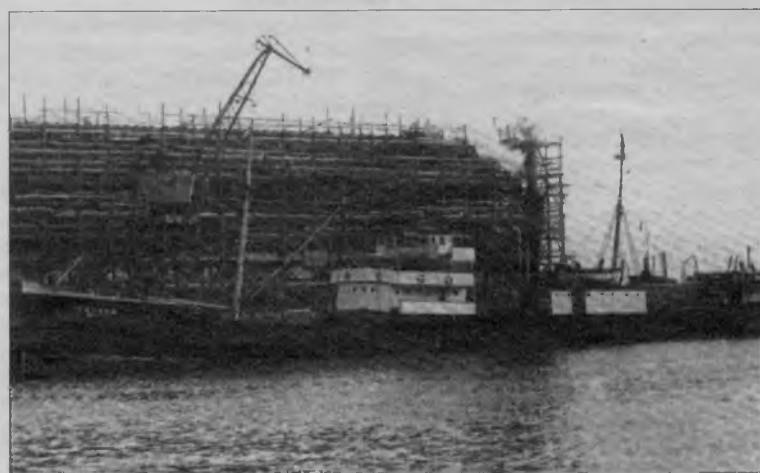
Во время войны парокход «Сосновец» также находился в составе Северного флота.

А вот еще одно из воспоминаний пассажира, следовавшего на п/х «Сосновец» до Дальних Зеленцов: «В Мурманске мы получили с женой билеты на парокход. Оказалось, что на этот раз это был не «Ястреб», который ходил в 1948 году, а старое судно «Сосновец», отличавшееся кривобокостью. У него был постоянный крен на один борт. Нам досталась каюта с того борта, на который был крен. Море было неспокойное, волна захлестнула палубу и, попав в коридор, конечно, перетекла в нашу каюту. В середине ночи жена проснулась оттого, что у нее на груди сидела крыса, спасавшаяся от воды. Мы зажгли свет и больше уже не спали. Утром мы прибыли в Зеленцы. «Сосновец» стоял на якоре на рейде. За нами выслали шлюпку».

В составе судов Мурманского морского парокходства «Сосновец» проработал до 1953 года.

Вот с таких пассажирских судов начиналась работа Мурманского морского парокходства на обслуживании пассажирских линий Мурманск-Озерко, Мурманск-Иоканья, Мурманск-Териберка, Мурманск-Дальние-Зеленцы и Мурманск-Архангельск. Многие знаменитые капитаны Мурманского парокходства прошли школу пассажирского плавания, где ими был получен уникальный опыт управления судами в сложных условиях плавания и умения работать с людьми.

Капитан-наставник СБМ
В. В. КИСЛЯКОВ.



Парокход «Герцен»



Парокход «Сосновец»

Воронеж – город... моряков!

Город Воронеж, особенно в последнее десятилетие, знаком многим мурманчанам (в том числе и работникам ОАО «ММП») не понаслышке. Многие жители нашего города получили на гостеприимной Воронежской земле квартиры по программе переселения с Севера и живут там, принимая у себя на летний отдых детей и внуков из Мурманска.

У Воронежа богатая история. В России найдется немного городов, которые на самых разных этапах ее исторического развития играли бы такую заметную роль, как он. Не раз Воронеж подвергался нашествиям врагов и варварским разрушениям, но всегда возрождался и становился в ряд наиболее значимых общественных, экономических, научных и культурных центров России.

На протяжении многих веков этот край был южным форпостом Российского государства, защищавшим его от хазар, печенегов и половцев. Спустя сотни лет область снова стала пограничной, но ее южные рубежи с независимой Украиной служат не щитом от набегов, а воротами дружбы и коридором сотрудничества.

Официальным рождением Воронежа считается 1585 год, когда на месте древних поселений была воздвигнута крепость. Второе рождение город пережил в 1696 году, когда по приказу Петра I на воронежских верфях был построен первый

русский флот, удививший Европу и устранивший Азию.

Благословение на строительство флота и основание Санкт-Петербурга царь Петр получил от своего близкого друга и духовного наставника первого епископа воронежского Святителя Митрофана, возведенного РПЦ в ранг святых летом 2007 года.

Став центром российского кораблестроения, Воронеж превратился в крупный город со специализированными заводами, фабриками, мануфактурами и мастерскими. Некоторое время Воронеж фактически играл роль столицы. Именно он был

центром важнейших событий, здесь жил царь Петр со своим двором, здесь были представительства европейских стран: дипломаты, генералы, корабельные мастера. В Воронеже, как и в Москве, существовала немецкая слобода. Город вырос, стал крупным населенным пунктом. Населением в 40 (по другим сведениям – 60) тысяч человек в ту пору могла похвастаться далеко не каждая европейская столица.

В мае 1975 года за мужество и героизм в годы Великой Отечественной войны и трудовые успехи город был награжден орденом Отечественной войны I степени.

Сегодня Воронеж остается одним из крупных промышленных, научных и культурных центров нашей страны.

Несмотря на миллион с «хвостиком» горожан, в Воронеже нет трудностей с общественным транспортом. Помимо обычных автобусов, троллейбусов и трамваев, здесь имеются несколько маршрутов т.н. «народных» автобусов, перевозящих любых пассажиров бесплатно.

Воронеж – очень зеленый мегаполис с обширными парковыми зонами. Посреди города находится Воронежское водохранилище с обо-

дованными пляжами и хорошо отделанной набережной. Однако местные жители не любят в нем купаться, предпочитая семьями выезжать к пригородным речкам и водоемам. Увы и ах, водохранилище на протяжении десятилетий нещадно загрязнялось как предпрятиями, так и отдельными гражданами. Стоит отметить, что мы, северяне, к природе относимся более бережно.

Уже несколько лет живут в Воронеже родители моей жены, получившие там квартиру по программе переселения с Севера. Естественно, каждое лето вся наша большая и дружная семья выезжает к ним на отдых. И каждый раз меня, моряка, приятно удивляют воронежцы своим трепетным отношением к морским традициям. А как же иначе, ведь Воронеж – колыбель отечественного Флота!

В день ВМФ весь город преображается. Кажется, все жители на-



Празднование Дня ВМФ в Воронеже

чинают чувствовать себя одним большим экипажем. По центральной улице – проспекту Революции – торжественным маршем с оркестром проходят бывшие и нынешние моряки, члены их семей. Водители общественного транспорта поздравляют с праздником своих пассажиров. Народ стекается к набережной водохранилища – к тому месту, где Петр I строил и освящал свои первые военные корабли. Здесь традиционно проводятся викторины на морскую тематику, работают концертные площадки. Само собой, не обходится и без Нептуна с русалками. Что интересно: Воронежская земля еще является и родиной воздушно-десантных войск, но день ВДВ проходит здесь очень скромно, в отличие от праздника военных моряков.

В школах Воронежа и области имеется множество морских кадетских классов, функционирует школа подготовки водолазов. Власть и общественность города с гордостью шефствуют над одноименным подводным ракетно-бомбовым Северного флота. Для молодых людей столицы Черноземья считается престижным связать свою судьбу с работой или службой в море.

Алексей СУСЛИКОВ.
Фото автора.



Здесь Петр I строил корабли



Морской храм – очевидец создания Российского флота

из дальних странствий

«Святое» место

Вспоминаю, с чего началась моя профессия морского эскулапа.

В медицинской службе флота мне вручили направление на сухогруз, который вот-вот должен был отойти от причала, и велели рысью мчаться в отдел кадров парохозяйства, чтобы быть внесенным в судовую роль, затем аллюром к капитану порта получить паспорт моряка, далее галопом на судно, где принять дела судовой амбулатории у старшего помощника капитана, временно исполнявшего медицинские обязанности.

Выполнив первые две задачи, я в мыле, как скаковая лошадь, примчался на нужный причал и с некоторым напряжением от грядущей неизвестности поднялся по запыленному трапу на обсыпанный белым порошком мой первый теплоход. Шла погрузка апатита.

Вахтенный матрос, напоминавший больше мельника от стоявшей в воздухе белой пыли, не проявил ко мне никакого интереса. Глаза у него слипались.

– Старпом у себя в каюте, – лениво ответил он на мой вопрос и продолжил дремать, опершись на фальшборт.

Я прошел в надстройку. В коридорах было пусто, спросить дорогу было некого, и меня взяла опаска заплутать во внутренних поме-

щениях. Слегка побродив, повинаясь внутреннему инстинкту, как крыса в лабиринте, я все-таки сумел преодолеть зигзаги коридоров и трапов, найти по табличке на двери каюту старшего помощника капитана.

– Некогда, доктор, мне сейчас заниматься передачей дел, – сказал он, принимая направление, – тут всяких разных проверяющих выше головы; набежали, как шакалы на падалю. Вот вам ключи от вашей каюты, идите, разденьтесь. Потом сходите в кают-компанию пообедайте. Сейчас как раз время. После обеда передам вам медицинское заведование; вот оно где у меня уже сидит! – похлопал старпом по шее.

Открыв каюту судового врача, я остался удовлетворен чистотой и порядком своего нового жилища: и койка застелена чистым бельем, и свежее полотенце висит у рукомыльника.

Сняв плащ, я осмотрелся в большом зеркале на переборке, одернул свой темно-синий с металлическими пуговицами костюм, слегка напоминавший морскую форму, которой тогда у меня не было. Затем помыл руки и отправился на свою первую флотскую трапезу.

В кают-компанию, куда я вошел с чувством некоторого стеснения, никого не было, кроме буфетчицы. Длинный стол был накрыт

обеденными приборами, вкусно пахли открытые металлические супницы с борщом.

– Добрый день, где мне можно присесть? Буфетчица даже не поинтересовалась, кто я такой, вероятно, приняв меня за одного из проверяющих.

– Добрый день, садитесь там! – не очень определенно указала она рукой и ушла на камбуз.

Слегка посомневавшись, я скромно уселся в самом дальнем углу стола, на торце. Наполнив тарелку, приступил к своему первому обеду на новом месте.

Едва я проглотил несколько ложек, как в кают-компанию стали появляться люди в морских формах. В то время посещение кают-компаний без форменной одежды считалось нарушением морского этикета.

Первый же из вошедших, пристально взглянув на меня, сказал:

– Добрый день, приятного аппетита, прошу разрешения!

– Добрый день, спасибо! – вежливо ответил я, не вполне понимая, почему у меня просят разрешения.

– Прошу разрешения! – бойко произнес второй морской офицер, явно адресуясь ко мне. – Приятного аппетита!

Сочтя неделикатным смолчать на проявления ко мне такого уважения, я ответил.

– Пожалуйста-пожалуйста! И вам приятно-го аппетита! Следующим зашел уже знакомый мне старпом.

– Елы-палы, док! – чуть не выпал он «в осадок». – Нехорошо подсаживать капитана! – Как подсаживать?

– Ну, вы же заняли капитанское место за столом. Оно у моряков почитается вроде как «святым», никто не имеет его права занимать.

– Извините, не знал; а где мое место?

– Вот здесь, рядом со мной.

– Хорошо, я сейчас пересяду.

– Ладно уж, «покапитаньте», пока «мастера» на борту нет. Дообедайте!

– А мы думали, что это наш новый капитан, – рассмеялись сидевшие за столом. – Разрешения спрашивали...

– Вот и не верь в приметы, – сказал им старпом, наливая в тарелку флотский борщ. – Правильно доктор подсадил нашего капитана, тот действительно сегодня сдает свои дела.

Вот так со «святого места» в кают-компанию началась моя морская карьера.

Виталий ЯКОВЕНКО.



Мужские игры на Груманте

Телеканал РТР посвятил одну из еженедельных авторских передач Шпицбергену, точнее шахтерскому поселку Баренцбург. Программа называлась «Ревизор» и по определению должна вскрывать всякие безобразия в нашей жизни.

Ведущий за кадром сообщал о себестоимости добываемого угля, приравненной к добыче золота и огромных государственных дотациях тресту «Арктикуголь». Получалось, что содержание шахты на Шпицбергене для страны весьма накладно. Корреспондент, молодой и энергичный журналист, посетил не только Баренцбург, но и норвежский поселок Лонгйир, сравнив условия работы и заработка на обоих рудниках.

Норвежские власти, считая себя безоговорочными хозяевами на архипелаге, болезненно относятся к состоянию экологии в Свальбарде – так норвежцы называют Шпицберген. В Лонгйире запрещено шуметь, кричать, разводить костры, чтобы не тревожить первозданную природу Севера. По этой причине дотошные норвежцы регулярно инспектируют Баренцбург, что не вызывает восторга у администрации нашего рудника. Понятное дело, кому понравятся назойливые инспекторы?

К сожалению, передача «Ревизор» не явилась полноценным исследованием проблемы. К слову, о первопроходцах архипелага. Почему не рассказать о том, что русские промышленники обосновались на Шпицбергене еще в конце XV-го века? Проведя исследования, это доказал в первой половине двадцатого столетия русский ученый Сергей Обручев. Периодически посещавшие архипелаг с 1978 года российские археологические экспедиции выявили более 90 поселений русских поморов на побережье Шпицбергена между 78 и 80 градусами северной широты. Так что мы имеем полное моральное право претендовать хотя бы на часть архипелага. Как бы не пытались норвежцы вытеснить нас со Шпицбергена. Впрочем, это субъективное мнение не специалиста, а неравнодушного к Северу бывшего моряка, для которого порты Шпицбергена, по заходам судна в течение многих лет, были вторыми после Мурманска...

Телевизионные картинки залива и поселка Баренцбург навеяли воспоминания о плавании на Шпицберген. Неужели те незабываемые рейсы, когда вместе с ледоколом «Капитан Мелехов» пробивались сквозь льды Ис-Фьорда к поселкам Баренцбург и Пирамида – всего лишь часть платы за участок земли на Груманте, как называли в старину Шпицберген? Так следовало понимать из передачи «Ревизор». Но



На вершине Пирамиды. Курсант Владимир Гриневиц (второй слева)

ведь уголь, пусть и низкокалорийный, что после доставки в Архангельск выгружали на левом берегу Северной Двины, по крайней мере, обеспечивал топливом ТЭЦ, а большой северный город – теплом.

И все же на память пришли не героические трудовые будни, о которых предостаточно сказано, а редкие на флоте часы досуга. Как говорится, не хлебом единым...

В 1980 году «повезло» теплоходу «Донской», всю навигацию мы перевозили «черное золото» из Пирамиды в Архангельск. Чего уж скрывать, однообразные рейсы не вызвали у экипажа оптимизма. Понятное дело, Шпицберген – не средиземноморские пляжи Сардинии или Кипра и даже не знойный Варадеро на Кубе. Шпицберген – это остроконечные скалы, фьорды, ледники, осыпи и морены. Из животного мира, кроме белых медведей, на склонах и в горной тундре можно встретить северного оленя, песца или даже овцебыка, завезенного из Гренландии. В качестве ездовых собак норвежцы используют аляскинскую лайку и гренландских ездовых, этих замечательно приспособленных к арктическим холодам домашних животных.

В горной полярной стране нет и пальм с кокосами. Однако в тундре, на западном побережье архипелага, где мягкий климат благодаря теплотечению – произрастает до 200 видов мха и лишайника и до 150 – цветковых.

Что до береговой полосы у причала Пирамиды, где грузился углем «Донской» – это сплошные камни, покрытые мхом и гнезда крикливых ласточек, оберегающих свое потомство. Правда, не исключены встреча с белым медведем, спрятавшимся за обрывом. Потому капитан Леонид

Ленский настойчиво предупреждал об опасности.

Рядом с причалом, у подножия горы Пирамида расположена ТЭЦ, дающая в поселок тепло и свет. Это сердце рудника, а его кровеносные сосуды – трубы в изоляции и электрический кабель, поверх которых – пешеходные мостки. Пирамида, кстати, – одна из самых высоких вершин архипелага. Ее высота, согласно географическому атласу, более тысячи метров. Конечно, это не Монблан, но для нас, бегущих по волнам, и Пирамида была заоблачной высотой.

Экипаж «Донского», посещавший заполярный порт годами, не проявлял особого рвения к прогулкам, считая каменистую безлюдную местность побережья не заслуживающей интереса. Потому и отсиживались всю стоянку на борту судна. Но вот наш практикант, курсант электромеханического факультета ЛВИМУ Володя Гриневиц, был в восторге от северной экзотики. Любознательный, импульсивный, настойчивый и упрямый худощавый юноша небольшого роста пытался расшевелить моряков.

На судне практикант дружил с судовым врачом Глебом Мурашкиным, недавним выпускником московского мединститута. Больные на «Донском» отсутствовали, и Глеб Витальевич мучился от безделья, не зная, куда приложить свои сильные руки. Но вскоре его посетила удачная мысль. Атлетически сложенный мужчина серьезно увлекся гантельной гимнастикой. Но при этом наследник Эскулапа удивил странной привычкой: спортом занимался в каюте при закрытых дверях и наглухо задраенных иллюминаторов.

– Доктор, что за микроклимат в

твоей каюте? – сморщив нос, спрашивал боцман Антонюк, заглянувший к врачу во время тренировки. Накануне, боцманного хлебнул кваса, приготовленного пекарем Балогой, выпускником мурманского кулинарного училища и мучился теперь животом.

– Вырабатываю иммунитет к московскому смогу, – отвечал доктор, – в отпуске, чего доброго, можно и в обморок грохнуться, привыкнув к морскому озону.

– Вот чудак! – подумал Антонюк, лишней раз убедившись в бытовавшем на флоте мнении о судовых врачах, как о непредсказуемых личностях. – Профессия, что ли, на них влияет?

Удивительно, но практикант Гриневиц сумел так уговорить группу моряков, а главное, культуриста Мурашкина, осуществить... бросок на гору Пирамида.

– Удивляюсь вам, моряки: работать здесь годами и не побывать на вершине! – стыдил Володя старших товарищей. – Тем более, восхождение посвятим предстоящей в Москве Олимпиаде! – заявлял с пафосом низкорослый курсант ЛВИМУ.

Итак, в назначенное время группа альпинистов-любителей начала подъем. Поначалу гора была пологая, тем не менее, через несколько сот метров доктор Мурашкин, задыхаясь, присел на камушек.

– Вот тебе и Аполлон с рельефной мускулатурой, дышалка ни к черту, строго заметил практикант Володя, – может вернуться на судно?

– Нет! – испуганно закричал доктор, – на ослабевших и одиноких нападают хищники. – Резво вскочив, Глеб Витальевич продолжил штурм Пирамиды...

Пологий участок каменистого пути ближе к вершине закончился. Крутизна горы резко возросла, требуя значительного физического напряжения. Легкая, казалось бы, прогулка превращалась в настоящее мужское испытание на выносливость.

– Глеб Витальевич, как насчет второго дыхания, еще не открылось? – поинтересовался электрик Омеляненко.

На что доктор, тяжело дыша, мрачно пошутил:

– Боюсь, что оно откроется с последним вздохом.

Но вот сделаны последние усилия и, подталкивая друг друга в спины, мы оказались на вершине Пирамиды. Стояла на редкость для этих широт ясная солнечная погода, и перед глазами открылась замечательная панорама остроконечных вершин горной полярной страны, названной первопроходцами Грумант. Присев на валуны, восходители молча любовались своеобразной и редкой по красоте суровой природой архипелага. Как часто бывали на вершине Пирамиды коллеги с пароходства? Или мы первопроходцы? Не мудрствуя лукаво, электрик Омеляненко сделал на скале отметку краской, предусмотрительно взятой в поход.

Под камнем на вершине мы обнаружили металлический пенал, напоминающий немецкий термос времен второй мировой войны. Практикант Гриневиц, обследовавший находку, обнаружил в пенале записку и... головки полусушеного чеснока. Почувствовав насколько он проголодался, Володя накинусь на витамин «С», напоминая выкинутого штурмом морского пирата на безлюдный остров в Тихом океане. Впрочем, понятное дело, молодой организм требовал калорий, что дало повод для шуток.

– Володя, чеснок без хлеба – это что, реактивная тяга для обратного броска? – поинтересовался доктор Мурашкин.

А ведь как в воду смотрел. Как только курсант дождал последнюю дольку, в его желудке мучительно зарезало. Не попрощавшись с товарищами, Володя помчался прочь с вершины со скоростью гепарда. Пулей взлетев на парадный трап «Донского», как рассказывал вахтенный матрос Аникеев, практикант ворвался в жилую надстройку и на полчаса закрылся в теплом и уютном гальюне...

Происшествие на вершине Пирамиды отнюдь не охладило пыл будущего инженера-электромеханика. Он продолжал проявлять наклонности предков, русских первопроходцев Севера.

– Как же так? Бывать регулярно в Пирамиде и не осмотреть ледник Норденшельда? – Гриневиц надоел теперь капитану Ленскому.

Леонид Владимирович, прищурившись, посмотрел на противоположный берег залива, как будто увидел ледник впервые. Миллионами зайчиков сверкала на солнце глыба Норденшельда.

– И в самом деле? Упущение надо исправить, – согласился бывший капитан.

Но это, уже другая, не менее занимательная история мужских игр экипажа «Донского» в редкие часы отдыха. Во многом благодаря незадавшему фигурой и ростом практиканту Володе Гриневицу моряки не увлекались на стоянке спиртным, приобщаясь к прогулкам и спорту. Закончив ЛВИМУ и получив распределение в БМП, бывший курсант не забывал присылать на «Донской» поздравительные телеграммы.

Феликс ЦЫГАНЕНКО.

Вспомним моряков поименно

Бабушкин Зефир Данилович (1930–1992)

На морском флоте с 1946 г. В 1951 г. окончил судомеханическое отделение Херсонского мореходного училища и получил квалификацию техника-судомеханика. После окончания училища работал в Балтийском государственном морском пароходстве в должности машиниста 1 класса и третьего механика на буксирных пароходах «Антей» и «Айсберг». В конце 1951 г. переведен в штат Мурманского морского арктического пароходства. Плавал четвертым, третьим механиком пх «Державин», теплохода «Суворовец». После окончания курсов механиков-дизелистов работал старшим мотористом дз «Обь». С декабря 1954 г. – третий, второй механик ледокола «Капитан Белоусов». С 1962 по 1973 г. плавал на теплоходе «Днепродзержинск» вторым, а затем старшим механиком. С 1973 по 1975 г. – старший инженер Службы су-



дового хозяйства. С 1975 до 1983 г. – старший механик теплоходов «Дагестан», «Днепродзержинск», «Дашава». Участник многих арктических навигаций. Руководил судовым советом ВОИР и НТО. Награжден знаком «За безаварийную работу в течение 10 лет».

Награжден медалью «Ветеран труда», грамотами капитана, Министерства морского флота.

Евтяев Антон Никитич (1910–1992)

Почетный полярник (1944).

С 1923 по 1932 гг. работал на Архангельском лесопильном заводе рабочим, учеником машиниста, на электростанции – слесарем. А затем до 1935 г. служил в Балтийском Военно-Морском флоте на линкоре «Марат». За время службы был награжден Наркомом Обороны СССР К.Е. Ворошиловым серебряными именными часами и денежной премией. В 1935 г. поступил на должность кочегара в Архангельское арктическое пароходство Главного управления Северного морского пути. Плавал на ледокольных пароходах «Садко», «Малыгин», «А. Сибиряков». С 1940 г. – машинист ледокола «Ленин». В 1946 г. экстерном сдал экзамен в Архангель-



«Кама», «Художник Крайнев», «А. Суворов».

Награжден орденом Трудового Красного Знамени (1946), двумя медалями «За трудовую доблесть» (1945, 1954), медалями «За победу над Германией», «За оборону Советского Заполярья».

Подготовила Валентина КАРЕПОВА.



С мечтой о море

В трудовую книжку бывшего боцмана плавсостава Мурманского морского пароходства Петра Гришина занесено 63 поощрения. Четырежды, в разные годы, он признавался лучшим боцманом ММП. А стаж его работы в компании немногим не дотягивает до четырех десятков лет. Петр Дмитриевич – ветеран труда и ветеран пароходства.

В том, что станет моряком, Петр Гришин не сомневался с раннего детства. И неудивительно, ведь родился он в Астраханской области в семье моряков. Отец – рыбак, родные братья тоже пошли по моряцкой стезе. Трое из них – Василий, Павел и Яков – стали капитанами, Федор – боцманом на судах Каспийского рейдового пароходства. А в 1957 году Астраханскую мореходную школу, куда его приняли даже без вступительных экзаменов, окончил и 19-летний Петр.

ства, а там как ушат ледяной воды на голову – не принимают на работу, и все тут. Но настойчивости мне было не занимать, каждый день приходил, пока, наконец, не нашли мне место – матросом на грузопассажирский теплоход «Акоп Аюпян». Этому судну я отдал (с перерывом на срочную службу) 18 лет, на нем же стал боцманом.

Служба в армии – это отдельная история. В Астраханской мореходной школе было что-то вроде военной кафедры, поэтому Гришин об

в ВМФ СССР составляла 4 года, тогда как в сухопутных войсках – на год меньше. Гришин же к тому времени уже успел жениться, супруга ждала ребенка, а собственного жилья молодая пара не имела – снимала подвальное помещение в одном из жилых домов. Поэтому новоиспеченный призывник принялся убеждать военкома определить ему другое место службы – на меньший срок и поближе к семье. Тот пошел навстречу. Так в 1962 году Петр Дмитриевич оказался в одном из военно-строительных отрядов Северного флота.

– Если бы не море, наверное, так и пошел бы по строительной линии, – рассказывает П.Гришин. – Тогда почувствовал в себе такое призвание. Работа была интересная, оттого, думается, и получалось все неплохо.

«Неплохо» – это Петр Дмитриевич явно поскромничал. Сержант, бригадир, он удостоился почетного звания «Отличник военного строительства», его имя было занесено в Книгу почета части. Успехи в работе оценили и на государственном уровне: Петра Гришина наградили медалью «За трудовую доблесть» и премировали поездкой в Москву, где военный строитель побывал на торжественном приеме у министра обороны СССР маршала Советского Союза Родиона Малиновского. С той поездки он бережно хранит фотографии, где запечатлен и на том самом приеме, и на Красной площади.

И все же море перевесило. Честно отслужив положенные 3 года, Петр Гришин вернулся в ставшее родным пароходство, на «Акоп Аюпян».

Работа боцмана – далеко не подарок. Она требует и недюжинной физической силы (например, при сращивании тросов), и хороших организаторских способностей, и командной жилки.

– На судах боцмана традиционно называют «драконом», – смеется Петр Дмитриевич. – С одной стороны, довольно метко подмечено: именно боцман постоянно «напрягает» команду, следит, чтобы работа была выполнена качественно. Но, с другой стороны, чтобы требовать чего-то от других, нужно, прежде всего, пройти через это самому, досконально разбираться в своем заведении. Тогда и под-

сказать, и помочь, в случае чего, можно. Да и матросы уважают, подчиняются без внутреннего сопротивления. Как в известной песне: «И тогда нам экипаж – семья». Слаженный, дружный экипаж дорогого стоит.

Теплоход

«Акоп Аюпян» стал значимой вехой в становлении Петра Гришина как моряка-профессионала. Однако это судно предназначено лишь для каботажного плавания. А хотелось поглядеть и другие страны. Поэтому, когда представилась возможность перейти на пассажирский теплоход «Мария Ермолова», он этой возможностью не замедлил воспользоваться.

Помимо выполнения своих основных – боцманских – обязанностей, Петр Дмитриевич не чурался и общественной работы. В одно время он был одновременно секретарем парторганизации судна и председателем судового комитета, возглавляя при этом еще и комиссию общественного контроля.

И ничего, времени хватало на все. К морю он всегда относился и относится с большим уважением. Некоторые моряки, особенно молодые, любят в компании порассказать о своем бесстрашии во время самых жестоких штормов, в самых непредвиденных ситуациях. По мнению П.Гришина, такие разговоры – просто бравада. Ведь когда волны достигают высоты многоэтажного дома, а судно швыряет, словно щепку, инстинкт самосохранения дает о себе знать. Другое дело, что опасения можно победить, загнать вглубь себя, и продолжать делать свою работу. Таких штормов в жизни боцмана Гришина было немало. Случа-



Петр Гришин

лось и спасаться с разбитого в Арктике ледовой подвижкой вельбота. Да много чего было, хорошего и не очень... Всего и не упомянуть.

И все же до сих пор в сердце Петра Дмитриевича живет любовь к морю, к работе. Он вышел на пенсию в 1998 году. Купили с женой дом в Пензе. Казалось бы – средняя полоса: солнечно, тепло, свежие овощи и фрукты, все дешево. А вот не прижились, ностальгия не оставляла. В конце концов дом продали и вернулись в ставший родным Мурманск, где и живут до сих пор.

– На юг можно съездить отдохнуть, – говорит Петр Гришин. – А жить я хочу здесь. Сердцем прикипел. А какие здесь грибы, ягоды, рыбалка! Правда, есть еще одна мечта – выйти, как прежде, в море. Понимаю, что, уже, наверное, и не получится. И все-таки в глубине души живет маленькая надежда: а вдруг?..

Александр ПАНИЮШКИН.
Фото из семейного альбома Петра ГРИШИНА.



На борту теплохода «Мария Ермолова»

На Каспии он отработал 3 года – сначала матросом, затем рулевым. Уже тогда проявились такие черты его характера как добросовестность, целеустремленность и работоспособность. О грамотном моряке не раз рассказывали местные газеты.

– А потом мне захотелось романтики, – вспоминает Петр Дмитриевич. – Решил отправиться на Север. Молодой еще был, с места снимался легко. Так и поехал в Мурманск – практически, в никуда, поскольку ни знакомых, ни работы здесь еще и не намечалось. Отправился сразу в отдел кадров пароход-

армии и не вспоминал – был уверен, что его эта чаша минует. И как же он удивился, когда в отделе кадров пароходства ему передали, что вызывают в военкомат. Где и сообщили, что долг Родине отдать все-таки придется. Неизвестно, почему колеса военной машины провернулись с таким скрипом, но на службу Петра Дмитриевича призвали в 26-летнем возрасте.

На призывной комиссии молодому человеку объявили, что, как профессиональному моряку, ему предстоит служить на Северном флоте. А, надо сказать, что до 1967 года продолжительность срочной службы



В турецком порту

Уважаемые моряки!

Если у вас есть хобби: что-то коллекционируете, мастерите своими руками, увлечены фотографией или снимаете любительское видео, то в стенах музея Мурманского морского пароходства мы будем рады организовать выставку ваших коллекций или отдельных изделий, фотоснимков на тему работы, спорта, отдыха в кругу семьи, друзей, или устроить просмотр ваших видеоматериалов. Поделитесь радостью ваших творческих находок с посетителями нашего музея, вашими коллегами по работе!

С предложениями обращайтесь по телефону: 48-13-56, или непосредственно в музей, который расположен в офисе Мурманского морского пароходства (ул. Володарского, 6). Спросить Карепову Валентину Ивановну.

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.

30 июня на 71-м году жизни скончался мурманчанин, ветеран труда, ветеран Мурманского морского пароходства моторист плавсостава Иван Федорович Кулешов. Он отработал на предприятии 29 лет.

В июне на 77-м году жизни умер ветеран Мурманского морского пароходства заместитель начальника отдела ТСФ Владимир Иванович Соколов. На предприятии он отработал 27 лет. В последнее время проживал в городе Воронеже.

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



Поздравляем Вас, коллеги!

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

Голозубов Владимир Александрович – начальник отдела диагностики УТЭФ

Козловский Василий Васильевич – капитан теплохода «Поларис»

Баранова Ирина Александровна – начальник отдела картографии СБМ

Пилипчук Владимир Николаевич – боцман танкера «Саратов»

Грешников Иван Алексеевич – повар 2-й категории теплохода «Грумант»

Круглов Владимир Николаевич – заместитель начальника Службы ЭРМП

Истомин Виктор Алексеевич – старший мастер АППУ плавтехбазы «Имандра»

Костромин Валентин Юрьевич – главный физик атомного ледокола «Таймыр»

Шляхова Дина Викторовна – техник 2-й категории отдела картографии СБМ

Безруков Юрий Евгеньевич – старший (главный) механик ледокола «Капитан Николаев»

Матусевич Сергей Иванович – главный инженер-механик атомохода «Вайгач»

Колмогорцев Леонид Игоревич – старший мастер АППУ атомного ледокола «Советский Союз»

Кравцов Анатолий Петрович – боцман танкера «Котлас»

Любимский Василий Андреевич –

матрос 1-го класса танкера «Хатанга»

Балалайкин Виктор Яковлевич – старший мастер АППУ атомохода «Вайгач»

Гусейнов Арзуман Мамед Али оглы – матрос 1-го класса плавтехбазы «Потта»

Завьялов Василий Васильевич – техник 2-й категории (дозиметрист) пкдп «Роста-1»

Иванюшина Анна Александровна – начальник Информационно-технического отдела УКиА

Данилова Ирина Валентиновна – старший методист группы организации тренажерной подготовки

Коротков Владимир Михайлович – помощник капитана по радиоэлектронике атомного ледокола «Арктика»

Тихонов Алексей Федорович – корабельный инженер (групповой) Единой службы ядерных энергетических установок

Мыльникова Нина Ильинична – буфетчик атомохода «Ямал»

Свербеев Александр Савельевич – старший электрик атомного ледокола «Советский Союз»

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

Жителя Санкт-Петербурга, ветерана ММП, участника трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, первого помощника капитана т/х «Александр Суворов» **Бориса Михайловича Зубрилова**, отработавшего в пароходстве 36 лет.

Архангелогородца, участника трудового фронта в годы войны, капитана плавсостава с трудовым стажем 32 года **Анатолия Павловича Смирнова**.

Ветерана пароходства, труженика тыла в годы войны, моториста плавсостава **Юрия Васильевича Евстафьева**, он отработал в Компании 28 лет и ныне проживает в Архангельской области.

Жителя Московской области, ветерана труда и участника трудового фронта в годы войны, капитана атомфлота **Владимира Геннадьевича Батарева**, его трудовой стаж составил 37 лет.

С 75-летием

Мурманчанку, ветерана труда, оператора радиостанции со стажем 26 лет **Аллу Сергеевну Кузнецову**.

Жителя Вологды, ветерана ММП, старшего механика плавмастерской **Бориса Егоровича Горочного**, его трудовой стаж в пароходстве 31 год.

С 70-летием

Мурманчан, ветеранов труда и ММП: боцмана т/х «Павел Вавилов» с трудовым ста-

жем 38 лет **Петра Дмитриевича Гришина**, бухгалтера **Нину Григорьевну Соловьеву**, отработавшую в пароходстве 37 лет и начальника бюро научно-технической информации и рационализации со стажем 36 лет **Игоря Александровича Жданова**. Ветеранов труда: старшего мастера утс «Колпино» **Юрия Ульдриковича Ингери**, отдавшего пароходству 26 лет, и кладовщика Базы 92 с трудовым стажем 16 лет **Лидию Яковлевну Зубареву**. Воспитателя детского сада **Лидию Викторовну Внучкову**, отработавшую на предприятии 20 лет.

Жителей Санкт-Петербурга: ветерана ММП, боцмана т/х «Степан Разин» с трудовым стажем 33 года **Виктора Александровича Столярова** и старшего мастера КИПиА, почетного члена экипажа а/л «Сибирь» **Анатолия Сергеевича Харитонов**, отработавшего в Компании 20 лет.

Ветерана труда, старшего инженера СМТС **Валентину Михайловну Луцки**, отдавшую пароходству 29 лет и ныне проживающую в Псковской области.

Жителя Ярославской области, ветерана труда и ММП, мастера с/т «Серебрянка» с трудовым стажем 42 года **Вилия Ивановича Бруханского**.

Ветерана труда, дневальную т/х «Степан Разин» **Надежду Ильиничну Макарову**. Она работала в пароходстве 26 лет, а ныне проживает в Украине.

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

ВМЕСТЕ МЫ – ОДНА СЕМЬЯ!

Кубок остался в Мурманске

В один из погожих летних выходных дней в поселке Шонгуй царило непривычное оживление. Правый берег Колы был буквально забит народом. И было отчего: здесь проводился открытый чемпионат Мурманской области по нахлысту. В нем приняли участие опытные рыбаки как нашего региона, так и Карелии, Санкт-Петербурга и Москвы.

Многим (особенно тем людям, кто рыбалкой не увлекается) слово «нахлыст» ни о чем не говорит. Что же это такое? На самом деле – просто один из способов ловли рыбы с помощью специального шнура и удильца. Искусственное (реже – живое) насекомое на рыболовном крючке забрасывается таким образом, что ложится на поверхность воды или погружается на небольшую глубину. Рыба, привлеченная видом и движениями наживки, приближается к приманке и хватает ее. Этим методом ловятся рыбы разных пород, кроме именно донных (вроде стерляди и линя), – хариус, сиг, форель, кумжа, щука, окунь и т.д. В России нахлыст пока не очень распространен, что обусловлено целым рядом причин. Например, выбор снасти должен подчиняться особым жестким требованиям, ведь далеко не всякое удильце годно для нахлы-

ста, а леска должна обладать некоторыми специфическими качествами. Да и ходить в процессе рыбалки приходится часами, что не все любят или могут.

И все же поклонников ловли нахлыстом немало. Ведь это не только увлечение (которое пришло к нам,

кстати, из Англии), но и прекрасный отдых, а также общение с интересными людьми.

Особенностью данного чемпионата области стал тот факт, что он впервые проводился в естественных условиях. Соревнования проходили в два этапа. В первый день участники (их набралось 26 человек) демонстрировали свое мастерство в дальности броска и точности попадания в кольцо. А уже на втором этапе многочисленные зрители и болельщики могли наблюдать непосредственно саму ловлю рыбы нахлыстом. Участок реки был разбит на участки (пулы) по количеству спортсменов. А чтобы условия для всех были равны, пулы для каждого соревнующегося определялись с помощью жеребьевки, причем каждые 15 минут рыболовы менялись местами.

По традиции, соревнования нахлыстовиков проводились по принципу «поймал – отпустил». За 6 часов непрерывной ловли участникам, в общей сложности, удалось выудить из реки 11 рыбин. Самую крупную из них – семгу ве-

сом 5100 граммов – удалось поймать Виктору Добрынину из Никеля. По итогам же двух дней чемпионата первенствовал мурманчанин Геннадий Шеляг, получивший в награду кубок победителя. Второе место разделили москвич Андрей Соколов и Геннадий Кузьяков из Заполярного.

Своим вниманием почтили соревнования и именитые гости. Мастер-класс для всех желающих провел Игорь Тяпкин – известный нахлыстовик, чье имя широко известно не только в России, но и за рубежом. А в роли главного судьи выступил один из лучших нахлыстовиков нашей страны Владимир Гудов.

Чемпионат Мурманской области по нахлысту я оценивала в составе судейской коллегии (хотя, знаю, словосочетание «женщина-рыбак» почему-то вызывает у мужчин, в лучшем случае, снисходительную улыбку). И, помимо того, что получила огромное



Игорь Тяпкин

удовольствие, всерьез решила освоить этот вид ловли, хотя до этого лучшим другом оставался спиннинг. Надеюсь, что не за горами времена, когда победители подобных соревнований будут и представительницы прекрасной половины человечества.

Анна МОЛИБОГА.
Фото автора.



Геннадий Шеляг



Загадка исчезновения мамонтов

Слово «мамонт» произошло от татарского слова «мама» - земля. Казаками Ермака оно было занесено в европейскую часть России, а затем утвердилось во всем мире. А знали о существовании мамонта, конечно, еще задолго до походов Ермака, только называли по-другому - индрик, от местного слова «еньгора» - хозяин земли. В одной из самых старых книг Руси - Голубиной книге, написано: «Индрик зверь есть всем зверям отец и всем зверям зверь, он копает рогом по подземелью, куда хочет идет по подземелью, аки солнышко по поднебесью, когда этот зверь возыграется, вся Мать-земля над ним всколыхается». Считалось, что эта гигантская «земляная крыса» не выносит света, и как только высунется на поверхность, так сразу и погибает.

В начале семидесятых годов прошлого века одна из итальянских газет сообщила, что русские вывели целое стадо мамонтов. Эта «утка» родилась не на пустом месте. Наука в двадцатом веке уже теоретически доказала возможность искусственного осеменения слонов замороженным семенем мамонтов. Теоретически мог появиться сначала гибрид - слонотамонт, а затем и мамонт обыкновенный. Увы, качественного материала для подобных опытов до сих пор найти не удалось. В 2005 году в Японии провалилась последняя на сегодняшний день попытка клонирования мамонта. Молекулярные исследования заморо-

женных мышц и кожи мамонтов показали полную бесперспективность поисков сохранившихся целых клеток, которые могли бы быть использованы в генной инженерии. Тысячелетнее вымерзание тканей разрушает клеточные мембраны за счет увеличения объема жидкости внутри клетки, ДНК представлено короткими фрагментами, по которым с трудом удалось восстановить только один ген у мамонтов.

Мамонт был одним из самых прекрасных представителей животного мира нашей планеты. Отдельные самцы достигали огромных размеров (до 3,5 м в высоту) и весили шесть тонн (как хороший грузовик).

Своими бивнями длиной до четырех с половиной метров (их эффективность была как у бульдозерного ножа) гиганты играючи разгребали снег в поисках корма. Шерсть длиной в 80 сантиметров и пятнадцатисантиметровый подшерсток надежно защищали от морозов. Животные к зиме запасали

ли до пяти сот килограммов жира на загривке в виде огромного горба (к весне горб исчезал). Как недавно установили ученые, помимо доминирующего темно-коричневого цвета, мамонты могли иметь и более светлую окраску шерсти. Как показал анализ ДНК, самый близкий современный родственник мамонта - азиатский слон.

Мамонты обитали на Земле в период между 1,6 миллиона (дата весьма условная) и примерно 10 тысячами лет назад. Перед своей загадочной и сравнительно быстрой гибелью морозоустойчивые гиганты паслись на просторах степей Северной Америки, Сибири, Европы, современных Казахстана, Монголии, Северного Китая и японского острова Хоккайдо. Об этом свидетельствуют массовые останки (могильники) животных, наиболее хорошо сохранившиеся в условиях вечной мерзлоты Севера.

Что представляла собой Земля во времена последнего ледникового периода? Жестокие морозы и крайне сухой климат. Кольский полуостров был закован в материковые покровные льды. Северный Ледовитый океан закрыт мощным ледяным морским щитом. Оледенение поглощало гигантские объемы воды, уровень Мирового океана понизился на пятьдесят метров. Суша из-за этого занимала гораздо больше места, чем в наше время. Например, на месте нынешних Берингова и Чукотского морей находилась так называемая Берингия, служившая «мостом» при переселении животных из Азии в Северную Америку и обратно.

В первую очередь считается, что мамонтов погубило потепление и связанная с ним резкая смена климата. Около 10 тысяч лет назад арктические моря вскрылись, влажность над материками стремительно повысилась. Это породило могучие леса в более южных областях, а на Крайнем Севере огромные про-

странства превратились в болота. Сплошные туманы и низкая облачность заволокли арктическое побережье. На месте привольных степей, где царствовали стада мамонтов, появились арктические пустыни, тундровые топи, миллионы мелких озер, а южнее - тайга.

Итак, резко континентальный климат с большим перепадом температур сменился довольно мягким морским, с незначительной годовой температурной амплитудой. Для сухолюбивых животных ледникового периода настала настоящая катастрофа. Размокшая и раскисшая земля стала тонуть под ногами тяжелых мамонтов. Зимы потеплели, но страшные снегопады заваливали ранее легко доступные пастбища. Степи быстро исчезали под натиском мхов и прочей болотной растительности. Мамонты лишились привычной пищи и погибли. Вроде бы все логично, но... В 1993 году произошло сенсационное открытие: оказывается, мамонты на острове Врангеля жили еще целых 6 тысяч лет после рокового рубежа и вымерли скорее всего из-за вырождения в небольшой и замкнутой популяции. Последние на Земле островные мамонты были гораздо мельче своих материковых собратьев. В настоящий момент ученые уже не связывают массовое вымирание мамонтов 10 тысяч лет назад лишь с потеплением климата. Известно, например, что до этого гиганты удачно перенесли несколько глобальных потеплений.

Несколько лет назад была предложена самая «модная» на се-



Памятник мамонтенку

дняшний день гипотеза вымирания мамонтов от болезней, вызванных неведомыми вирусами. В ближайшие годы ожидается определенный бум в этой области, связанный с возможностью нового изучения неразмороженных тканей исчезнувших животных специалистами самых разных областей знаний.

На сегодняшний день далеко не новый вопрос «Почему исчезли мамонты?» остается открытым. Скорее всего, одни из самых интересных животных нашей планеты вымерли в результате наложения нескольких трагических причин: глобального потепления, охоты людей, неизвестных болезней и... Кто знает?

Очень хочется верить, что загадка исчезновения мамонтов будет разгадана, а гениальные недалекого будущего сумеют все-таки воссоздать искусственным путем этих самых настоящих королей ледникового периода. В этом случае красавцы-мамонты перекочат из детских рисунков и анимационных фильмов в реальную жизнь и начнут степенно бродить по северным просторам нашей необъятной страны.

Алексей СУСЛИКОВ.



Бивень мамонта

наш анонс

Дневник Кононовича

Книга девятая издания «О времени, о Норильске, о себе...» - это продолжение истории о людях Норильского промышленного района.

Московский клуб «69 параллель» около 10 лет объединяет тех, кто долгие годы прожил в Заполярье и сейчас поселился в Москве, Подмоскovie и ближайших к ним городах. Среди этих людей возник замысел издания воспоминаний, которые публикуются на страницах этих изданий. Генеральный директор некоммерческого издательского фонда «Норильский» Галина Касабова приглашает всех желающих поместить в этой книге страницы о своей жизни и работе на Таймыре.

Известно, что первостроителями Норильска были заключенные. Они немало лет составляли основной костяк трудового коллектива Норильского комбината. В «Норильлаге» были собраны светила мировой и отечественной науки, техники, искусств, высококвалифицированные специалисты в медицине, геологии, энергетике, металлургии и других областях. Живы еще свидетели той сталинской поры.

В девятой книге «О времени, о Норильске, о себе...» опубликованы воспоминания ныне покойного капитана нашего пароходства Георгия Осиповича Кононовича о его работе в «Норильскстрое». В сентябре 1941 года буксир «В. Чкалов», на котором он был

капитаном, во время жестокого шторма сел на рифы банки Крестовской в Енисейском заливе. Тогда Кононович смог убедить руководство предприятия в том, что пароход можно и нужно спасти. И в результате трудной и очень сложной работы судно вернулось в строй действующего флота.

Рассказ капитана о людях, с которыми ему пришлось зимовать в Арктике и выполнить огромный объем работ по подъему судна и его ремонту, вызовет несомненный интерес у читателя. Дневниковые записи капитана - это подлинный рассказ о его работе, встречах с Н.Н. Урванцевым, А.П. Завенягиным и другими замечательными людьми.

Валентина КАРЕПОВА.

В память о друге

Трудно привыкнуть к мысли, что прошел год, как нет с нами талантливого писателя, моряка и просто замечательного человека Николая Скромного. Я был долгие годы знаком с ним и всегда поражался - как точно иногда фамилия передает сущность человека.

Он был по настоящему скромным. Имея за плечами престижные российские литературные премии, 4-томник романа «Перелом», публикации в «громких» столичных журналах, в течение нескольких лет возглавляя Мурманское отделение Союза писателей России, Н. Скромный оставался воздержанным и благородным человеком. Он

постоянно заботился и опекал молодую литературную поросль Кольского полуострова. Ему хватало терпения и такта выдерживать различные нападки со стороны «непризнанных гениев», которые так часты в писательской среде. Но его искренно любил и уважали все, кто был с ним знаком. И приходится только сожалеть, что не дожил Николай Скромный до того момента, когда по его роману «Перелом» был написан и, главное, издан 12-серийный киносценарий под названием «Излом».

Сделал эту огромную и нужную работу Николай Рогожин. В нашем пароходстве он свой человек. Врач по образованию и прозаик по увлечению, Николай Рогожин несколько лет ходил в море на судах «Ю. Аршеневский», «Кандалакша», «Константиновка», «Капитан Данилкин», «Иван Папанин» и атомходах. Все пережитое и увиденное тогда легло в основу его первой книги «Практика любви», которая увидела свет в 2004 г.

Новая работа - это долг памяти родному отцу Николаю Семеновичу, который был заключенным сталинских лагерей в Сыктывкаре, и самому Николаю Скромному, чей роман полностью посвящен невинным страданиям ГУЛАГа.

Отголосок прошедшей войны

Об этих трагических событиях в период Великой Отечественной войны в Советском

Заполярье писали в свое время центральные и местные газеты. Но чаще в этих материалах были журналистские предположения, догадки и просто вымыслы. И вот нашелся талантливый и патристически настроенный человек, который на основе фактического материала создал книгу.

Зовут его Дмитрий Владимирович Дулич. А свой труд он назвал «Канатная дорога на Мурмане 1942-1944: мифы и реальность». Это новый и весомый вклад не только в местное краеведение, но и в доселе неизвестные страницы истории защиты и освобождения Советского Заполярья.

Автором была проделана огромная исследовательская и научная работа, с привлечением отечественных и иностранных источников. Обилие архивных и современных фотографий, документов и технических чертежей позволяет воочию познакомиться с уникальным сооружением, возведенным немцами для пополнения передовой военной техникой, продовольствием и другими необходимыми вещами.

Автор с благодарностью приводит десятки фамилий людей, которые бескорыстно помогли ему в сборе материала и издании труда. В частности, «Канатная дорога...» вышла благодаря просветительскому центру «Доброхот».

Рашид САЛЯЕВ.



«МОРСКАЯ ДУША»

выпуск 105

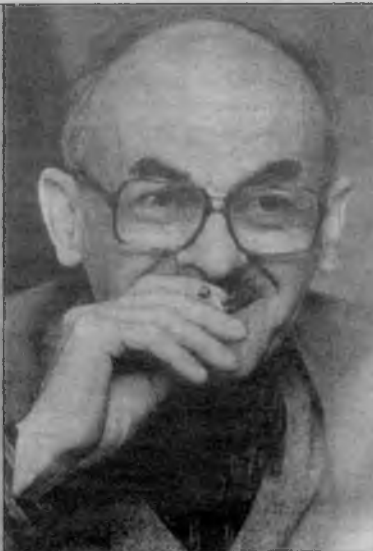
Булат ОКУДЖАВА:

«Плывут дома, как корабли...»

Булат Окуджава был поэтом любви и печали. Хотя начало его жизни не предполагало поэтического пути. Он родился и вырос в семье, пострадавшей от сталинских репрессий: отец был расстрелян, мать долгие годы находилась в лагерях, погибли многие близкие родственники.

В 1942 году юный Булат из девятого класса ушел на фронт. Его военная жизнь отражена в стихах и прозе. Первое свое стихотворение Окуджава написал в холодном вагоне военного эшелона в 1943 году. Тема войны стала главной в его творчестве.

Свой лирический дар Булат Окуджава относил к чудесному спасению на войне и считал предназначением судьбы спеть за тех, кто погиб. В его поэзии органически соединились слово и музыка, грусть и ирония, любовь и печаль.



Окуджава стал родоначальником целого направления – авторской песни. Вскоре к нему присоединились А. Галич, А. Городницкий, Ю. Ким, В. Высоцкий.

Даже те люди, которые ни разу в жизни не держали в руках его сборники стихов, наверняка слышали его пронзительные по мысли песни. Они звучат в таких кинофильмах, как: «Белое солнце пустыни», «Белорусский вокзал», «Звезда пленительного счастья» и других.

Еще при жизни став признанным поэтом, прозаиком, драматургом и киносценаристом, Булат Окуджава стал и народной совестью. С его кончиной в русской литературе стало одним светочем меньше, а одной великой могилой больше.

Рашид САЛЯЕВ.

Песенка про море

Море существует для чего?
Море существует для того,
Чтобы нам глядеть – не наглядеться
На красоты вечные его.

Мальчики,
мальчики и девочки,
с крыльями и без,
в трудный час,
в трудный час решения,
в главный час –
выбирайте море
среди всех чудес.
И вы не пожалеете,
уверю вас,

Для чего же надобно ему
Штормы нагонять на нас и тьму?
Чтобы мы узнали хорошенько,
Что почем, зачем и почему.

Нас увозят в море корабли,
Чтоб от берегов своих вдали
Нашу землю доброй и прекрасной
Снова мы почувствовать могли.

Старый причал

Чайка летит, ветер гудит,
шторм надвигается.
Кто-то и мне машет рукой
и улыбается.
Кто-то и мне прямо в глаза
молча глядит.
Словно забыть старый причал
мне не велит.

День пролетел, месяц прошел,
время растаяло.
Значит, и мной на берегу
что-то оставлено.
Если опять берег мелькнет,
сердце болит.
Словно забыть старый причал
мне не велит.

Кто же ты есть, как тебя звать?
Что ж ты скрываешься?
Сколько уж лет только молчишь,
Лишь улыбаешься.
Только в толпе белой рукой
Чуть шевелишь,
Словно забыть старый причал
Мне не велишь.

Песенка о морях

Над синей улицей портовой
всю ночь сияют маяки.
Откинув ленточки фартового,
всю ночь гуляют моряки.

Кричат над городом сирены,
и птицы крыльями шуршат.
И припортовые царевны
к ребятам временным спешат.

Ведь завтра, может быть, проститься
придут ребята, да не те.
Ах, море – синяя водица,
ах, голубая канитель.

Его затихнуть – не умолишь,
взметнутся щепками суда.
Земля надежнее, чем море,
так почему же вы туда?

Волна соленая задушит,
ее попробуй упрямить...
Ах, если б нам служить на суше
да только б ленточки носить!

Плывут дома, как корабли...

Плывут дома, как корабли,
из дальних стран,
Под паруса всех созывая...
Ночь белая, сегодня я твой капитан,
твой рулевой, твоя душа живая.

Бело вокруг – белы дома, бела река,
все – от Фонтанки до предместий...

Ночь белая, ты отложи дела пока,
Давай пойдем побродим вместе.

Ни огонька, спят фонари – к чему они?
Зачем их слабый свет дорогам?
Ночь белая, остановись, повремени...
Мне хорошо с тобой молчать о многом.

Как корабли, плывут они из дальних стран,
спокойных дум не нарушая...
Ночь белая, сегодня ты – мой океан...
Мне по душе твоя душа большая.

Море Черное

Непокорная голубая волна
все бежит, все бежит, не кончается.
Море Черное, словно чаша вина,
на ладони моей все качается.

Я все думаю об одном, об одном,
словно берег надежды покинувши.
Море Черное, словно чашу с вином,
пью во имя твое, запрокинувши.

Неизменное среди многих морей,
как расстаться с тобой, не отчаяться?
Море Черное на ладони моей,
как баркас уходящий, качается.

О синих маяках

Не бродяги, не пропойцы
за столом семи морей
вы пропойте, вы пропойте
славу женщине моей!

Вы в глаза ее взгляните,
как в спасение свое,
вы сравните, вы сравните
с близким берегом ее.

Мы земных земней. И вовсе
К черту сказки о богачах!
Просто мы на крыльях носим
то, что носят на руках.

Просто нужно очень верить
этим синим маякам,
и тогда нежданный берег
из тумана выйдет к вам.

Не бродяги, не пропойцы
за столом семи морей
вы пропойте, вы пропойте
славу женщине моей!

Пиратская лирическая

В ночь перед бурей на мачтах горят
святого Эльма свечи,
отогревают наши души за все
минувшие года.
Когда воротимся мы в Портленд,
мы будем кротки, как овечки.
Да только в Портленд воротиться
нам не придется никогда.

Что ж, если в Портленд нет возврата,
пускай несет нас черный парус,
пусть будет крепок ром ямайский,
все остальное – ерунда.
Когда воротимся мы в Портленд,
ей-богу, я во всем покаюсь.
Да только в Портленд воротиться
нам не придется никогда.

Что ж, если в Портленд нет возврата,
пускай купец помрет со страху.
Ни Бог, ни дьявол не помогут
ему спасти свои суда.

Когда воротимся мы в Портленд,
клянусь – я сам взбегу на плаху.
Да только в Портленд воротиться
нам не придется никогда.

Что ж, если в Портленд нет возврата,
поделим золото, как братья,
поскольку денежки чужие не достаются
без труда.

Когда воротимся мы в Портленд,
нас примет родина в объятия,
да только в Портленд воротиться
не дай нам, Боже, никогда.

Не верю в бога и в судьбу...

Не верю в бога и в судьбу.
Молюсь прекрасному и высшему
предназначенью своему,
на белый свет меня явившему...
Чванливы черти, дьявол зол,
бездарен бог –

ему неможется...
О, были б помыслы чисты!
А остальное все приложится.
Все приложится, все уляжется.
Жизнь – дорога, любовь – океан...
Белый парус разлуки
на мгновение покажется
И исчезнет вдали навсегда,
Как туман.

Верчусь, как белка в колесе
с надеждою своею за пазухою,
ругаюсь, как мастеровой,
то тороплюсь, а то запаздываю.
Покуда дремлет бог войны –
печет пирожное пирожница...
О, были б небеса чисты!
А остальное все приложится.
Молюсь, чтоб не было беды,
и мельнице молюсь, и мельнице,
воде простой, когда она исчезнет,
из золотого крана выльется.
Молюсь, чтоб не было разлук,
разрух,
чтоб больше не тревожиться.
О, руки были бы чисты!
А остальное все приложится.

Нас море ждет

(из кинофильма «Шурка выбирает море»)

Рыбак, рыбак,
Сквозь шторм и мрак
Смотри, брат, молодо.
Не пропадет нелегкий воз твоих забот,
Пусть упадет в твою ладонь
Морское золото.

Рыбак, рыбак,
Удачи нам
С тобой обещаны.
Соленый ветер всех широт
Нам лица жжет,
Но остаются за кормою
Наши женщины.

Закон морской,
Союз мужской –
И нет железнее.
К еще не взятым косякам
Рыбак спешит.
Безбрежно море впереди,
Но нет безбрежнее
Твоей любви,
Твоей судьбы,
Твоей души...

Это произошло в июле

Рубрику ведет Рашид САЛЯЕВ

1015 – После смерти Владимира Великого между его сыновьями произошла междоусобица. Святополк объявил себя великим князем Киевским. У него явился замысел убить всех братьев, чтобы самому завладеть всей русской землей. От руки подосланных им убийц 24 июля погиб брат Борис, затем Глеб и Святослав. За эти злодеяния народ нарек Святополка заслуженным именем «Окаянный». Бориса и Глеба церковь причислила их к лику святых. Самая северная церковь в честь братьев, стоит на Кольском полуострове на берегу реки Паз.

1781 – российская императрица Екатерина II представила купцам и мореходам Устав купеческого водохозяйства, который содержал 298 статей и являлся сводом ранее изданных и вновь установленных законоположений. С этого момента начались соблюдаться регулируемые правила плавания по морям, рекам и озерам России.

1789 – отряд шведской гребной флотилии предпринял попытку прорваться мимо русского отряда Н. Шешукова у мыса Порккала-Удд. Но время господства нашего северного соседа на Балтике уже было позади. Короткая боевая схватка закончилась победой нашего флота. Более того, русские моряки захватили и береговую шведскую батарею. Подданным шведского короля Густава III был преподнесен очередной урок «вежливости», а «преподаватель» Шешуков за умелые действия получил российский ор-

ден Св. Георгия IV степени. Не были обойдены наградами и другие участники боя.

1806 – родился гениальный русский художник Александр Иванов (ум. 1858). Двадцать лет своей жизни он отдал работе над великой картиной «Явление Христа народу». За ней стоит титанический труд, десять эскизов и 600 этюдов. «Иванов – целая загадка, – писал Сергей Дягилев. – С одной стороны, кто из русских его не знает? И с другой – никто из русских его не знает».

1821 – из Архангельска вышел в свое первое плавание к Новой Земле бриг «Новая Земля». Командовал парусником лейтенант Ф. Литке. На следующий год экспедиция посетила Кольский полуостров и описала Кольский залив. Всего было совершено четыре арктических похода, которые дали много нового в изучении отдаленной окраины страны.

1924 – посыльное судно «В. Воровский» выступило из Архангельска на Дальний Восток с заходами в иностранные порты. Это был первый океанский поход советского военного корабля, который благополучно завершился во Владивостоке 19 ноября того же года.

1929 – из Владивостока к зимовке на о. Врангеля вышел ледорез «Ф. Литке» под командованием капитана К. Дулицкого, которого за успешное выполнение правительственного задания наградили орденом Трудового Красного Знамени.

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).

арктические экспедиции

Крестный ход вокруг России

В мае из Архангельска стартовала уникальная экспедиция на судне под названием «Русь Святая». Известный путешественник Георгий Карпенко, священник отец Дмитрий и яхтсмен Андрей Деев решили пройти по пяти арктическим морям и Тихому океану. Акцию благословил патриарх Алексий II и оптинские старцы, а судно освятили в Боголюбовском монастыре во Владимирской области.



– Мы за пять месяцев пройдем на гребной лодке без двигателя по пяти арктическим морям до Берингова пролива, где в начале октября, в порту Провидения, загрузим лодку на корабль, на котором крестный ход продолжится до Владивостока по Тихому океану, – рассказал заслуженный путешественник России Георгий Карпенко.

Предполагается прибыть во Владивосток к концу октября 2008 года, откуда крестный ход продолжится на автомобилях по южным и западным границам России. Автопробег должен закончиться в январе 2009 года в Архангельске – в точке старта.

Для преодоления водной части маршрута была сконструирована и построена специальная лодка. Судно оснащено всем необходимым, чтобы долгое время нахо-

диться в автономном плавании. Это первая серьезная попытка пройти весь Северный Морской путь на гребной лодке без двигателя.

– Лодка, конечно, маленькая, – отметил Георгий Карпенко. – Но она специально создана, чтобы ее можно было

затащить на лед. Мы будем там вместе одной семьей, втроем, идти в трудах и в молитве.

Тем не менее, по привычной русской традиции, арктическая часть экспедиции организована «на авось». Как отметил начальник Штаба морских операций Мурманского морского пароходства Николай Бабич, данный рейс осуществляется в нарушение всех существующих правил плавания по Северному морскому пути. Его можно было организовать нормально и заручиться поддержкой и помощью в непредсказуемых условиях Арктики.

Количество самодельных любителей экзотических плаваний в арктических морях в последнее время возросло не только у нас, но и в канадской зоне, доставляя немало «головной боли» спасателям.

Подготовила Галина ЛОГИНОВА.

Улыбка времени

– Алло, это Общество за-

щиты животных?

– Да, у вас проблемы?

– На дереве в моем саду сидит почтальон и оскорбляет мою собаку последними словами!

– Почему блондинка утонула, упав с пристани?

– Потому что висела табличка «ПЛАВАТЬ ЗАПРЕЩЕНО»

– Здравствуй, сосед! Прими мои соболезнования.

– А в чем дело?

– Я купил своей жене норковую шубу, а твоя собиравась ее навестить...

Из воспоминаний декаб-

риста:

«Но тут приехала жена и испортила всю каторгу».

– Откуда это ты идешь?

– Меня выгнали из дома за непосещаемость.

– Городок у нас маленький, порядочной девушки, кроме как замуж, и выйти-то некуда!

В магазине одежды:

– Скажите, пожалуйста, у вас есть однотонные пальто?

– Нет... Есть только на 60, 70 и 80 килограммов.

Каждое лето из Сибири к нам приезжает погостить теща.

Международного масштаба в этом событии, конечно, нет, но элементы терроризма явно усматриваются.

«Можно было, конечно, еще поболтать, – думал Змей Горыныч, убегающий от Ильи Муромца, – но одна голова хороша, а три лучше».

Студент спрашивает преподавателя:

– Можно мы на вашу следующую пару не придем?

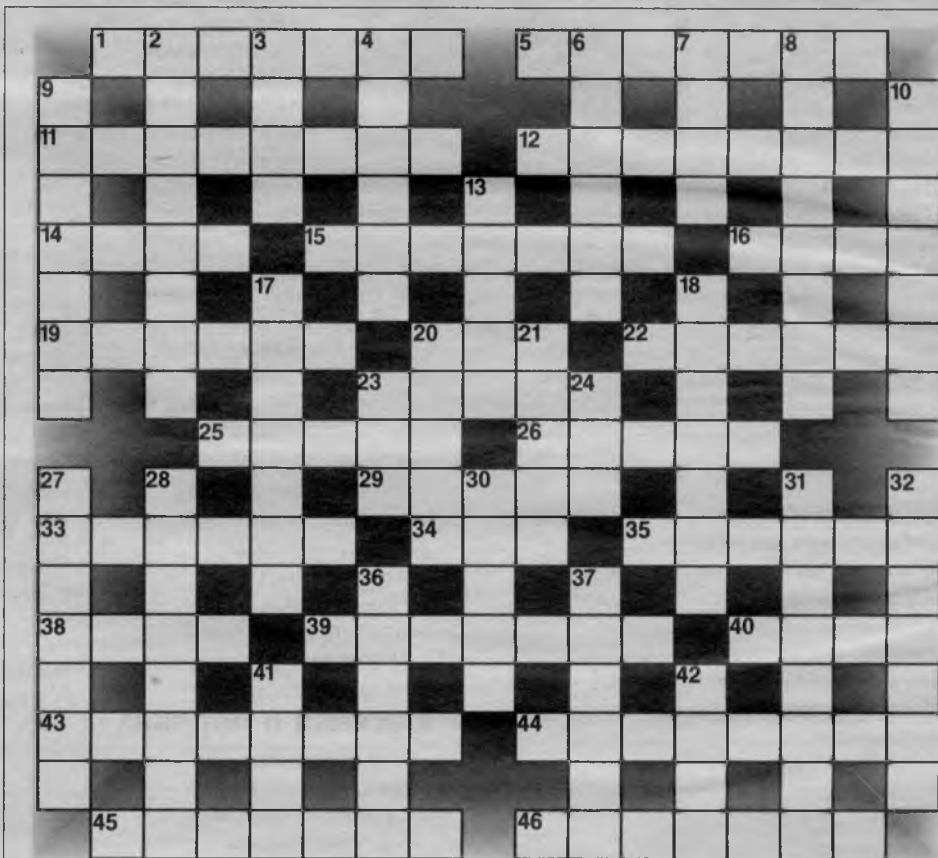
– Да.

– А вы отмечать не будете?

– Нет, я вообще на работе не пью!

Подборка
Андрея МОРОЗОВА.

крессворд



По горизонтали: 1. Спортивные гонки на микроавтомобилях. 5. Бритвенная принадлежность. 11. Машина для измельчения твердых тел. 12. Собрание коллекционных вин. 14. Видоизмененный кислород. 15. Зодиакальное созвездие. 16. Момент, отдельная стадия. 19. Растворитель. 20. Низкий мужской голос. 22. Ограда по краю лестницы. 23. Муза, покровительница любовной поэзии. 25. Советская эстрадная певица, народная артистка России. 26. Внутренняя опорная часть предмета. 29. Ценная промысловая рыба из рода сиговых. 33. Сила, препятствующая движению. 34. Жидкое блюдо. 35. Мелкие маринованные овощи. 38. Персонаж романа А. Дюма «Три мушкетера». 39. Цилиндрическая или многогранная верхняя часть здания, поддерживающая купол. 40. Пышная отделка у воротника из кружев. 43. Мерило оценки, суждения. 44. Птенец галки. 45. Специалист по вождению судов. 46. Крытая повозка.

По вертикали: 2. Человек, который защищает идеи. 3. Город, где родился К. Маркс. 4. Общее название составных частей атомного ядра. 6. Привычный уклад жизни. 7. Мельчайшая частица химического элемента. 8. Добровольное обязательство. 9. Юрист, защитник. 10. Город в Литве. 13. Плодороднейшая долина, житница Ливана. 17. Русский советский писатель. 18. Горючая жидкость. 20. Немецкий композитор. 21. Башня, башнеобразное сооружение. 23. Отражение звука. 24. Стержень, на котором держатся колеса. 27. Решение загадки. 28. Специалист по преподаванию предмета. 30. Прежнее название города Высоцк в Ленинградской области. 31. «Карманный портфель». 32. Форменный головной убор. 36. Небольшое дерево или кустарник с горькими ягодами. 37. Повесть Л.Н. Толстого. 41. Складное опахало. 42. Простейший оптический прибор.

Составил Андрей МОРОЗОВ.

Ответы на крессворд

По горизонтали: 1. Картинг. 2. Автопоезд. 3. Трип. 4. Нуклон. 5. Козерог. 6. Атом. 7. Общественный. 8. Адам. 9. Вокат. 10. Заросца. 11. Бекас. 12. Перья. 13. Фазан. 14. Ацетон. 15. Бас. 16. Перья. 17. Осы. 18. Пыльца. 19. Осы. 20. Осы. 21. Осы. 22. Осы. 23. Осы. 24. Осы. 25. Пыльца. 26. Осы. 27. Осы. 28. Осы. 29. Осы. 30. Осы. 31. Осы. 32. Осы. 33. Осы. 34. Осы. 35. Осы. 36. Осы. 37. Осы. 38. Осы. 39. Осы. 40. Осы. 41. Осы. 42. Осы. 43. Осы. 44. Осы. 45. Осы. 46. Осы.



Учредитель:
ОАО «Мурманское морское пароходство»
Отв. за выпуск А. В. ПАНИШКИН

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 25.07.08.
Газета отпечатана в ИПП «Север»
Россия, 183624, г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18
Распространяется бесплатно.