

событие

Новое судно – новые пути

Торжественная церемония
приемки нового балкера
ОАО «ММП» «Заполярье»
прошла в Китае.

Стр. 2



в номере

Будни флота

О прошедшем рейсе и дружном экипаже теплохода «Адмирал Ушаков» рассказывает старший помощник капитана Николай Колесников

– стр. 3

Стартует молодая смена

Как происходит становление флотских специалистов в первые годы их деятельности в нашей Компании

– стр. 4

Накануне расставания

Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев поблагодарил моряков ледокольного флота за труд и большой вклад в развитие Российского флота

– стр. 5

Счастливая судьба

25 августа свой 60-летний юбилей отметил капитан атомного ледокола «Советский Союз» Станислав Шмидт

– стр. 6

В дочерних компаниях

Новости Северного речного и Северного морского пароходства

– стр. 7

Имя на борту

Печенга – святыня Кольского полуострова

– стр. 9

Северный ледовитый детектив

Рассказ очевидца о загадочном происшествии во время круиза атомохода на Северный полюс

– стр. 10

Наш хронограф:

✓ 9 августа – 45 лет назад (1963) указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание Героя Социалистического Труда капитану дизель-электрохода «Инди-гирка» А.Ф. Пинежанинову и главному инженеру атомного ледокола «Ленин» А.К. Следзюку.

✓ 23 августа – 25 лет назад (1983) поднят государственный флаг СССР на теплоходе «Кола».

✓ 28 августа – 70 лет назад (1938) ледокол «Ермак» (начальник экспедиции М. Шевелев, капитан М.Я. Сорокин) достиг рекордной широты свободного плавания, освободив из ледового плена 17 судов.

Новое судно – новые пути

Транспортный флот Мурманского морского пароходства пополнился новым судном. В Китае на верфи Ченгси Шипъярд (Chengxi Shipyard) для нашей Компании построен балкер «Заполярье».

Запомнить дату приемки нового судна весьма просто – 20 августа 2008 года, или 20.08.2008. Есть в сочетании этих цифр нечто символическое...



Господин Лю, Александр Шаронов и Александр Медведев

...Пенными брызгами разлетелась бутылка шампанского, по давней морской традиции разбитая о стальной борт судна. Затем на балкере был торжественно поднят государственный флаг Российской Федерации, и за тысячи километров от Мурманска прозвучал гимн нашей страны.

«Заполярье» – третий балкер в серии судов, поставляемых пароходству по программе обновления сухогрузного флота. Регулярное строительство новых транспортных судов свидетельствует о возрождении всего российского торгового флота. В 2006 году пароходством был построен теплоход «Грумант», а в 2007-м – теплоход «Поморье». Но на третьем балкере обновление флота Компании не заканчивается. По словам Генерального директора ОАО «Мурманское морское пароходство» Александра Медведева, вскоре будет построено еще два судна из этой серии. Их поставка планируется, соответственно, в апреле и в июне 2009 года. Контракты подписаны, строительные работы уже идут.

На торжественной церемонии приемки нового судна присутствовали руководители Мурманского морского пароходства, депутаты Государственной Думы Российской Федерации, генеральный консул РФ в Шанхае Александр Шаронов, представители Российского морского регистра судоходства и китайской верфи.

По словам депутата Госдумы Константина Чернышенко, подъем Российского флага на балкере «За-

полярье» – знаковое событие не только для Мурманского морского пароходства, но и для всей области и страны.

– Я рад, что порт приписки Мурманск получит такое современное судно, – добавил депутат. – Мурманское морское пароходство опережает время, обновляет флот и уверенно смотрит в будущее.

Как и его предшественники, «Заполярье» – судно ледового класса. Дедвейт балкера – 23,6 тысячи тонн, длина – 180,5 метра, ширина – 22,86 метра, осадка – 9,91 метра. Судно зарегистрировано в Российском Международном Регистре Судов и отвечает современным стандартам безопасности и эффективной эксплуатации балкеров дедвейтом 23700 класса KM(STAR)LU4 [I] A2 BULK CARRIER BC-A (ESP) в классификации РМРС.

Новый балкер предназначен для перевозки всего спектра навалочных и генеральных грузов. Теплоход соответствует высоким техническим и экономическим характеристикам, и уже есть предложения по его фрахтованию сроком на три года. С введением в строй современных балкеров Мурманское морское пароходство не только значительно расширяет свои возможности на фрахтовом рынке, но и открывает новые рабочие места, оснащенные техникой на уровне последних достижений мирового судостроения.

– Ледовый класс позволит судну работать, в том числе, и замерзающих морях – на Балтике, Белом море, в западном секторе Арктики, –



Подъем флага



Крестная мать судна Татьяна Храмова и капитан Валентин Антупьев

сообщил Александр Медведев.

Доволен новым судном и его капитан Валентин Антупьев. По его словам, судно оснащено современным навигационным оборудованием, имеет высокий класс автоматизации. Это означает, к примеру, что машинное отделение можно обслуживать безвахтовым методом в течение 24 часов. «Заполярье» соответствует всем действующим международным конвенциям.

– Я испытываю гордость за успехи родного предприятия, которое взяло курс на обновление флота, – говорит заместитель главного бухгалтера ММП Татьяна Храмова, крестная мать «Заполярья». – Хочу пожелать и судну, и экипажу счастли-

вой долголетней мореходной судьбы, а также успешной безаварийной работы. Пусть все бури и штормы обходят «Заполярье» стороной, попутного ему ветра, благосклонной фортуны и семь футов под килем.

Весьма удовлетворены сотрудничеством с Мурманским морским пароходством китайские судостроители. Взаимовыгодное партнерство с ними длится уже на протяжении шести лет. По словам заместителя генерального директора верфи Ченгси Шипъярд господина Лю, китайские судостроители намерены продолжать сотрудничество с мурманчанами и строить новые суда для Мурманского морского пароходства.

– Мы дорожим отношениями с вами, – подчеркнул господин Лю.

Эти слова дорогого стоят. Ведь на верфи Ченгси Шипъярд строят и ремонтируют свои суда судовладельцы Греции и Норвегии, Японии и США, Канады и Германии.

Итак, балкер «Заполярье» стал частью транспортного флота пароходства. Начались его трудовые будни. Из порта Джианьинь, где расположено судостроительное предприятие, судно отправилось в российскую Находку, где возьмет на борт партию стали для корейских потребителей.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото Александра ТИМОФЕЕВА.

Помощь народу Осетии

Мурманское морское пароходство перечислило сто тысяч рублей в министерство труда и социального развития Алании. Эти средства будут направлены на оказание помощи народу Южной Осетии, пострадавшему в ходе вооруженного конфликта.

В России издревле повелось помогать всем миром тому, кому особенно трудно. В Мурманском морском пароходстве всегда проявляли чуткость и внимание к тем, в чей дом пришла беда. Наш долг – не оставить осетинский народ один на один с горем.

Учения в море

В августе на судах Мурманского пароходства прошли плановые учения по Кодексу ОСПС «Нарушение охраны судна». Действия по сценарию «Повреждение судна в результате противоправных действий», отрабатывал экипаж танкера «Хатанга» под руководством капитана Анатолия Задворного. С «пожаром в результате террористического акта» успешно справился экипаж ледокола «Владимир Игнатьев» (капитан Юрий Кривен-

ко). А последствия «столкновения судов в результате террористического акта» преодолевал экипаж теплохода «Кузьма Минин» под командованием капитана Валерия Нарудинова.

Последний рейс «Арктики»

20 августа в Мурманск вернулся атомоход «Арктика». Экипаж выполнял проводку судов на трассах Севморпути, а в июле эвакуировал дрейфующую станцию «Северный полюс – 35», которая терпела бедствие в районе Шпицбергена. Это был последний рейс знаменитого ледокола, значительно превысившего первоначально запланированные сроки его эксплуатации благодаря усилиям специалистов Мурманского морского пароходства.

Атомоход «Арктика», вступивший в строй в 1975 году, награжден орденом Октябрьской Революции. 17 августа 1977 года «Арктика» впервые в истории достигла в свободном плавании Северного полюса. Осенью 1983 года совместно с другими атомоходами ММП в экстремальных ледовых условиях в Чукотском мо-



ре вывела караваны транспортных судов на чистую воду.

В августе 2003 года завершились работы по продлению ресурса атомохода «Арктика» до 175 тысяч часов, благодаря чему срок службы судна был увеличен. А 25 августа 2005 года атомный ледокол «Арктика» первым из атомоходов прошел миллионную милю со дня ввода в строй.



«Уж такая наша работа...»

Для теплоходов-сухогрузов стоянки в родном порту обычно недолги. Особенно сейчас, когда судоходные компании и агентства стараются максимально использовать летний период. 25 августа в Мурманск зашел теплоход «Адмирал Ушаков», а уже 27-го ему предстоит выйти в следующий рейс. В этот раз теплоход с грузом апатитового концентрата направится в Гуль. О том, как прошло предыдущее плавание, о жизни экипажа и работе судна нам рассказал старший помощник капитана Николай КОЛЕСНИКОВ:

– Минувший рейс прошел благополучно. Стояла хорошая погода, что очень важно для нашей работы. Погрузка у нас была в Канда-лакше. Это хороший порт, но, к сожалению, ему недостает мощностей, и иногда на погрузку уходит довольно много времени. Но в этот раз все прошло довольно быстро.

После успешно выполненной работы практически весь прежний экипаж судна отправляется в отпуск. Но для Николая Ивановича рабочие будни продолжаются: в грядущий рейс он отправится в месте со сменщиками.

– Ну что поделаться: сезон отпусков, и мне смены не нашлось. Так что придется еще поработать, – не унывает старший помощник. – Это нормально, уж такая наша работа.

Умение относиться к работе с высокой лояльностью – отличительная черта экипажа «Адмирала Ушакова».

– Экипаж у нас очень ответственный и трудолюбивый, – рассказывает Николай Иванович. – Каждый понимает свою роль и добросовестно относится к своим должностным обязанностям. Наши мо-

ряки прекрасно осознают, что есть работа, которую никто кроме них не сделает. А потому зачастую не считаются со своим личным временем. Работают очень эффективно и за контракт успевают сделать очень много. Например, когда мы уходили, судно было практически не покрашено, но за четыре месяца, несмотря на небольшие промежутки между рейсами, выполнили эту работу. Матросы выходили на полный рабочий день, старались, чтобы судно, на котором они работают, имело достойный внешний вид. Все возникающие проблемы решаются с пониманием, и это является поводом для профессиональной гордости за наших моряков.

Теплоход «Адмирал Ушаков» на хорошем счету и по «кадровым показателям» – на судне практически нет «текучки». Как рассказал старший помощник, экипаж этого теплохода действительно отличается большой сплоченностью и дружелюбное отношение друг к другу.



– Конечно, случается, что люди покидают нашу команду, но это, как правило, имеет положительную окраску: уход членов экипажа зачастую связан с их карьерным ростом. Хотя нам и жаль с ними расставаться, но все равно всегда радуемся их успехам и достижениям.

В минувшем рейсе рядом с уже опытными моряками работали и курсанты из «макаровки» и Мурманского государственного технического университета. По словам Николая Ивановича, молодые люди смогли зарекомендовать себя весьма перспективными специалистами. Если иные моряки бывают не в восторге от такого «пополнения», то на «Адмирале Ушакове» новичкам всегда рады.

– Рабочих рук на судне лишних не бывает. Очень рад, если работа на нашем теплоходе помогла ребятам раскрыть свой потенциал и подтвердить правильность выбранного пути. Работы у нас хватит на всех. Конечно, иногда с молодежью бывает не легко, особенно если это их первый рейс. Но на моем веку совсем «тяжелых случаев», к счастью, не встречалось. В первый же день нужно дать парням необходимую установку на работу. Объяснить, что к чему, уделить внимание дисциплине, ознакомить со всеми правилами и порядками. А особенно важно поощрять «новобранцев», чтобы не отбить любви к выбранной профессии, а наоборот показать ее в наиболее привлекательном свете.

Подготовила Дарья ДОЦЕНКО.
Фото автора
и из архивов редакции.



Одна из страниц истории теплохода «Адмирал Ушаков» – перевозка труб большого диаметра для освоения нефтяных запасов Сибири

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

Полномочные представители Территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом по Мурманской области, Открытого акционерного общества «Мурманское морское пароходство» и Федерального государственного унитарного предприятия Атомного флота (ФГУП «Атомфлот») сегодня, 27 августа 2008 года, подписали соответствующие акты о передаче судов с ядерной энергетической установкой и судов атомного технологического обслуживания: из доверительного управления ОАО «Мурманское морское пароходство» и в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот». В связи с этим стороны заявляют следующее:

1) утвержденный федеральными органами исполнительной власти График возврата имущества из доверительного управления ОАО «Мурманское морское пароходство» и передачи его в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот» выполнен в полном объеме и в точном соответствии с установленными сроками. Интересы собственника атомного ледокольного флота – Российской Федерации соблюдены в полном объеме;

2) стороны выражают удовлетворение проделанной совместной работой, в ходе которой обеспечены согласованные действия на основе сотрудничества и взаимных консультаций;

3) стороны отмечают, что при реализации мероприятий по передаче атомного ледокольного флота из доверительного управления ОАО «Мурманское морское пароходство» и в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот» были осуществлены необходимые совместные действия, гарантирующие соблюдение принципов ядерной и радиационной безопасности, защиты окружающей среды от радиационной опасности, для чего была проведена соответствующая подготовительная работа, организован плановый переход работников плавсостава судов с ядерной энергетической установкой и судов атомного технологического обслуживания на работу к новому оператору ФГУП «Атомфлот»;

4) ФГУП «Атомфлот» констатирует, что им, как новым оператором атомного ледокольного флота, получены все необходимые для дальнейшей эксплуатации судов с ядерной энергетической установкой и судов атомного технологического обслуживания лицензии и иные разрешительные документы, регламентирующие деятельность на основе законодательства Российской Федерации и в соответствии с международными нормами, правилами и требованиями;

5) стороны выражают благодарность за конструктивное сотрудничество при реализации всех процедур по передаче судов атомного ледокольного флота из доверительного управления ОАО «Мурманское морское пароходство» и в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот»: Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству морского и речного флота, Государственной корпорации «Росатом», Федеральному агентству по управлению государственным имуществом и его Территориальному управлению по Мурманской области и Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору.

6) ОАО «Мурманское морское пароходство» и ФГУП «Атомфлот» выражают благодарность и признательность плавсоставу, береговому персоналу, обеспечивающему эксплуатацию судов с ядерной энергетической установкой и судов атомного технологического обслуживания, за понимание и поддержку в период проведения реорганизации системы управления атомным ледокольным флотом;

7) Стороны выражают уверенность, что и в дальнейшем сотрудничество между ОАО «Мурманское морское пароходство» и ФГУП «Атомфлот» будет носить конструктивный, плодотворный и взаимовыгодный характер.

От имени ОАО «Мурманское морское пароходство»

А. М. Медведев.

От имени ФГУП «Атомфлот»

В. В. Рукша.

27 августа 2008 года, г. Мурманск.

Компании

Крестный ход идет по Севморпути

Крестный ход вокруг России на лодке «Русь Святая», благословенный Святейшим Патриархом Московским и всея Руси Алексием II, о старте которого «Арктическая звезда» сообщала в июльском номере, в начале августа прибыл из Архангельска в Диксон. Его участники – путешественник Георгий Карпенко и священник Дмитрий (Лукьянов) 14 августа пересели на балкер «Юрий Аршеневский» Мурманского морского пароходства.

Моряки Мурманского пароходства поддерживают инициативу Православного общинного центра о проведении Крестного хода вокруг России 2008 года, который призван осуществить духовное единение всей России с ее окраинами, дать возможность всем и каждому осознать и почувствовать опору в едином и благородном деле – возрождении православной России. На борту отважным путешественникам были созданы комфортные условия проживания.

Из Диксона теплоход «Юрий Аршеневский» выполнил рейс в порт Хатанга, куда доставил плиты для строительства аэро-

порта. В Хатанге участники крестного хода пересели на другое судно, которое направилось к востоку.

СМП работает с прибылью

ОАО «Северное морское пароходство» в январе–июне 2008 года увеличило чистую прибыль на 65,8% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 79,121 млн. рублей, сообщается в квартальном отчете компании.

Выручка выросла на 22,4% – до 2 млрд. 9,861 млн. рублей, себестоимость – на 15,5%, до 1 млрд. 835,587 млн. рублей, прибыль от продаж – в 2 раза, до 174,272 млн. рублей. Прибыль до налогообложения повысилась на 65,7% – до 109,716 млн. рублей.

На 1 января 2008 года пароходство не имело краткосрочной дебиторской задолженности, на 1 июля этот показатель составил 2,032 млн. рублей. Краткосрочная кредиторская задолженность выросла с 292,84 млн. рублей до 394,578 млн. рублей.

«Ленин» готов встать к причалу

Планируется, что первенец атомного ледокольного флота «Ленин» встанет к причалу Мурманского морвокзала к своему 50-летию, отмечаемому 3 декабря будущего года. Об этом Мурманскому информационному агентству b-port рассказал Лев Селенин, один из первых старших механиков легендарного атомного ледокола.

«Председатель Фонда поддержки атомного ледокола «Ленин» Анатолий Александрович сейчас находится в отпуске, – рассказывает Лев Селенин. – Он продолжает заниматься поиском средств для реализации нашей общей цели. Финансовая обстановка сейчас складывается неплохая. Усилиями многих, в том числе губернатора, правительства Мурманской области, руководства Мурманского морского пароходства, мы добились того, что «Ленин» сейчас находится в отличном состоянии. Хотя сейчас открывай его, как музей. Там даже каюты интересно посмотреть. Все отреставрировано лучшим образом, но без вмешательства в интерьер тех лет».



Стартует молодая смена

Сегодня, в век электроники и тотальной компьютеризации, многие молодые люди делают выбор в пользу освоения новых профессий. Но в нашем морском городе всегда были сильны флотские традиции. Морские вузы Мурманска и близкого нам Санкт-Петербурга из года в год выпускают молодых штурманов и механиков. Подростающая смена приходит на работу и в Мурманское морское пароходство. Как происходит становление флотских специалистов в первые годы их трудовой деятельности в нашей Компании, можно проследить на примере молодых судоводителей танкерного флота.

Мечта сбывается



Александр ЖАВОРОНКОВ еще со школьной скамьи хотел стать моряком. Этот выбор привел юношу в Мурманский морской лицей. Специализированные дисциплины еще больше укрепили Александра в его решении. Вот почему после окончания лицея он поступил в Мурманский государственный технический университет на судоводительский факультет.

В 2004 году после окончания учебы Александр Жаворонков пришел на работу в Мурманское морское па-

роходство. Начиная четвертым помощником капитана. Ходил в море на танкерах «Усинск» и «Саратов», «Георгий Кононович» и «Надежда». Работал в азиатском регионе, прошел весь Севморпуть – от Мурманска до Владивостока. Эти рейсы оставили самые яркие воспоминания в его памяти.

Сейчас Александр уже второй помощник капитана. Кроме несения ходовой вахты выполняет обязанности офицера по безопасности мореплавания. Если на борту судна нет врача, то исполняет и его обязанности.

– Что самое трудное в вашей профессии? – интересуюсь я.

– Сложнее всего в начале контракта, когда резко меняется график жизни, – отвечает Александр. – В первые дни в море настроение часто меняется, свое влияние оказывают и суровые погодные условия, и замкнутое пространство на судне. Но затем втягиваешься. Вообще, со всеми сложными ситуациями на судне справляется весь экипаж, но решение всегда принимает капитан. Мне повезло с первым капитаном Василием Николаевичем Дашкевичем. Это очень грамотный и требовательный в работе специалист. Все, что я знаю по работе, приобрел благодаря ему.

Потомственный моряк

Сергей МАКСИМОВ также с теплотой вспоминает о своем первом капитане – командире экипажа танкера «Котлас» Вячеславе Павловиче Васюке.

– Он не мешает работать. Когда на судне все в порядке, «дурной» работой не заваливает. Где надо подскажет, где надо поможет. Чувствуешь, что он тебе доверяет, – считает Сергей.

Выбор профессии для парня также был предопределен. Он моряк уже в третьем поколении. Его дед, Василий Дмитриевич, ходил еще на парусных судах на Дальнем Востоке. Отец многие годы работал капита-



ном на судах Гидрометслужбы.

Сергей третий год работает в Мурманском морском пароходстве. Дошел до второго помощника капитана.

– Самое приятное в моей профессии – работа с коллективом, который как большая семья. Когда хорошо подобран экипаж, и работать легко. – Утверждает Сергей Максимов. – Для меня профессия моряка не теряет романтической притягательности: стоишь на мостике, перед тобой необъятные просторы океана, а ты управляешь огромным судном. Дух захватывает!

Профессиональный багаж Сергея постепенно наполняется бесценным опытом. Рассказывает, что, когда ходил на танкере «Котлас», пришлось бункеровать одно японское судно. Никто из японской команды не знал английского. Но настоящие моряки понимают друг друга без слов. Так и бункеровали при помощи языка жестов.

Из морского класса на флот

Максим КОСТИН учился в подшефной Мурманскому пароходству средней школе № 53. Учился в знаменитых «морских классах». Поэтому большого вопроса, куда пойти после

окончания школы, перед ним не стояло. Максим стал курсантом Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова. В прошлом году он пришел на работу в Мурманское пароходство. Позади два контракта, побывал в портах Балтики, Англии. Но особенно ему запомнились африканские берега. Максим побывал там еще во время практики на судах пароходства. Остались незабываемые впечатления и фотографии от того рейса.

Сейчас Максим Костин – третий помощник капитана на танкерном флоте ММП. В его обязанности входит прокладывание курсов, корректировка карт.

– Как молодой специалист чувствует себя на флоте? – спросил я начинающего моряка.



– Первое время было сложно, особенно расставание с близкими. А затем входил в систему. Время летит быстрее и веселее. Трудно первые два месяца, на третий уже нормально, а последний месяц – это словно дембельский аккорд. Труднее работать «на коротком плече», когда небольшие переходы между портами загрузки и выгрузки. Но главное – не теряться в сложной ситуации. Работа должна выполняться четко, полностью, все должно быть под контролем.

Курсом на супертанкер



Андрей МЕЛЬНИК недавно закончил контракт вторым помощником капитана. А первый свой рейс он совершил на танкере «Варзуга».

– Мне помог успешно адаптироваться на флоте капитан Михаил Анатольевич Жилкин. Мне с ним очень повезло. Он справедливый и честный человек, но в тоже время и строгий, в нужный момент может проявить характер, – говорит Андрей Мельник.

В основном, молодой штурман ходил на линии Мурманск – Архангельск. В Архангельске грузили на танкер сырую нефть, везли ее в Кольский залив и перегружали на танкер-накопитель «Белокаменка». Участвовал Андрей и в рейсах северного завоза.

– Особенно запомнился Певек, – вспоминает молодой моряк. – Это место находится очень далеко от Мурманска, можно сказать, что на краю земли. Там девственные места, нетронутая природа. Видел еще Харасавэй, Дудинку, посмотрел, как там люди живут на Севере. Но вскоре мне предстоит рейс на танкере «Натали». Он ходит в Ирак, Африку, Китай, Японию. Там я еще не был.

Подготовил
Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото автора.

доброе дело

Пароходство поддержало воина-интернационалиста

В совет директоров ОАО «Мурманское морское пароходство» с просьбой о помощи обратился ветеран чеченского вооруженного конфликта, житель города Ейска Андрей Веселый. За муже-



ство и самоотверженность, проявленные в ходе контртеррористической операции, указом Президента Российской Федерации воин-интернационалист был награжден Орденом Мужества. Андрей с честью выполнил свой боевой долг, но тяжелое ранение подорвало его здоровье. Из Чечни молодой человек вернулся инвалидом: передвигаться он может теперь только с помощью коляски. Но приобрести необходимое медицинское оборудование не позволили средства семейного бюджета.

По решению исполнительного органа ОАО «ММП» для Андрея Веселого была приобретена в Германии специализированная инвалидная коляска. Столь важный для него предмет представители судоходной компании доставили в Ейск на самолете и вручили ветерану боевых действий прямо у него дома.

В семье Веселых с радостью приняли долгожданный подарок. Приобретенная мурманчанами коляска маневренная, легко собирается и помещается в салоне автомобиля. С ее помощью можно без труда преодолевать

даже лестничные пролеты.

– Нет ничего хуже, чем замыкаться в стенах дома, – рассказывает Андрей. Я хочу сам зарабатывать на жизнь. Давно хочу открыть торговую точку рядом с домом, и ваша коляска мне тут очень пригодится: и по складам оптом ездить, да и вообще она вернет мне былую мобильность.

Трудностей в жизни Андрея и его родителей было немало. Между тем их оптимизму, желанию активно участвовать в происходящем вокруг и вере в будущее могли бы позавидовать многие. Из скромного семейного бюджета они, тем не менее, умудряются выкраивать небольшие суммы на помощь детям из городского приюта «Тополек».

– А как же иначе?! – удивляется мама Андрея, – ведь все добрые дела непременно вернуться!

Такими же принципами руководствовались и в ОАО «Мурманское морское пароходство», принимая решение об оказании помощи воину-интернационалисту.

Дарья ДОЦЕНКО.
Фото автора.

Книжная полка

Повесть о капитанах

В московском издательстве «Морской флот» вышла в свет новая книга «Необычайная судьба капитана». В основу остро сюжетной повести ветерана Мурманского морского пароходства, капитана дальнего плавания, почетного полярника Эдуарда Вересоцкого положены действительные факты из жизни известных капитанов А.А. Качаравы, П.П. Грузинского, Ю.К. Хлебникова, Б.С. Майнагашева, Р.Г. Смирнова и самого автора.

Повествование охватывает период от наших первых побед в освоении Арктики в 1930-е годы до создания мощных атомных ледоколов и обеспечения круглогодичной навигации по Северному морскому пути. Много страниц посвящено захватывающим и трагическим эпизодам Великой Отечественной войны, опасными морскими дорогами которой довелось пройти главным героям повести.

Читатель найдет в книге не только «выдающиеся и героические батальи во льдах Арктики». Автор приоткрывает завесу тайны над судьбами широко известных среди моряков людей. Эдуард Вересоцкий тепло и трогательно рассказывает нехитрые житейские истории своих любимых персонажей – моряков торгового флота, прослеживая их судьбы в нескольких поколениях. За этими историями встает полувековая жизнь огромной страны.

Книга будет интересна и морякам-ветеранам, и молодежи. Ее можно заказать в редакции журнала «Морской флот».

22 августа Генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев встретился с капитанами и главными механиками атомных и дизель-электрических ледоколов, судов атомно-технологического обслуживания. Встреча состоялась в Музее истории пароходства в преддверии передачи атомного ледокольного флота Государству.

Наступил момент, когда Мурманское морское пароходство по решению государственных органов, в связи с окончанием договора доверительного управления передает атомные ледоколы госкорпорации «Росатом», — сказал, открывая встречу, Александр Медведев. — Мы не обсуждаем решения, которые были приняты, мы их исполняем. От лица Совета директоров, правления Мурманского морского пароходства и от себя лично благодарю моряков ледокольного флота за ваш труд, за ваш след, который вы оставили в истории Компании, за ваш вклад в развитие российского атомного ледокольного флота. Благодаря вам удалось в тяжелых условиях экономически выгодно осуществлять транспортировку грузов для грузовладельцев, обеспечивать научные исследования в Арктике. Хочу сказать, что профессионализм моряков Мурманского морского пароходства позволит Рос-

Накануне расставания

сии присутствовать в Арктике, и она будет это делать всегда и не в качестве наблюдателя, а активного участника развития в этом суровом, но богатом крае.

С ответным словом выступил капитан атомного флота Владимир Танько. Он поблагодарил Мурманское пароходство за то, что почти полвека оно сохраняло ледоколы, кадры, и выразил надежду, что и в будущем достойная эксплуатация атомоходов будет продолжена.

Затем Генеральный директор провел церемонию награждения Почетными дипломами экипажей атомных ледоколов, судов атомно-технологического обслуживания и дизель-электрических ледоколов. По завершении официальной части участники встречи смогли пообщаться в неформальной обстановке. После передачи атомфлота моряки ледокольного и транспортного флотов по-прежнему будут решать много общих задач по освоению Арктики и перевозке грузов.

На снимке: капитаны ледокольного флота.



Властелины Арктики



Наличие атомных ледоколов у России является важным преимуществом в освоении Арктики. Работать без них в высоких широтах невозможно при всех заверениях ученых о глобальном потеплении. Не случайно Канада уже заявила о программе строительства мощных ледоколов, задумываются об этом и в США. История же российского атомного ледокольного флота насчитывает почти полвека, в которые она была неразрывно связана с ОАО «Мурманское морское пароходство».

О некоторых ярких страницах из истории уникальных судов рассказывает Директор Департамента эксплуатации ледокольного флота ОАО «Мурманское морское пароходство» Андрей СМЕРНОВ.



— 1959 год стал знаменательным для морского флота страны: вошел в строй атомоход «Ленин».

— Да, это был ледокол нового класса с атомной энергетической установкой. Началась новая эра мирного использования атома на морском транспорте.

Важный вклад в создание, внедрение и становление атомной энергетики на флоте внесло Мурманское морское пароходство — компания, которая с самого создания атомоходов управляла ими. Предприятие успешно решило возникшие принципиально новые задачи: обслуживание атомных паропроизводящих установок, обеспечение радиационной и ядерной безопасности окружающей среды и экипажа, освоение перезарядки реакторов, подготовка кадров и многие другие проблемы. Доказательство тому — безаварийная работа атомоходов на протяжении полувека.

— Андрей Алексеевич, как Вы оцениваете вклад атомохода «Ленин» в освоение Арктики?

— До эры атомных ледоколов навигация в арктических морях была непродолжительной — не более трех месяцев в году. Небольшая мощность энергетической установки не позволяла ледоколам форсировать тяжелые льды в условиях сильного сжатия и низких температур. С появлением же атомного ледокола в Арктике появилась уверен-

ность в благополучном осуществлении проводок караванов судов в самых тяжелых ледовых условиях.

Атомоход «Ленин» внес значительный вклад в совершенствование тактики проводки судов, увеличение скорости плавания во льдах. Было начато сначала опытное, а затем и регулярное плавание в труднодоступные районы Арктики. На «Ленине» успешно прошли испытание два типа отечественных судовых атомных паропроизводящих установок.

В 1989 году атомоход был выведен из эксплуатации. В последние годы ведется активная работа по его переоборудованию в музей истории и развития атомного ледокольного флота, освоения Арктики и Севморпути. Весомый вклад в это дело вносит Мурманское морское пароходство.

— Что изменилось со строительством новых атомоходов в Арктике?

— Благодаря атомным ледоколам стала возможна круглогодичная навигация в Западном секторе Арктики. Перестала зависеть от капризов погоды и состояния льда важная линия Мурманск — Дудинка. В зимне-весенние месяцы атомоходы проводили транспортные суда Мурманского пароходства к мысу Харасавэй. В августе 1977 года атомоход «Арктика» первым из надводных судов достиг Северного по-

люса, продемонстрировав широкие возможности атомных ледоколов.

Это достижение — не единственное в истории этого судна. Так, с мая 1999 г. по май 2000 г. ледокол отработал ровно год без захода в порты. А 24 августа 2005 года «Арктика» стала первым атомоходом, который прошел миллионную милю со дня ввода в строй.

Именно на «Арктике» в 2003 году впервые была решена задача по продлению ресурса атомохода специалистами Мурманского морского пароходства в содружестве с ведущими научно-исследовательскими и проектными организациями, ремонтными предприятиями России, специализирующимися на обслуживании объектов морской атомной энергетики. Выполнение данной программы позволило продлить ресурс реакторной установки ледокола до 175 тысяч часов (при изначальном проектном ресурсе 100 тысяч часов). Аналогичные работы по продлению ресурса атомоходов до 150 тысяч часов были выполнены специалистами Мурманского морского пароходства на атомоходах «Россия», «Таймыр» и «Вайгач».

Многолетний опыт безаварийной эксплуатации атомоходов подтвердил экономическую целесообразность использования ядерных энергетических установок на судах. Их высокая надежность, неограниченность районов плавания во вре-

мя навигации обеспечили сокращение простоев ледоколов и улучшение экономических показателей работы судов.

— Недавно атомоход «Арктика» принял участие в эвакуации терпящей бедствие полярной станции «Северный полюс — 35».

— Атомоходы не раз приходили на спасение людей в суровых арктических широтах. Так, в июне 2006 года атомоход «Ямал» эвакуировал участников американской экспедиции, пытавшихся покорить на лыжах Северный полюс. Болезнь одного из членов экспедиции не позволила путешественникам продолжить маршрут, и они попросили помощи. А в октябре этого же года атомоходы «Вайгач» и «Арктика» спасли потерпевшую бедствие на Новой Земле экспедицию Географического общества. Все закончилось благополучно. Другое дело, что за плохо продуманные и слишком рискованные авантюры приходится дорого платить, иногда жизнью людей.

И совсем свежий пример. В мае уже этого года все та же «Арктика» выполнила спасательную операцию по эвакуации с Земли Франца-Иосифа тяжело заболевшего человека.

— Продолжается международный Полярный год. Интерес научного сообщества к Арктике весьма велик. Какое место в научных

исследованиях Арктики отводится атомоходам?

— Несмотря на то что, льды Арктики тают, большая часть арктического бассейна и в летний период покрыта льдами. Достичь этих районов можно только с помощью атомных ледоколов.

В последние годы атомоходы фрахтовались и отечественными, и зарубежными экспедициями. Широкий общественный резонанс имела в прошлом году экспедиция на атомоходе «Россия» к Северному полюсу и водружение на дне океана российского флага. В том же году ОАО «Мурманское морское пароходство» в содружестве со специалистами Министерства обороны по решению Морской коллегии в рамках развития государственно-частного партнерства организовало экспедицию на подводный хребт Ломоносова. Полученные в ходе нее данные лягут в основу заявки России в ООН, целью которой является доказательство принадлежности хребта Ломоносова континентальному шельфу РФ.

Все эти достижения стали возможны благодаря тому, что ОАО «Мурманское морское пароходство» на протяжении полувека обеспечивало грамотную, непрерывную и безопасную эксплуатацию атомоходов, а также разработало и внедрило систему технического обслуживания атомных ледоколов.

Полосу подготовил Олег СМОЛЕНСКИЙ. Фото автора.

25 августа в большом зале музея истории Мурманского морского пароходства принимал поздравления по случаю своего 60-летнего юбилея капитан атомного ледокола «Советский Союз» Станислав Шмидт.

Уже стала привычным штампом фраза, характеризующая уникальность его профессии: арктических капитанов сегодня меньше, чем космонавтов. Но к Станиславу Борисовичу она имеет самое непосредственное отношение, так как он начал свою трудовую жизнь именно в космической отрасли.

Как рассказывает сам Станислав Шмидт, его ждала типичная судьба мальчишки из Подмосквы: училище, армия, завод. Рано потеряв отца, Станислав попытался начать работать еще в 14 лет, чтобы помочь матери. Но на завод из-за юного возраста его не взяли. Тогда он поступил в электротехнический техникум, по окончании которого начал работать на космическом предприятии – ЦКБМ (Центральное конструкторское бюро машиностроения). Там разрабатывали крылатые ракеты для Военно-морского флота, межконтинентальные баллистические ракеты, а также был спроектирован тяжелый научный спутник «Протон», именем которого впоследствии назвали знаменитую ракету-носитель.

На заводе работал филиал Баумановского высшего технического училища, была «бронь» от службы в армии. Казалось бы, дорога ясна... Но Станислав Шмидт не из тех, кто плывет по течению. Добившись отмены отсрочки от воинской службы, он ушел в армию, служил в войсках ПВО. Там и ждал его новый поворот судьбы.

Как водится, ближе к окончанию армейской службы многие юноши задумываются о поступлении в вузы. Но обучение на дневном отделении Станислав позволить себе не мог из-за более чем скромного семейного бюджета. Один из товарищей по службе предложил посту-

пать в «макаровку»: там и жизнь «на казенных харчах» да и зарабатывают моряки, как всегда считалось, получше, чем на берегу. Вот и вся романтика...

В 1971 году в возрасте 23-х лет Станислав Шмидт поступил на судоводительский факультет Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала Макарова. Как записано в его выпускной аттестации, «за время учебы... показал себя отлично успевающим и дисциплинированным курсантом. К требованиям, предъявляемым в училище, относился серьезно. Принимал активное участие в общественной работе, был старшиной группы».

Учитывая, что Шмидт был среди курсантов одним из самых старших по возрасту, удивляться такой характеристике не приходится. Но, как признается Станислав Борисович, первой практики он ожидал со страхом. Тем не менее, все четыре плавательские практики, проходившие в Тикси, были успешными. Он открыл для себя Арктику, которая и стала судьбой.

Конечно, молодому моряку хотелось посмотреть и дальние страны, но его работа на «закрытом» космическом предприятии стала препятствием для получения визы. Так и оказался Станислав Шмидт на ледокольном флоте Мурманского пароходства. Несмотря на отличный диплом, штатного места ждал долго –



Капитан Станислав Шмидт

полтора года был стажером на атомоходе «Арктика». Но его терпение было вознаграждено интересной работой, блестящей карьерой, а главное – общением и дружбой с замечательными людьми.

С большим уважением и благодарностью Станислав Борисович говорит о своих наставниках и учителях в морском деле. Это капитаны Василий Голохвастов, Юрий Кучиев,

Анатолий Ламехов и Георгий Улитин, старпом Юрий Быстров, главные механики Виктор Мизгирев и Владимир Припачкин и многие другие.

Успешно пройдя на «Арктике» все ступени роста до старшего помощника капитана и получив большой практический опыт судовождения, Станислав Борисович принял участие в строительстве атомохода «Россия», а в 1989 году был направлен на приемку атомного ледокола «Советский Союз». Там он и стал капитаном.

Но в начале своей капитанской карьеры Шмидту пришлось выдержать еще один нелегкий экзамен. «Советский Союз» пошел на помощь атомоходу «Арктика», который под командованием Василия Голохвастова выводил с Дальнего Востока теплоход «Капитан Чухчин». В проливе Вилькицкого сложилась тяжелая ледовая обстановка – образовалась «ледовая река», и не получалось ее преодолеть.

– Мне перед Голохвастовым было очень неудобно, – вспоминает Станислав Борисович, – подумает, что его ученик не оправдывает надежд. А потом, когда мы встретились, а дорогу искать пришлось довольно далеко в стороне, Василий Александрович мне сказал, что такую сложную ледовую ситуацию он видел в последний раз только в 1968 году.

На памяти капитана и другой, пожалуй, самый трудный в его практике рейс, который пришлось выполнить в 1998 году по проводке танке-

ра «Уйкку» в Певек. Он начался 12 ноября и тоже в проливе Вилькицкого. Очень непросто дались судам последние 200 миль перед Певеком, и еще тяжелее было идти назад, особенно, когда произошел облом лопасти винта. Этот ледовый поход окончился только 25 декабря.

В его судьбе были трудности, но были и приятные впечатления. На борту атомохода «Советский Союз», экипаж которого Шмидт возглавляет с 1991 года, довелось встречаться и с коронованными особами, и с государственными деятелями. Некоторые из них, по словам Станислава Борисовича, очень повлияли на него, «продвинули мировоззрение».

Родным стал для Шмидта и наш заполярный Мурманск. Было время, когда он даже подумывал перевезти сюда семью из родного Подмосковья. А «ячейка общества» немаленькая: когда глава семьи дома, на выходные под отцовской крышей собираются 12–14 человек. Станислав Борисович и его супруга Лариса Михайловна вырастили двоих детей. Сын Михаил и дочь Юлия живут недалеко от родителей, и уже «наградили» их шестью внуками в возрасте от 6 месяцев до 16 лет. Это ли не счастье?

– Обласкан судьбой и не обижен наградами, – улыбаясь, отзывается о себе Станислав Шмидт. – Немаловажно и то, что работа обеспечила материально достойную жизнь. Но самое главное, то, что ничем не измерить – это люди и традиции Мурманского пароходства. Отработав более 30-ти лет в ММП, сейчас немного грустно менять статус...

Галина ЛОГИНОВА.
Фото Олега СМОЛЕНСКОГО.

Подводный модуль для Норвегии

31 июля произошло знаменательное событие – на заводе норвежской компании «Рейнертсен» в Мурманске (поселок Абрам-мыс) завершено строительство подводного модуля. Он предназначен для использования в проекте Сигрид, реализуемом компанией «СтатойлГидро» в Норвегии.

– Это важный шаг в нашей совместной деятельности по созданию сильной сети компаний-поставщиков для нефтегазовых проектов на северо-западе России. Именно такие проекты будут способствовать развитию сотрудничества между Россией и Норвегией, разделяющими общие возможности и ответственность в области освоения северных морских акваторий, – заявил на презентации подводного модуля президент «СтатойлГидро» в России Бенгт Ли Хансен.

Строительство модуля было завершено точно в срок, к 1 августа. Это является предметом гордости для сотрудников «Рейнертсен». Их девиз: «Качество. Безопасность. В срок».

На предприятии трудятся 130 российских специалистов, которые прошли обучение в Норвегии. Компания предъявляет к выполнению работ высокие стандарты качества, большое внимание уделяет охране окружающей среды и предотвращению случаев производственного травматизма.

По словам генерального директора компании «Рейнертсен» Магне Ворвика, он доволен тем, как российские специалисты справились с этой работой. Он также отме-

тил, что предприятие выполняет серьезные проекты и для других норвежских компаний, и выразил надежду, что «Рейнертсен» станет участником реализации Штокмановского месторождения.

Что касается подводного модуля, то он представляет собой крупную интегрированную подводную систему, которая позволит присоединить скважину-спутник к инфраструктуре месторождения Асгард в Норвежском море. Размеры модуля 27х27 метров и 12 метров – высота. Вес объекта – 210 тонн, а его стоимость превышает 10 миллионов норвежских крон. Модуль оснащен противотравной защитой и защитой от падения крупных объектов сверху. Модуль был перемещен на барже в Норвегию, где прошел тестирование, а затем был направлен для монтажа на одну из скважин. В будущем тестирование оборудования будет проводиться в Мурманске.

Данный проект является хорошей иллюстрацией совместной работы компании «СтатойлГидро» и правительства Мурманской области в рамках Меморандума о взаимопонимании по технико-экономическому сотрудничеству.

– Год назад мы с премьер-министром Норвегии Йенсом Столтенбергом уже посещали производственную площадку компании «Рейнертсен» в Мурманске. Приятно видеть, что предприятие прочно обосновалось в нашем регионе, расширяет свой бизнес. Нынешний успех – это еще один шаг на пути



к упрочению наших партнерских отношений. Важно продолжать активную работу по развитию сети предприятий-поставщиков в нашем регионе, чтобы обеспечить высокую степень участия региональных компаний в будущих поставках для нефтегазовых проектов на шельфе, – отметил на презентации подводного модуля губернатор Мурманской области Юрий Евдокимов.

Кстати, именно Юрию Алексеевичу нор-

вежцы предоставили почетное право перерезать красную ленточку по случаю завершения строительства подводного модуля.

Компания «Рейнертсен» собирается наращивать объемы выполняемых работ в России. В ближайшее время на промплощадке компании развернется строительство нового производственного цеха.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото автора.



С трубами на Ямал

Суда Северного морского пароходства продолжают перевозку обетонированных труб на Ямал. Теплоход «Механик Семаков» уже доставил в Байдацкую губу первую партию таких труб. Следующим в этой цепочке стал теплоход «Механик Котцов».



Капитан Олег Зыкин

Традиционный для теплохода «Механик Котцов» груз – пилолес. Однако в последнее время ему доводилось принимать на борт и другие грузы.

Например, по предыдущему контракту экипаж под командованием Олега Станиславовича Зыкина, помимо пакетов пилолеса, возил из Мурманска цветной металл на Швецию и Финляндию, а из Клайпеды (Литва) в Пасажес (Испания) – металлолом.

Обетонированные трубы – новый груз для судов Северного морского пароходства. Это стальные 10-метровые трубы диаметром 1,2 метра, покрытые несколькими оболочками из бетона и полимерных материалов. Требования к погрузке и перевозке очень жесткие, пришлось даже изготовить специальную оснастку для размещения их в трюмах и на палубе.

Такие серьезные требования вполне обоснованы – эти трубы предназначены для перекачки нефтепродуктов. Магистральный трубопровод длиной 40 морских миль пойдет по дну Байдацкой губы от полуострова Ямал до материка. Состыковывать и укладывать их на дно будет специальный трубоукладочный комплекс «Defender». К его борту и предстоит швартоваться судам пароходства.

– Говорят, что буксирное обеспечение там есть, но буксиры по мощности соизмеримы с мощностью двигателя нашего парохода, так что толку от них мало будет, – улыбается Олег Станиславович. – Но я думаю, в хорошую погоду проблем со швартовкой не

должно быть, поскольку наши суда довольно маневренные.

Теплоходы типа «механик» – подвижные и с небольшой осадкой – лучше других подходят для перевозки обетонированных труб. На палубу и в трюмы можно разместить около 90 штук.

За процессом погрузки с интересом наблюдает третий помощник капитана Артем Сергеевич Трофимов. Выпускник Архангельской мореходки 2007 года, он уже отработал по двум контрактам.

– Сейчас сделаю еще один рейс и пойду в отпуск, – сообщает он. – Работается нормально, а вообще пока присматриваюсь...

График подачи судов к борту трубоукладочного комплекса составляется так, чтобы обеспечить его непрерывную работу, и согласуется с заказчиком.

– Это одно из самых важных условий, поэтому мы гибко подходим к планированию подачи наших судов, организуя ее с нашими коллегами – Архангельским морским торговым портом, – рассказывает Федор Федорович Молчанов, начальник группы судов Управления эксплуатации флота Северного морского пароходства.

В этом году теплоходы пароходства будут доставлять трубы в Байдацкую губу до самого ледостава. А в целом проект рассчитан на два – три года.

Е. КОЖИН.



Третий помощник капитана Артем Трофимов

По материалам газеты «Моряк Севера»

Лето на осень – суда на отстой

Больше половины срока, отведенного природой на работу судов Северного речного пароходства (СРП), осталось позади. О том, что успели за это время сделать речники, куда ушли караваны с баржами в первые дни августа и как встретили северные моря плотководы СРП, рассказал заместитель генерального директора предприятия Владислав СМЕРНОВ.



– Навигация на реках области, едва успев начаться, приближается к своему завершению. По весне наши суда обработали боковые реки – Сухону, Вагу, Пинегу. В июне – июле ходили с лесом по Северной Двине. Могли бы и дольше, но дело осложнило резкое понижение цен на круглый лес. Отдавать переработчикам за бесценное то, во что вложен колоссальный труд и немалые средства, заготовители не хотят. И всего судоходными компаниями нашего региона вывезено 1 миллион 200 тысяч кубометров пиловочника, а это под силу сделать и одному нашему предприятию. Более того, сейчас много древесины уходит по зимникам автотранспортом. Выгода от таких перевозок, прямо говоря, сомнительная. Даже без особых подсчетов видно, что они дороже в разы.

– Вы постоянные участники завоза грузов на Крайний Север. И это на протяжении ряда лет, в основном госзаказ. Насколько в этом году задействован ваш флот по доставке генгрузов на Севера?

– Мы, к сожалению, теперь не участники тендеров, как это было раньше: отдельно на закупки, отдельно на перевозки. В последние годы от такой схемы отказались. Сейчас тендер только один – на поставки. Мы же заключаем договоры

с теми компаниями, которые его выиграли. Так мы получили заказ на поставку угля по реке Ваге, в Верхне-Тоемский район и на Мезень. Сами мы выиграли тендер по завозу около трех тысяч тонн дров на Нарьян-Мар. Все наши обязательства мы выполним в срок, даже несмотря на то, что компании, вопреки договорам, не спешат оплачивать нам нашу работу. Вместо пятидесяти процентов предоплаты они оплачивают где-то от пятнадцати до восемнадцати процентов. Но мы, понимая, что сроки навигации ограничены, собираем караваны и отправляем их фактически за свой счет. Ведь осень с каждым днем все ближе и ближе, а мы в большой зависимости от погоды.

– Как, кстати, встретило море ваши суда смешанного плавания? И какая работа есть для них там?

– Ну если говорить о погоде, она и в городе оставляет желать лучшего. А в море еще хуже – ветер гуляет во всю мощь. Сейчас отстаиваются три каравана, что ушли в Мезень. Один – в ожидании выгрузки, другой – перехода на Архангельск, а третий уйдет на Харасавэй. Два каравана стоят в районе острова Колгуев.

Здесь тоже погода оставляет желать лучшего. Нам разрешено работать до 15 октября в Баренцевом море, а в Карском – до 30 сентября. Сейчас из Архангельска уходит на Нарьян-Мар плотковод № 655 с генгрузом. Он был готов к отходу еще несколько дней назад, но из-за штормовых условий задержался.

Теплоход «Поморье» и с ним еще три плотвода работают в Байдацкой губе, перевозят грузы из Харасавэя по реке Ярахе для обустройства Бованенковского нефтегазоконденсатного месторождения. Объявленная осадка позволяет ходить там только нашим речным судам, для больших теплоходов условия плавания неподходящие. Практически они работают там в речных условиях.

Сейчас часть флота стоит на Северной Двине в Верхней Тойме, Двинском Березнике и Троице. Эти суда уже понемногу начали движение в сторону Котласа для постановки на зимовку, на ремонт. А экипажи ждут отгулы и отпуска.

Л. ЛЕОНОВА.

Проблемы электронной навигации

В настоящее время электронные картографические системы становятся одним из основных средств судовождения. Международная морская организация (ИМО) внимательно отслеживает тенденции развития этого перспективного оборудования. Постоянно совершенствуется и обновляется нормативная база.

Обсуждению этой темы был посвящен семинар «Современное состояние электронной картографии для морской и речной навигации», прошедший в Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова. В нем приняли участие представители практически всех компаний, занимающихся производством морских

электронных карт в России, а также крупнейших отечественных судоходных компаний, высших учебных заведений отрасли, Ространснадзора, морского и речного регионов.

В документах семинара, посвященных морской навигации, отмечается:

1. Существующее покрытие морских путей официальными электронными картами (ENC) позволяет эксплуатировать Электронно-картографические навигационные информационные системы (ЭКНИС) практически без использования бумажных карт в районах Черноморско-Средиземноморского бассейна, Персидского залива и южной части Балтийского моря. В

остальных районах Мирового океана покрытие ENC варьируется от 0 до 70%. При использовании ЭКНИС в районах, не полностью обеспеченных адекватным покрытием ENC, требуется поддерживать судовую коллекцию бумажных карт и использовать ЭКНИС в режиме электронных картографических систем с коммерческими коллекциями электронных карт.

2. Управление навигации и океанографии Министерства обороны выпустило в коммерческую продажу более 400 ENC, еще около 200 наборов данных ENC проходят проверку качества. Все выпущенные ENC распространяются региональным координационным центром электронных карт Primar

в Норвегии, куда передаются компаниями Транзас, имеющей соответствующий договор с Управлением навигации и океанографии МО.

3. По сообщениям судоходных компаний, имеющих опыт использования на судах коллекций ENC, годовая стоимость поддержания судовой коллекции ENC примерно в 2,5 раза выше стоимости поддержания традиционной коллекции бумажных карт.

4. Обращается внимание на недостаточную точность бумажных и растровых карт, выпущенных на основе старых съемок. Учитывая, что большинство векторных электронных карт производится на этой же основе, все эти недостат-

ки появляются и на официальных и коммерческих векторных картах.

5. Во исполнение циркуляра ИМО (SN Circular 255) для повышения надежности автоматической прокладки места судна рекомендуется использовать ЭКНИС с функцией наложения радиолокационного изображения.

6. Существующие в мире квалификационные требования к вахтенным помощникам и капитанам не предусматривают специальной подготовки по навигации с использованием ЭКНИС. Это отрицательно влияет на безопасность мореплавания.

«Морской флот», № 4, 2008.

Подшефная дивизия: герои и рекорды

45 лет назад было сформировано одно из первых соединений атомных подводных лодок Северного флота – ныне подшефная Мурманскому морскому пароходству противозавианосная дивизия ПЛА. Ее первым командиром был назначен капитан 1 ранга Николай Рензаев. За прошедшие годы в состав соединения входило около сотни атомарин примерно десятка различных проектов и модификаций, экипажи которых принесли дивизии заслуженную славу.

Во второй половине 60-х годов прошлого столетия в ее состав вошли атомные лодки второго поколения проекта 670 (по классификации НАТО – «Чарли»), вооруженные первыми в мире крылатыми ракетами с надводным стартом «Аметист». В 1972 году эти субмарины приступили к несению боевой службы, осуществляя слежение за противозавианосными ударными соединениями вероятного противника, серьезно осложнив этим жизнь моряков 6-го флота ВМС США в Средиземном море.

В те взрывоопасные годы холодной войны именно там, в Средиземноморье, тесно переплетались политические интересы двух сверхдержав – СССР и США. И потому присутствие в данном регионе такого грозного противника (а в типовой боекомплект ПЛАРК 670-го проекта входили восемь противокорабельных ракет, из которых две были оснащены ядерными боеприпасами с тротиловым эквивалентом в 1 килотонну, а также шесть торпедных аппаратов в носовой части подлодки) вполне обоснованно и закономерно вызывало серьезную озабоченность у американского командования.

Отличные характеристики советского оружия были убедительно и наглядно продемонстрированы во



Подводная лодка проекта 671 во льдах Арктики

время произведенных экипажем ПЛА «К-313» (командир капитан 2 ранга Степан Згурский) в Средиземном море в мае 1972 года ракетных стрельб по мишеням. А в июне 1974 года за высокий уровень подготовки и отличные действия на учениях и в морских походах дивизия была награждена вымпелом МО СССР «За мужество и воинскую доблесть», став первым соединением Военно-морского флота, удостоившимся этой почетной награды.

В 70–80-е годы в состав соединения входила первая в мире ПЛА 661-го проекта с корпусом из титанового сплава. Ей принадлежит не

превзойденный до сих пор мировой рекорд скорости движения под водой – 44,7 узла. Уже в ходе своей первой боевой службы атомоход успешно осуществлял слежение за американским авианосцем «Саратог», которому, несмотря ни на какие ухищрения, не удалось оторваться от советской ПЛА.

Подводники соединения совершили десятки походов в различные районы Мирового океана, многие из которых золотыми строками вписаны в героическую летопись нашего подводного флота. Так, в январе–мае 1974 года ПЛА «К-201» и «К-314» совершили совместный пе-

реход с Северного на Тихоокеанский флот по южному маршруту через Индийский океан с заходом в порт Берберга (Сомали).

Десять подлодок проекта 670 из состава дивизии осуществили межтеатровые переходы с СФ на ТОФ подо льдами Северного Ледовитого океана. Среди них следует особо выделить арктический переход, совершенный в 1977 году ПЛА «К-429» – это был первый в мире трансарктический подледный переход, выполненный одноракетной атомной ПЛ. Не менее важным с военной и экономической точки зрения был выполненный год спустя первый в ис-

тории групповой подледный переход ПЛА «К-212» и «К-325». За участие в этих операциях командиры атомоходов капитаны 2 ранга Валентин Козлов и Владимир Лушин, капитан 3 ранга Алексей Гусев, а также старшие на борту контр-адмиралы Евгений Чернов и Рудольф Голосов, капитан 1 ранга Егор Томко были удостоены звания Героев Советского Союза.

Накопленный опыт подледных переходов был использован и в постсоветское время. В частности, два трансарктических плавания совершил экипаж субмарины под командованием А. Ефанова (старшим на борту был М. Моцак). За мужество и героизм, проявленные в условиях, сопряженных с риском для жизни, капитан 1 ранга Аркадий Ефанов и контр-адмирал Михаил Моцак в 1994 году были удостоены звания Героев Российской Федерации – первыми на Северном флоте.

За достигнутые успехи в боевой подготовке соединения не раз объявлялось передовым в ВМФ, награждалось переходящим Красным знаменем Военного совета Северного флота. А в декабре 1982 года дивизии было присвоено почетное наименование «Имени 60-летия СССР». Десятки призов Главнокомандующего ВМФ по видам боевой подготовки (в первую очередь – за успешно выполненные ракетные стрельбы) завоевали ее экипажи.

Нынешнее поколение подводников не только свято хранит, но и достойно продолжает славные традиции героев подводных глубин.

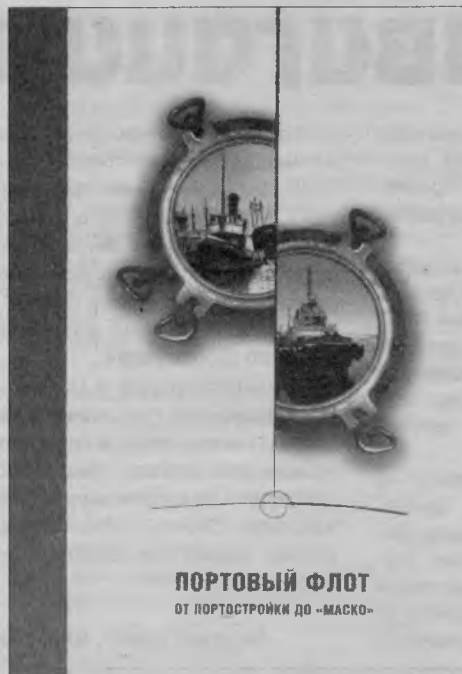
Алексей БУГЛАК.

Капитан 1 ранга запаса, ветеран атомного подводного флота.

наши партнеры

«Портовый флот от постройки до «МАСКО»

– так названа книга об истории и развитии портового флота Мурманского морского торгового порта. Основой для ее издания послужили очерки истории портофлота, написанные групповым механиком портофлота И. И.



Бровковым, а также воспоминания ветеранов портового флота и ЗАО «МАСКО» В.Н. Фатюшкина, С.А. Лейнова, С.А. Киселева и Ю.Г. Шумилкина.

Редактор-составитель книги Юрий Шумилкин пишет, обращаясь к читателю в своем предисловии к книге: «...честно признаюсь, что ...пищи для размышлений, упреков и нареканий, но также и для благодарности, здесь будет достаточно. Это объясняется тем, что затронутая тема неисчерпаема, а как говорил Козьма Прутков, «нельзя объять необъятное».

В книге рассказано об истории создания портофлота на рубеже XIX–XX веков до сегодняшнего дня. Исторические очерки, в основном, помещены в первой части книги. Их оригинально и очень органично дополняют отрывки из исторических публикаций под рубрикой «История в деталях» и «История в документах». Документов для книги получены, главным образом, из архива предприятия.

Во второй части книги авторы рассказывают о людях портофлота с начала его создания и до сегодняшнего дня, о тех, кто возглавлял малый флот, о трудовых династиях, работавших на судах и в управлении портофлота. Под рубрикой «История в лицах» опубликовано множество фотографий лучших людей компании.



Фото из книги: теплоходы «Илья Репин» и «Вацлав Ворowski» у причала морвокзала

Ряд страниц нового издания посвящен поэзии и прозе моряков. Это публикации коротких, ярких рассказов-воспоминаний ветеранов, их стихи.

О содержании книги, как признает и автор, можно спорить, но, вместе с тем, она прекрасно издана. На ее страницах помещено много редких фотографий, черно-белых и ярких, цветных, ранее не публиковавшихся. Используются снимки из частных коллекций, из фондов Мурманского и Архангельского областных краеведческих му-

зеев и из архивов ветеранов портового флота ММТП.

Украшением издания стали фотоработы его составителя Юрия Геннадьевича Шумилкина. Листая книгу, чувствуешь, с какой любовью она создавалась: в ней гармонично сочетаются и текст, и фотографии, и документы. Новая книга, несомненно, будет пользоваться не только успехом у ветеранов и работников Мурманского торгового порта, но и заслуженным интересом краеведов области.

Валентина КАРЕПОВА.

Труженики морей

Продолжение.
Начало в № 7 за 2008 год.

Пароход «Рошаль»

Его построили в 1899 году в Гулле (Великобритания) на судовой верфи «Earls Ship Engineering Co» и нарекли «Великий князь Александр Михайлович». В апреле 1915 года пароход был мобилизован и зачислен в состав Балтийского флота в качестве рефрижераторного транспорта. Участвовал в 1-й мировой войне и в Февральской революции. В октябре семнадцатого экипаж «Великого князя» перешел на сторону революции, а в восемнадцатом пароход получил свое новое имя в честь участника октябрьского переворота, руководителя кронштадтских моряков Семена Григорьевича Рошала (1896–1917), погибшего в годы гражданской войны. «Рошаль» участвовал в героическом Ледовом переходе из Гельсингфорса в Кронштадт, когда были спасены основные силы Балтийского флота.

Пароход «Рошаль» имел одну машину тройного расширения мощностью в 1500 л.с., которая обеспе-

чивала скорость судна до 11 узлов, а шесть топков парового котла системы Фокса могли «съесть» запас угля в 270 тонн за один рейс. Рефрижераторная установка позволяла судну перевозить продовольственные грузы и рыбу. Наибольшая длина парохода составляла 82,02 м., ширина – 10,24 м., осадка по летнюю марку – 5,10 м. Судно считалось грузопассажирским, но, в основном, перевозило груз (более 1000 тонн), а пассажиров могло взять только 12 человек.

В 1923 «Рошаль» передали Трансбалту и определили на транзитную линию Ленинград – Гавр – Лондон. Молодой торговый флот республики, обескровленный войнами, нуждался даже в таких судах, как бывший «Великий князь», к тому времени едва выживавший из своих полутора тысяч паровых лошадиных сил одиннадцатизуловой ход. Каждый рейс на таком судне с расхлябанной машиной, с протекающим корпусом был подвигом.

С 18 июля 1924 года пароход «Рошаль» вошел в состав Совторгфлота и работал на Балтике. После реорганизации Совторгфлота «Рошаль» был передан Балтийскому государственному морскому пароход-

ству, а 1 июля 1934 года вошел в состав судов Северного государственного морского пароходства. Пароход работал на Севере, выполняя различные задания. В частности, в октябре 1937 он доставил из Архангельска на остров Рудольфа грузы для оказания помощи в поисках пропавшего самолета летчика Леваневского.

В годы Великой Отечественной войны под командованием капитана А. Соболева пароход обслуживал береговые части Северного флота – ходил под обстрелом немецких батарей в Мотовский залив, доставлял воинские грузы защитникам Кольского полуострова.

Вот как описывали современники военную жизнь судна: «К Новой Земле подошел советский пароход «Рошаль», который доставил продовольствие и грузы для жителей становищ и полярных станций архипелага. 6 июля 1942 года экипаж парохода бросил якорь у поселка Лагерное в проливе Маточкин Шар. На следующий день экипаж судна был свидетелем прихода в бухту уцелевшей части конвоя PQ-17. «Рошаль» должен был взять на борт добравшихся до Новой Земли моряков с аварийных судов конвоя PQ-17. Состоялись взаимные посещения моряков наших и союзных судов, а также становища Лагерное. 12 июля судно «Рошаль» зашло в становище Малые Кармакулы, где погрузило на борт, предназначенные для Архангельска ящики с яйцами кайр, собранными на местных птичьих базарах».

В феврале 1944 года «Рошаль»

вышел в Индигу за рыбой для действующего флота. Обычно туда прибывали только ледоколы. Но остановка вынудила отправить старый, вконец изношенный пароход, не имевший никаких ледовых подкреплений. И «Рошаль» пробился. За тот рейс его капитан был награжден орденом.

В составе грузопассажирских судов Мурманского морского пароходства пароход «Рошаль» работал с 1943 по 1957 год.

Пароход «Державин»

Был построен в 1924 году в Германии в г. Штеттин на верфи «Stettiner Oderwerke AG» как грузопассажирский пароход. Первоначально он носил название «Верония» и имел следующие размеры: длина – 79,0 м., ширина – 11,25 м., осадка – 5,87 м. «Верония» могла брать на борт 176 пассажиров и около тысячи тонн груза. Паровая машина мощностью 1619 индикаторных л.с. позволяла судну развивать скорость до 12 узлов.

В 1945 году «Верония» по репарации была передана СССР для Мурманского морского пароходства и получила новое название «Державин». В течение 20 лет пароход хорошо знали на местных линиях Кольского полуострова. Но даже после переоборудования парохода и уменьшения пассажировместимости судна со 176 до 152 человек, нельзя было сказать, что «Державин» – это комфортабельное судно.

Вот что вспоминает об этом суд-



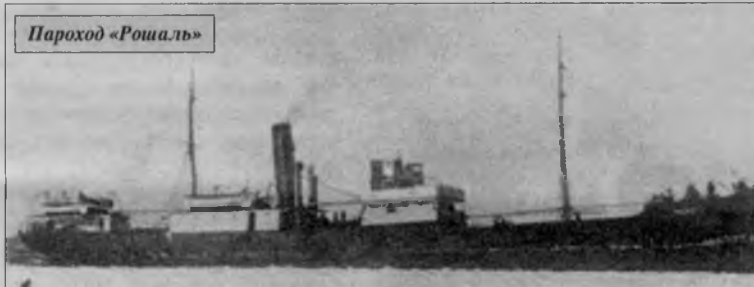
Пароход «Державин»

не один из его бывших пассажиров: «В 60-х Гремеха получает новый импульс развития как важнейший центр освоения атомного подводного флота: строится поселок подводников Островной, развивается инфраструктура гарнизона. Подводники флотилии, созданной на основе прибывших в базу новейших атомных подводных лодок, вносят весомый вклад в освоение новых кораблей и оружия, совершают сотни дальних морских походов. С 50-х до мая 1965 года на линии Мурманск – Гремеха ходит пароход Мурманского морского пароходства «Державин», плохо приспособленный для перевозок пассажиров. В летний период его сменяет пароход «Татария», также не удовлетворявший всем требованиям по своим технико-эксплуатационным характеристикам».

В конце 1965 года пароход «Державин» был списан и пошел на слом.

Вячеслав КИСЛЯКОВ.
Капитан-наставник СБМ.

Продолжение
в следующем номере.



Пароход «Рошаль»

имя на борту

Святыня Кольского полуострова

Теплоход «Печенга», вошедший в состав флота Мурманского морского пароходства в декабре 2000 года, построен на судовой верфи «Валмет Лайва Теоллисуус» старинного финского города Турку.

Теплоход предназначен для перевозки навалочных и генеральных грузов, а также контейнеров международного стандарта. Его длина – 99,00 м, ширина – 16,00 м, осадка – 6,01 м, дедвейт – 4694 т, грузоместимость трюмов – 5399 куб. м, мощность двигателя – 2600 кВт, эксплуатационная скорость – 13 узлов, район плавания – неограниченный.

Свое имя теплоход получил от старинного и священного для многих северного поселения России.

Печенга стала известна после того, как в 1532–1533 году, по благословению Новгородского архиепископа Макария, преподоб-

ный Трифон Печенгский построил православный храм и основал на реке Печенге монастырь во имя Святой Троицы для обращения местных племен в православную веру. В районе Печенги жили лопари (саамы).

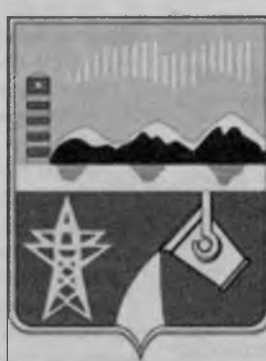
В 1589 году шведы разрушили древний Печенгский монастырь. Позднее по указу царя Федора Иоанновича монастырь перенесли, а на его прежнем месте построили церковь имени преподобного Трифона – «страны северных просветителей, Печенгского чудотворца», а над могилой святого возвели храм Сретения Господня.

В 1764 г. монастырь был закрыт, но в 1885 г. восстановлен «для противодействия пропаганде католиков, лютеран и раскольников и для распространения православия среди лопарей». Кстати, в августе 2008 года православная община отметила 450 лет со дня смерти Трифона Печенгского.

В Российской империи Печенга входила в состав Архангельской губернии. Во время первой мировой войны расположенный близко к ней порт Лиинахамари имел большое значение для экономики Финляндского княжества и России из-за немецкой угрозы на Балтийском море.

По подписанному в 1920 г. Тартускому договору, завершившему первую советско-финскую войну 1918–1920 года, район вокруг Печенги передавался Финляндии. С 1920 г. поселок носил название Петсамо. В 1921 г. в районе были найдены месторождения никеля, оцененные в 1934 г. в пять миллионов тонн. В 1935 г. началась добыча никеля французскими и канадскими компаниями.

Во время советско-финской войны



Герб
Печенгского района

1939–1940 г. Советский Союз занял район Печенги. Однако по окончании войны вернулся его Финляндии, за исключением полуострова Рыбачьего. Начиная с 1941 г. Печенга использовалась немецкими войсками и их финскими союзниками для атак на Мурманск. В результате Петсамо-Киркенесской операции 1944 г. она была занята войсками Красной Армии, а затем, на основании соглашения о перемирии, с 19 сентября 1944 г. вошла в состав Мурманской области. Тогда поселок получил название Печенга.

В советское время поселок развивался вокруг воинских частей и, в основном, управлялся военными. Позднее власть в Печенге была передана гражданским структурам, однако большая часть объектов по-прежнему принадлежит военным.

В настоящее время Печенга – поселок городского типа в Печенгском районе Мур-



Теплоход «Печенга»

манской области, входит в одноименное городское поселение. Расположен на реке Печенга, примерно в 1230 км. на северо-запад от Мурманска, неподалеку от Печенгской губы Баренцева моря. Река Печенга вытекает из озера Пиедсъяур и впадает в Печенгскую губу. Длина реки 101 км, она открыта для лицензионного лова лосося. Население поселка составляют, в основном, военнослужащие и члены их семей – всего 2959 человек.

Надежду на возрождение Печенги связывают с незамерзающим портом Лиинахамари. Существуют планы по развитию порта, в том числе – постройки плавучего нефтеналивного терминала компании «Лукойл».

Валентина КАРЕПОВА.



Одноименная гостиница в поселке



Северный Ледовитый детектив

Любой член экипажа атомных ледоколов, принимавший участие в рейсах на Северный полюс с иностранными туристами на борту, наверняка может вспомнить немало забавных и интересных историй об этих путешествиях. Одну из них, детективную, я вам сейчас расскажу.

Летом 1992 года атомный ледокол «Советский Союз» открыл свой второй сезон работы в качестве круизного лайнера. Около сотни пассажиров из семи различных стран во все глаза рассматривали не только Арктику, но и ледокол с его экипажем, а мы, в свою очередь, с интересом поглядывали на туристов и обслуживающий персонал из числа иностранцев.

На Северный полюс отправилась, в основном, пожилая публика. Одному из дряхлых дедков стало плохо еще в Мурманске, да так, что пришлось везти в больницу, а оттуда домой. Был на борту и очень юный турист из США лет тринадцати отроду. Его с собой взяла бабушка, самая обыкновенная на вид, каких у нас тоже много. Только российские бабушки обычно возят внуков в деревню, а эта бабушка – на Северный полюс.

Парнишка ощущал себя настоящим покорителем суровой Арктики, жюльерновским капитаном Гаттерасом. Лишь одна деталь приносила ему огорчение. Путешествовать в одной каюте с бабушкой – это так не романтично. Что прикажете делать, если нет свободных кают? Члены экипажа тоже ведь жили в тесноте, не выше палубы бака, освободив штатные каюты иностранцам.

И вот решил юный герой вместе со своими вещами сбежать из-под бабушкиного крыла в шахматный салон и там продолжить путешествие. В шахматном салоне были диван, кресла, стол. Только двери, к сожалению, не было.

Потеряв любимого внука, бабушка забила тревогу. Пассажирский помощник легко нашел беглеца и убедил его возвратиться на положенное место.

Вечером того же дня меня вызвал капитан ледокола Анатолий Григорьевич Горшковский. Он выглядел чем-то обеспокоенным.

– Алексей Аркадьевич, – сказал капитан. – На судне случилась неприятность. У американского пареня пропала видеокамера. Он ее, оболтус, оставил без присмотра в шахматном салоне, а потом не нашел. Сами понимаете, брошена тень на наш экипаж. Вы спецсвязист, офицер запаса спецслужбы, вам и карты в руки. Я вас прошу отыскать пропажу и вернуть ее владельцу.

Любой моряк знает, что просьба капитана – это приказ, а не выполнение приказа капитана – это уже выговор. Изобразив на лице энтузиазм и поправив вечно спадавшие с носа очки, я бросился проводить расследование, решив начать с опроса возможных свидетелей. Таковых, к

сожалению, не оказалось. Беседа с пострадавшим и осмотр шахматного салона к положительным результатам тоже не привели.

Честно говоря, моя специальность не предусматривает серьезные знания навыков оперативной работы, а чтением детективов я никогда не увлекался. Одни сутки рейса сменялись другими, но мое расследование топталось на месте. От добровольных помощников и советчиков пользы не было вообще.



Атомоход «Советский Союз»

Ледокол успешно достиг полюса. Накрапывал дождик, температура воздуха +2 градуса по Цельсию. Началась обычная программа с установкой флагов, хороводом вокруг воображаемой земной оси, жареными сосисками и купанием в проруби.

Впрочем, была в этот раз изюминка: «Советский Союз» привез и выгрузил на лед Северного полюса автомобиль «Москвич-2141». Хотите – верьте, а хотите – нет, таким необычным шагом руководство АЗЛК хотело продвинуть свою продукцию на Запад. Хотя это чудо российского автопрома наотрез оказалось заводиться, на импровизированном аукционе его продали за 12 тысяч долларов владельцу сети автозаправок из США, а позднее благополучно доставили счастливому покупателю на родину. Таким образом, был установлен исторический максимум цены за «Москвич-2141».

Увы, американский парнишка не смог запечатлеть на пленку такие яркие события в своей жизни. Глядя на него, я чувствовал себя виноватым. Ох, как не просто оказаться Холмсом, Пуаро и Анискиным в одном флаконе на бескрайних просторах Северного Ледовитого океана!

Праздник закончился, люди убрали за собой мусор и поднялись на борт, а ледокол отправился в обратный путь. После этого прошло чуть более суток, и капитан вызвал меня к себе. «Наверное, хочет услышать доклад о ходе расследования, – подумал я». Но Анатолий Григорьевич без расспросов сказал следующее:

– Сегодня около трех часов ночи вахтенный помощник увидел, как за борт кто-то выкинул пластиковый черный мешок с мусором. Вполне возможно, что обеспокоенный расследованием вор решил таким образом избавиться от видеокамеры.

– Очень может быть, – согласился я. – Конечно, на судне реально спрятать вещь так, что ее

мательно осматривали лед, за их спинами о чем-то своем размышлял бортмеханик, изредка бросая взгляд на приборную доску. Мы с временно безработным штурманом сидели друг напротив друга на узких скамейках и скучали.

Штурману со шлемофоном было хорошо, а я все ждал, когда мои уши привыкнут к грохоту работающих движков. Человек, ведь, такая тварь, что ко всему привыкает. Кабина у Ка-32 маленькая и неудобная, с подволока некрасиво свисает кожух редуктора, через боковые иллюминаторы видно мало чего.

Минут через сорок глазастый гидролог сумел обнаружить загадочный мешок. Я был готов к десантированию: снял громозд-

– С возвращением, «Дед Мороз»! – со смехом похлопал мое плечо штурман уже в кабине вертолета. Дед Мороз – это из-за моего огромного пластикового мешка и снега, которым щедро осыпали меня с ног до головы вертолетные винты.

Ка-32 взял курс напрямик по пути мы снизились над одной из цепочек торосов и зависли, вглядываясь вниз: сначала гидрологу, а потом и всем остальным, причудливо торчащие льдины-ропаки показались очень похожими на неизвестный разбившийся самолет. А вдруг мы наконец-то обнаружили пропавший Н-209 Сигизмунда Леваневского? Увы, это оказалось игрой природы и ничем более.

Действительно, человек привыкает ко всему. Во время полета обратно я задремал, перестав обращать внимание на оглушающий грохот. Потом чувствую, меня трясет штурман. Открываю глаза и вижу: он меня толкает к открытой двери, а вертолет еще летит. Ничего со сна не понимаю. Может, штурман сошел с ума?

– Ты ведь хотел «Союз» с воздуха фотографировать, давай, двигайся ближе к двери, я тебя подстрахую! – крикнул он, опоясывая меня специальным ремнем.

Если честно, то я совсем забыл про фотоаппарат. Удалось сделать несколько прекрасных снимков, как мне тогда казалось. Сверкая красной надстройкой, красавец атомный ледокол как раз находился под вертолетом.

После посадки меня ждало глубокое разочарование. Впервые, в доставленном мешке оказались одни пищевые отходы и пластиковая посуда. Во-вторых, ни одна из фотографий ледокола не получилась. Виною тому послужила некачественная пленка «Свема», которую я купил с рук перед отходом в рейс. Времена-то были всеобщего дефицита, 1992 год, между прочим.

И все-таки, у данной детективной истории оказался благополучный финал. Честь нашего экипажа оказалась не запятнанной. Видеокамера «всплыла» у одного из членов иностранного обслуживающего персонала, буквально через пару дней, после возвращения в Мурманск. Находку сразу отправили счастливому владельцу.

Вспоминая описанные выше события более чем пятнадцатилетней давности, я на всякий случай поучаю молодых моряков: «Российские ледоколышки никогда не оставляют в Арктике мусора. Когда один ротозей однажды уронил-таки мешок с отходами за борт, нам пришлось слетать на вертолете обратно и все за ним убрать».

Алексей СУСЛИКОВ.
Инженер спецсвязи.
Фото автора.

тяжело будет найти. Однако вынести украденное в Мурманске для вора окажется сложным делом. Мы ведь начеку.

– Так вот, я попрошу вас слетать на вертолете за этим самым мешком и проверить, есть в нем камера или нет. Да, заодно сфотографируйте ледокол с воздуха, хорошо?

Через полчаса со спасательным жилетом под мышкой и фотоаппаратом «Зенит-Е» на шее, я спешил на вертолетную площадку. Капитан разрешил взять с собой в полет гидролога Бориса Пащенко – настоящего аса ледовой разведки. Когда я запрыгнул в вертолет Ка-32, то обнаружил, что единственные свободные шлемофоны уже надел гидролог, присаживаясь на штатное место штурмана. Я плюхнулся на жесткую боковую скамейку и мы, не мешкая, сразу взлетели.

В отличие от старого доброго вертолета Ми-2, напевающего в полете пассажирам характерную свистящую песню, Ка-32 обрушил на мою бедную голову басовитый тракторный грохот. На вертолетах по служебным делам мне приходилось летать часто, но на короткие расстояния. В этот раз полет явно затягивался.

Командир с гидрологом вни-

кую куртку и фотоаппарат, надев спасательный жилет прямо на свитер. Заботливый штурман дал мне в руки багор и открыл дверь. Вертолет завис над ледяным полем, едва касаясь его шасси. Полностью садиться на лед тяжелой машине было опасно.

Спрыгнув вниз, я начал осторожно подбираться к мешку, чернеющему у края большого разводья. Вертолет отлетел в сторону, чтобы не создавать мне винтами рукотворную пургу. Ноги проваливались в снег почти до колен, дорогу впереди себя я прощупывал багром, дабы не угодить в скрытую трещину. Осторожно дотянувшись до мешка, я схватил его мертвой хваткой и по своим следам стал быстро уходить от неприятного разводья.

Вертолет снова пошел на снижение. Захотелось мне сдурить в этот момент на него посмотреть, задрав вверх голову. И что вы думаете, ураган от мощных винтов хулигански смахнул с лица мои очки прямо в снег! Определенно, из очкариков десантники получают никудышные.

Из открытой двери вертолета меня торопили штурман с бортмехаником, а я на четвереньках искал свои очки. Каким-то чудом окуляры все-таки нашлись.

Техминимум

О сдаче экзаменов в электроотделе Мурманского морского пароходства по флотам бывшего СССР ходили легенды. Очень уж требовательны были инженеры-наставники. Эта традиция была заведена с незапамятных времен и вызвана высокой требовательностью к теоретической подготовке молодого специалиста. Да и не только молодого! Регулярной переемтестации был подвержен весь командный состав пароходства, правда, требования несколько отличались.

К старшим электромеханикам, умудренным практическим опытом, но не имевшим прочного образования, подходили с понятием. С моряка, прибывшего в послевоенные годы в торговый флот с кораблей Черноморского флота, разумеется иной спрос, чем с выпускника мореходки. Учитывалось и то, что ветераны 50–60-х годов имели большой практический опыт работы на судах с электродвижением. Такие специалисты, как раз были к месту в ММП, когда в пароходство поступали первые дизель-электроходы типа «Лена» (в 1954 году) и «Днепротэс» (в 1956 году). Нередко, имея за плечами всего лишь курсы или среднетехническое образование, они были пионерами в деле освоения судов с электродвижением.

Однако с приходом в электроотдел новой волны молодых инженеров ситуация менялась. В отличие от старого доброго времени, потревожили и старую гвардию! Понимая деликатность ситуации, их вежливо приглашали на собеседование, в то же время давая понять, что время стариков-практиков, увы, уходит...

В электрогруппе дизель-электрохода «Куйбышевгэс», где я прошел ступени роста от четвертого до второго электромеханика, гуляла молва о сдаче техминимума ветеранами. Якобы электромеханик-наставник Евгений Ефимович Сытов пошел навстречу специалисту-практику, у которого возникли проблемы с очередной аттестацией. «Сдашь экзамен на четвертого электромеханика, будешь рабо-

тать в должности старшего электромеханика...», — пообещал он. Возможно это и шутка, но ведь в каждой шутке, сами понимаете...

Как бы там ни было, но именно ветераны заложили фундамент культуры технической эксплуатации судов с электродвижением. Да и смену достойную они воспитали! Я с теплотой и благодарностью вспоминаю старшего электромеханика, одессита Николая Павловича Юркевича, воевавшего на Черном море в Великую Отечественную. Строгий и внимательный, именно он привил мне, выпускнику мореходки, не только качества специалиста, но и святые на флоте традиции взаимопомощи и поддержки товарищей...

Возвращаясь к техминимуму, скажу, что выпускников морских училищ или тех, кто шел на повышение, по устоявшейся традиции, крепко терзали на экзаменах! По этому случаю вспоминаю свою переемтестацию.

...Перекрестившись, я осторожно подошел к кабинету электрослужбы. Навстречу высочил раскрасневшийся и взлохмаченный молодой человек и на мой вопрос: «Ну как там?» — лишь отчаянно махнул рукой...

Нажав первые клавиши опросных машин, я немного успокоился. Вопросы по теоретической электротехнике, хоть и ставились в оригинальной форме, требуя сообразительности, оказались не так уж сложны. Но вот машина с разделом электроники... Сердечко сжалось, когда прочитал первый вопрос: «Как изменится вид характеристики операционного усилителя

при изменении омического сопротивления на участке схемы?» Я-то сдавал экзамен на второй разряд и должность третьего электромеханика на дизель-электроход «Куйбышевгэс» 1957-го года постройки. Вопрос — из области «туманной Андромеды».

«Может, меня хотят рекомендовать в пароходский филиал научно-исследовательского института?» — мелькнула дерзкая мысль, едва не воплотившаяся в реплику. Слава Богу, во время спохватился и разумно промолчал.

Но опросные машины явились лишь легкой уверткой к последующему ходу экзамена. Пригласив к столу, мои знания теории и практики в течение нескольких часов инспектировали электромеханики-наставники с подключением шефа, Евгения Ефимовича Сытова. Миротворивший, порой шуточный тон Сытова сменяли грозные интонации, от которых неприятно ныло в желудке. При этом он успевал перекинуться репликами с коллегами в кабинете, да решить, по-

путно, массу текущих вопросов. За соседними столиками, с деланным безразличием, служащие едва скрывали улыбки...

Изядно помятый, временами пристыженный, но все таки с приятным чувством удовлетворения, я покинул грозный кабинет. А в руках бережно нес бумаги, дающие право на получение рабочего диплома электромеханика второго разряда.

...Как дипломированному электромеханику, прошедшему сквозь «муки и ад» техминимума, казалось, что в практической работе теперь не будет проблем! Увы... Совершенствоваться приходилось по ходу дела, доходя до истины порой мучительно, но собственной головой и руками...

На Кубе, в сорокаградусную жару, грузчики работали, как одержимые. Сахар — национальный продукт, как и традиции кубинцев, что передавались поколениями. Ручки контроллеров грузовых лебедок «Куйбышевгэса» островитяне бросали с пятого поло-

жения «вира» на пятое — «майна». И так они работали 24 часа в сутки! Дымили кассеты с регулировочными сопротивлениями, приваривались контакты силовых контактов, на корпусах электродвигателей в пору жарить яичницу!..

Кубу сменяла Арктика, и теперь лебедками выгружались на ледовый припай или понтоны в высоких широтах. Тропический зной сменял порывистый ветер антициклонов, холодное дыхание ледяной пустыни и плавающих айсбергов. Приходилось приспосабливаться к смене климата и условиям работы...

Как-то в начале 70-х я посетил товарища по мореходке Сашу Александрова. Трудился он в Новороссийском пароходстве, а проживал в Гурзуфе. В то время, как и я, Александров находился в законном отпуске.

— Саша, а как сдают техминимум в вашем пароходстве? — поинтересовался я.

Приняв большой фужер «освежающего», Сашок вытер платком широкое, загорелое до черноты, упитанное лицо и лысину. Я с завистью бледнолицего северянина смотрел на счастливчика, выросшего у моря и подножия зеленых гор, на благодатном воздухе, среди пахучих цветов, меда, фруктов, ягод и добротного вина.

— У нас так, — отвечал дружелюбно Саша, — в электроотделе изучаешь документацию по электрооборудованию судна, на которое получаешь направление. Затем разбираешься с групповым электромехаником в особенностях эксплуатации данного судна.

— Мастера вы на юге устраивались в жизни, — позавидовал я.

— Каждому свое, — скромно отвечал Александр, зато на Севере — «полярка», районный коэффициент и говорят, что приличная пенсия.

— До пенсии, дружище, еще надо дожить, — тяжело вздохнул автор этих строк...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.
Бывший электромеханик ММП.
Фото автора.

Вспомним моряков поименно

Коноплев Виктор Григорьевич (1911–1992)

В 1937 г. принят на работу в Северную морскую дноуглубительную базу (г. Архангельск) на должность старшего моториста. В 1938 г. переведен на угольное судно «Красный Профинтерн». В 1939 г. зачислен в штат Архангельской конторы связи (позже — транспортная контора) в должности моториста. В 1939 г. — уволен в связи с уходом в РККФ (Рабоче-крестьянский красный флот). В 1940 г. вновь вернулся в транспортную контору, но вскоре был уволен в связи с поступлением в учебное заведение. В 1941 г. призван на службу в Военно-Морской флот. После демобилизации поступил работать на ледокол «Таймыр» Архангельского арктического пароходства ГУСМП на должность машиниста 1-го класса. В 1946 г. переведен на должность старшего машиниста ледокола «Монткальм». С 1948 по 1951 гг. — старший машинист ледокола «И. Сталин». С 1954 по 1966 гг. — машинист 1-го класса, старший машинист, четвертый механик парохода «И. Репин», ледореза «Ф. Литке», ледоколов «Ермак», «Красин», ледокольного парохода «Леваневский» Мурманского морского арктического пароходства.

Награжден орденом Красной Звезды (1944), медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За оборону Советского Заполярья».



Копылов Александр Григорьевич (1939–1992)

Почетный полярник (1977).

С 1955 по 1958 гг. — моторист судов Куйбышевского речного пароходства, затем электросварщик завода металлоконструкций. В 1958 г. призван на военную службу на Северный флот. Служил старшим мотористом на подводных лодках в г. Полярный. В 1962 г. принят в штат Мурманского морского пароходства на должность машиниста 1-го класса атомного ледокола «Ленин», в 1964 г. назначен старшим машинистом, в 1966 — мастером атомной паропроизводящей установки, в 1971 — четвертым, затем третьим механиком атомохода. В 1972 г. окончил Мурманское мореходное училище имени Месяцева и получил специальность техника-механика. В 1976–1977 гг. — старший инженер АТУ плавтехбазы «Лепсе». В 1972 г. назначен вторым механиком атомного ледокола «Арктика». Участник похода атомохода на Северный полюс в августе 1977 г. С 1980 по 1985 — старший механик плавтехбазы «Имандра». В 1985–1990 гг. — второй механик атомного ледокола «Сибирь». С 1990 по 1992 — главный механик атомохода «Ленин».

Награжден орденом Трудового Красного Знамени (1977).



Котенко Владимир Петрович (1942–2001)

Почетный работник морского флота (1994).

В 1960 г. окончил Одесскую мореходную школу по профессии «кочегар». После окончания школы поступил на работу в Мурманское государственное морское арктическое пароходство. Плавал кочегаром 2-го класса на пароходе «Спартак». В 1962 г. уволен из пароходства в связи с призывом на военную службу, а в 1966 г. вновь принят в пароходство на должность котельного машиниста парохода «Мста», с 1969 г. — электрик дизель-электроходов «Индирик», «Рионгэс», «Лена». С приемки судна в 1977 г. и до 1992 г. — электрик, электрик-моторист, старший электрик теплохода «Клавдия Еланская». Свое заведование содержал в хорошем техническом состоянии, регулярно проводил технические осмотры и ремонт грузоподъемных устройств, палубных механизмов, камбузного оборудования. Неоднократно избирался председателем судового комитета профсоюза рабочих морского и речного флота.

Награждался грамотами Центрального Комитета профсоюза рабочих морского и речного флота.



Подготовила Валентина КАРЕПОВА.

Война не отпускает своих солдат

– Почему бы Вам не написать книгу, – невольно вырвалось у меня после долгого и очень интересного разговора с ветераном пароходства Евграфом Ивановичем Кукиным. Действительно, в свои почти 83 года он, не задумываясь, называет множество имен, должностей, мест и событий своей непростой и, вполне можно сказать, героической биографии. Ветеран воздушно-десантных войск, Почетный работник министерства морского флота, прошедший из Европы на Тихий океан и обратно не только Северным морским путем, но и трудными дорогами Великой Отечественной войны.

3 сентября – день окончания восточной фазы второй мировой войны – по праву и его праздник.

Родом соломбалец Евграф Кукин из мест исконно поморских – из Приморского района Архангельской области. К началу войны он успел окончить школу-семилетку и пошел работать токарем на завод «Красная кузница». Это в мирное время завод строил и ремонтировал корабли. В войну мальчишки вытачивали там мины к 50-миллиметровому ротному миномету.

В 1943 году Кукин был призван в РККА – Рабоче-крестьянскую Красную армию. Боевую учебу проходил в городе Ногинске, где формировалась 6-я воздушно-десантная бригада 7-го Западного воздушно-десантного полка. После принятия присяги молодые бойцы получили боевое оружие, выполняли первые прыжки с парашютом сначала с аэростата (из экономии топлива), а потом и с борта самолета, учились укладывать парашют для прыжка в тыл врага. А в комплекте с парашютом десанникам надо было брать продукты, станковые пулеметы, противотанковые ружья, минометы, патроны, гранаты...

Первым боевым заданием Евграфа Кукина должна была стать высадка в Крым для взятия оборонного рубежа «Турецкий вал», но обстановка на фронте поменялась, и три бригады ВДВ отправились в Карелию. 26 июня началось наступление советских войск в районе Лодейного Поля, десантники под жестоким финским огнем форсировали Свирь и двинулись вглубь территории противника. Финны, напуганные натиском бойцов ВДВ, называли их «сталинскими головорезами». Здесь, при штурме города Питкяранта, Евграф Иванович был тяжело ранен и отправлен в госпиталь.

Подлечившись и получив подготовку артиллериста, Кукин попал на второй Прибалтийский фронт, освобождал от фашистов Ригу, Лиепāju, другие города и хутора Латвии. Война на западе для него окончилась 8 мая 1945 года на подступах к латвийскому городу Кандава. Но через



Китай. 1947 год

месяц началась дорога на восток, на войну с Японией.

– Конечно, об этом никому не было сказано, все было засекречено, – рассказывает Евграф Иванович. – Приехали в Монголию, дошли своим ходом к подножию хребта Большой Хинган, форсировали его, перешли границу и воевали, выгоняя японцев из китайских городов и сел. 25 дней шла та война, в ней погибло больше восьми тысяч наших солдат.

Так и дошел архангельский паренек до Порт-Артура и порта Дальний, который он и сейчас может назвать на нескольких языках. Великая война окончилась, но не для всех. Домой отпустили только бойцов до 1924 года рождения. Те, кто был моложе, включая и Евграфа Кукина, остались служить там. Только в апреле 1949-го он демобилизовался, но дорога домой по морю и по суше отняла еще целый месяц.

В Архангельске Евграф Иванович поступил на работу в морское арктическое пароходство и был направлен в Мурманск кочегаром 2-го класса на ледокол «Молотов». Его первым капитаном стал Герман Васильевич Драницын. После двух лет работы в Арктике Кукин принял участие в перегоне ледокола на Восток. Туда же перебрался и второе судно – пароход «Сакко», которому предстоял ремонт в Порт-Артуре.

Не все с охотой шли в тот рейс, так как в соседней с Китаем Корее шла война. Но чего бояться уже про-



Первое судно Евграфа Кукина ледокол «Молотов»



Мурманск. 1985 год

шедшему восток фронтовику? Да и на самом «Сакко» в 1952 году пришлось испытать немало, когда во время рейса в Арктику тушили стоявший рядом танкер «Юкагир», спасали моряков на воде среди горящих бочек с топливом...

Всего довелось работать Кукину на семи судах Архангельского, а затем Мурманского пароходства, он совершил 18 походов в Арктику, на пенсию ушел в 60 лет. Но он до сих пор из тех, кого «старость дома не застанет». 22 года Евграф Кукин был членом Совета ветеранов Мурманского пароходства. Почти каждый день плавает в бассейне, зимой каждое утро начинает с лыжной прогулки. Не счесть пройденных километров, а также значков, призов и подарков, полученных им на успехи на мурманской лыжне. Только вот нынешний год оказался тяжелым: в



Евграф Кукин в дизельном отделении д/з «Волховгэс». 1960 год

феврале Евграф Иванович потерял супругу Александру Павловну, с которой прожил 52 года, после этого и сам начал прихварывать. И все же, даже сейчас, как и всегда, готов прийти на помощь по первому зову, в чем и автору удалось убедиться при подготовке этого материала.

И его героическая и морская династия не прерывается. Пошел по отцовским стопам сын Евгений, плававший поваром на судах ММП. Сейчас на атомоходе «Таймыр» работает внук (сын дочери Маргариты) Александр Стороженко, также честно отдавший свой воинский долг, отслужив 9 месяцев в горячей Чечне.

Но война до сих пор не отпускает старого солдата. Бережно хранит он свою красноармейскую книжку, свидетельство десантника-парашютиста, справки о ранениях, встречается с однополчанами – ветеранами 99-й

Гвардейской Свирской ордена Кутузова воздушно-десантной дивизии. Его грудь украшают полученные в годы войны медали «За отвагу», «За победу над Германией», «За победу над Японией», Орден Отечественной войны 1 степени. А воспоминания о войне выливаются в стихи, простые и бесхитростные:

Кто был на фронте,
на переднем крае,
Кто шел в атаку и уцелел,
Их остается с каждым днем
все меньше-меньше!
Кто пал в атаках
в наступлении на кручах,
Кто пал, бывало, без нужды,
Они – обугленные сучья
больших костров
Великой той войны!

Галина ЛОГИНОВА.
Фото из архива Евграфа КУКИНА.

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.

17 марта на 73-м году умер житель Владимирской области, старший техник-дозиметрист плавсостава **Василий Николаевич Симоненков**. Он отработал на предприятии 31 год.

8 июня на 75-м году закончил жизненный путь ветеран блокадного Ленинграда, старший мастер а/л «Сибирь» **Юрий Петрович Федоров**. Он отработал в пароходстве 17 лет и в последнее время проживал в Санкт-Петербурге.

21 августа на 70-м году скончался бывший главный инженер-механик атомных ледоколов «Арктика» и «Таймыр» **Борис Рудольфович Гирш**. Свой трудовой путь в Мурманском морском пароходстве он начал в 1965-м году.

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

Тимофей Борисович ГУЖЕНКО

10 августа на 91-м году ушел из жизни Тимофей Борисович Гуженко – министр Морского флота СССР с 1970 по 1986 год.

Флоту была отдана вся жизнь этого удивительно скромного и бескорыстного человека. В грозные годы войны, после окончания в 1942 г. Одесского института инженеров водного транспорта, Т.Б. Гуженко работал в Мурманском морском торговом порту.

С его именем связывают превращение морского флота в передовую отрасль народного хозяйства

СССР, впитавшую в себя лучшие достижения в области науки и техники, направленные на развитие материально-технической базы и инфраструктуры, применение новых подходов в организации управления морским транспортом. При нем отрасль превратилась из дотационной в рентабельную.

Значительный вклад внес Т.Б. Гуженко в развитие Арктики и арктического судоходства. 17 августа 1977 г. экспедиция на атомоходе «Арктика» под его руководством впервые в истории арктического судоходства достигла полюса на надводном корабле, что способствовало открытию круглогодичной арктической навигации в важнейших районах с максимальными грузопотоками в порты Дудинка, Игарка, Анадырь.



Поздравляем Вас, коллеги!

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

Губанов Федор Ильич – боцман атомного ледокола «Россия»

Горемыкин Олег Владимирович – капитан – 3-й механик плавучего контрольно-дозиметрического пункта «Роста-1»

Зеников Вячеслав Иванович – мастер-электрик АППУ атомного ледокола «50 лет Победы»

Гераскина Ирина Владимировна – инженер-программист 1-й категории отдела разработки и сопровождения прикладного программного обеспечения

Савина Лидия Ивановна – горничная гостиницы «Морьяк»

Турев Михаил Юрьевич – дублирующий техник 1-й категории (дозиметриста) атомного ледокола «Арктика»

Шевченко Александр Иванович – старший мастер-электрик АППУ атомного лихтеровоза «Севморпуть»

Фомченко Анатолий Петрович – 3-й механик теплохода «Клавдия Еланская»

Кириллова Любовь Васильевна – буфетчик ледокола «Капитан Николаев»

Машанова Марина Михайловна – кладовщик авторемонтной группы
Дашкевич Василий Николаевич – капитан танкера «Надежда»

Грицык Владимир Степанович – начальник Аналитического отдела
– заместитель начальника управления

Герасимов Сергей Николаевич – 2-й помощник капитана атомного ледокола «Ямал»

Писаренков Анатолий Александрович – старший моторист плавтехбазы «Имандра»

Мургин Валерий Николаевич – старший моторист-матрос теплохода «Капитан Данилкин»

Спиридонов Андрей Абрамович – инженер 1-й категории – химик-радиофизик атомного ледокола «Советский Союз»

Шмидт Станислав Борисович – капитан атомного ледокола «Советский Союз»

Гарашенко Виктор Иванович – мастер атомной паропроизводящей установки атомного ледокола «Арктика»

Вам, родившимся в августе 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 85-летием

Мурманчанку, ветерана Великой Отечественной войны и труда, кладовщика СМТС Марию Николаевну Кватера, отработавшую в пароходстве 11 лет.

С 80-летием

Мурманчанок: ветерана труда, труженицу тыла в годы Великой Отечественной войны, няню яслей-сада с трудовым стажем 36 лет Веру Михайловну Тихомирову и участницу трудового фронта, прачку детского сада № 86 Веру Алексеевну Ефимову, отдавшую предприятию 13 лет.

Жителя Ульяновска, труженика тыла и ветерана ММП, электрика плавсостава со стажем 38 лет Павла Ивановича Владыкина.

С 75-летием

Мурманчан, ветеранов труда: маляра БТОФ с трудовым стажем 42 года Бориса Павловича Журавлева, заместителя начальника ММП Анатолия Ивановича Кононова, отработавшего на предприятии 39 лет, уборщицу СМТО Антонину Павловну Губину, ее стаж в пароходстве 39 лет, ветерана ММП, завхоза детского сада № 22 Валентину Андреевну Гореву, отдавшую работе 28 лет, а также киномеханика ДК моряков со стажем 22 года Раису Петровну Савченко.

Жительницу Пензенской области, старшую горничную гостиницы «Морьяк» Валентину Ивановну Кожухову. Она отработала в пароходстве 22 года.

С 70-летием

Мурманчан, ветеранов труда: ветеранов ММП

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

– трубопроводчика БТО с трудовым стажем 39 лет Анатолия Павловича Герасимова и воспитателя детского сада № 40 Анну Петровну Зиненко, отработавшую на предприятии 26 лет, а также бухгалтера СМТС со стажем 31 год Римму Александровну Рыжкову, старшего инженера АСУ (ИВЦ) Людмилу Николаевну Волкову, отдавшую пароходству 23 года, и помощника воспитателя детского сада № 30 с трудовым стажем 21 год Валентину Сергеевну Свирилкину.

Жителя Санкт-Петербурга, ветерана труда, инженера-гидролога а/л «Ямал» Николая Семеновича Сугоняко, отработавшего в Компании 23 года.

Ветерана труда и ММП, боцмана т/х «Зареченск» Алексея Федоровича Тучкова, отдавшего пароходству 34 года и ныне проживающего в Выборге.

Жителя Пскова, ветерана труда и ММП, старшего механика т/х «Анатолий Ляпидевский» с трудовым стажем 36 лет Виктора Васильевича Тимофеева.

Ветерана труда и ММП, старшего котельного машиниста т/х «Индиго» Виктора Петровича Жданова. Он работал в пароходстве 33 года, а ныне проживает в Новгородской области.

Жителя Краснодарского края, ветерана пароходства, первого помощника капитана т/х «Капитан Кудлай» с трудовым стажем 36 лет Юрия Петровича Мякова.

Ветерана ММП, дневальную плавсостава Валентину Васильевну Хальченя. Она отдала предприятию 34 года, а ныне проживает в Смоленской области.

ВМЕСТЕ МЫ – ОДНА СЕМЬЯ!

из почты редакции

Сам себе доктор

Здравствуйте!

Скоро осень – пора простудных заболеваний. Хочу помочь морякам и другим работникам пароходства сохранить и восстановить свое здоровье.

В 70–80-х годах в газете «Труд» нередко печатались разные полезные советы. У меня сохранились вырезки с некоторыми из них, и, возможно, эти советы кому-то пригодятся.

Вот что рекомендовала биоэнергетик, москвичка Нина Кириянова:

– Если вас мучают головные боли, положи-

те ладонь левой руки на затылок, а ладонь правой – на солнечное сплетение. Закройте глаза и посидите так минут 10–15.

– При ангине надо ладонь правой руки приложить к горлу, а ладонь левой положить на затылок. Делать это несколько дней подряд по 15–20 минут.

– При насморке ладонь левой руки кладете на нос и лоб, а ладонь правой – на солнечное сплетение. Минут через 15 вы почувствуете облегчение.

Свои необычные способности Нина Станиславовна Кириянова демонстрировала в отделении неотложной сосудистой хирургии НИИ имени Н. В. Склифосовского. Полгода шла клиническая апробация ее метода биоэнергетического воздействия на больных и дала положительные результаты. Когда я попробовал воспользоваться ее советами, они помогли и мне.

А вот чем я пользуюсь, если заболело горло. Налейте в стакан теплой воды и добавьте несколько капель йода. Этим раствором надо полоскать горло несколько раз в день.

Ваше здоровье в ваших руках. Сейчас на улице температура нередко приближается к нулю, а отопление будет еще не скоро, отсюда и простуды. Надеюсь, эти способы принесут вам больше пользы, чем пилюли и капли, которые теперь частенько бывают и поддельными.

Валентин КОЛОСОВ.
Ветеран труда.



Вулканическая порода с места гибели древнеримского города Помпеи, разрушенного в авг. 79 г. н.э. извержением Везувия.
Подарок капитана теплохода «Юрий Аршеневский» Владимира Лизунова.

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).

К Полюсу на воздушном шаре

111 лет назад впервые в истории к Северному Полюсу отправилась экспедиция на воздушном шаре «Орел». Но отважные полярные исследователи Соломон Андре, Нильс Стриндберг и Кнут Френкель исчезли бесследно. Только через 33 года, в августе 1930-го, их следы были обнаружены на одном из островов, не очень удаленном от места старта.

Идея достичь Полюс по воздуху много лет занимала молодого шведского исследователя Соломона Андре. Во время проведения Первого международного полярного года Андре поставил перед собой цель – исследовать крайний север с воздуха. Шведское научное общество предоставило ему воздушный шар, на котором он совершил десять полетов.

Плавание вдоль берегов Европы и Азии на судне «Вега» и общение с Норденшельдом еще больше укрепили решение Андре полететь на воздушном шаре в Арктику. В 1895 году он выступил с докладом о проекте на собрании Шведской Академии наук. Энтузиазм молодого ученого заразил не только общественность, но и убежденных сединой ученых. Благодаря этому в короткий срок удалось собрать денежные средства для полета.

В начале июня 1896 года ученый прибывает на Шпицберген в бухту Ис на острове Датском. (Бухта Ис после экспедиции Андре стала называться бухтой Вирго). Отсюда планировался старт на Северный полюс. Уже в августе все было готово к полету, но отсутствие попутного ветра и надвигающаяся осень и зима заставили отложить полет.

Андре отлично снарядил экспедицию. Разнообразное питание в виде концентратов, занимавшее мало места, было рассчитано на шесть месяцев. Личное снаряжение аэронавтов, сани, лодки – все было про-

думано до мельчайших деталей. Связь с внешним миром планировали поддерживать при помощи голубиной почты.

11 июля 1897 года множество зрителей, разместившихся на палубах промысловых судов, с волнением наблюдали за последними приготовлениями аэронавтов. Командир воздушного корабля Соломон Август Андре, научный сотрудник кафедры физики Высшей школы Стокгольма Нильс Стриндберг и инженер Кнут Френкель заняли свои места в гондоле шара. Раздалась команда: «Рубить канаты!», и воздушный шар оторвался от земли, провожаемый овацией собравшихся.

Вдруг наступила мертвая тишина: аэростат быстро начал падать. Срочно был выброшен балласт, и вслед за этим, оборвав рулевые канаты, «Орел» стремительно начал набирать высоту и вскоре скрылся из вида на глазах у потрясенных зрителей.

Проходил день за днем, месяц за месяцем, а экспедиция Андре не возвращалась... Вначале весь мир с беспокойством ожидал вестей о судьбе трех смельчаков, а затем пришло забвение. И лишь в 1930 году норвежская научная экспедиция на судне «Братваг», высадившись на острове Белый восточного архипелага Шпицбергена, случайно нашла на след пропавших аэронавтов. Останки Андре, Стриндберга и Френкеля, лодка, оружие, боеприпа-

сы, фото-кассеты, журнал экспедиции и много других предметов были привезены в Норвегию в Тромсе, а там переданы на шведский военный корабль «Свенсксунд» – то самое судно, на котором в свое время экспедиция Андре прибыла на Шпицберген.

Найденные свидетельства рассказали, что полет воздушного шара «Орел» продолжался всего три дня. Густой туман вызвал опасное обледенение аэростата. Стремясь во что бы то ни стало набрать высоту, экипаж выбросил весь балласт, якорь и даже буй с флагом, но все было напрасно. Густой туман прибил шар к поверхности льда. Экипаж принял решение покинуть аэростат и идти пешком по следам Нансена до Земли Франца-Иосифа, надеясь найти там запасы продовольствия.

Среди хаоса торосов, нагроможденного торошенного льда каждому пришлось тянуть сани с грузом более 160 килограммов. На ночь они располагались лагерем, а с наступлением следующего утра вновь продолжали свой путь. Иногда полярникам удавалось убить белого медведя, и это разнообразило их пищу.

В конце сентября изнуренные тяжелыми скитаниями путешественники решили построить хижину и продержаться в ней в течение полярной ночи. Наконец, впервые за двенадцать недель они провели ночь под крышей.

Ночью льдина раскололась у самой хижины. Имущество разбросало по разным льдинам, которые уплыли в разные стороны. В таком трагическом положении им вдруг улыбнулось счастье – они увидели перед собой сушу. Каменистый, покрытый льдом островок, показался им раем. Но на берег они смогли перебраться



Аэронавты на воздушном шаре

только 5 октября. На острове Белом прожили последних двенадцать дней. Что же случилось потом?

Многие пытались разгадать причину гибели членов экспедиции воздушного шара «Орел». По одной из версий они погибли в результате снежного обвала с ледника, у которого располагался лагерь. Еще один старый, опытный норвежский промысловик считал: «Они уснули, и холод прикончил их».

Очевидно, первым умер Стриндберг, и товарищи похоронили его. Труп его обнаружили вмерзшим в лед на голой скале. Тела Андре и Френкеля были найдены в палатке на берегу. Умерли они не от голода, так как при них были найдены запасы медвежатины и тюленьего мяса, которые могли поддержать их в течение продолжительного времени. Здесь же находились примус, наполненный до половины керосином, спички и аптечка с медикаментами. А сани путешественников стояли нагруженные важнейшим снаряжени-

ем экспедиции, как будто с минуты на минуту они должны были двинуться в путь.

В 50-е годы XX века датский врач Эрнест Трюде, выдвинул свою гипотезу гибели аэронавтов. Он подверг тщательному обследованию предметы из лагеря Андре, провел лабораторные анализы засушенной медвежатины, которой питались аэронавты. Из записей Андре было известно, что исследователи застрелили 13 белых медведей и, чтобы не заболеть цингой, ели медвежье мясо полусырым. Лабораторный анализ показал, что в трех граммах медвежатины находилось 13 капсул опасного паразита – трихинеллы.

Трюде не закончил на этом свои исследования. Он тщательно изучил степень зараженности трихинеллой белых медведей в архипелаге Шпицбергена. Исследования показали, что каждый второй-третий медведь были поражены трихинеллами.

На основании проведенных исследований Э. Трюде сделал вывод, что гибель участников полярной экспедиции последовала в результате трихинеллеза в сочетании с трудными условиями Арктики.

Несмотря на трагический исход экспедиции Андре, она вошла в историю полярных исследователей как одна из мужественных попыток достичь Северный полюс воздушным путем. Спустя годы смелые планы и мечты Андре были полностью осуществлены. Выдающийся советский полярный исследователь В. Ю. Визе писал: «Мы никогда не забудем, что пионерами в деле покорения Арктики с воздуха были три смельчака – Андре, Френкель и Стриндберг».

Галина ЛЕБЕДЕВА.

«Жизнь морская не из простых...»

«Когда в 1958–1963 годах я был матросом на пароходе «Механик Бондик» Мурманского арктического пароходства, там капитаном был Александр Тимофеевич Попов, – написал в редакцию «Арктической звезды» наш постоянный автор из Новосибирска Георгий Баценюк. – Капитан Попов интересен тем, что внес большой вклад в дело освоения Советской Арктики в советское время. Девять лет он был капитаном на ледокольном пароходе «Георгий Седов» – одном из самых знаменитых на весь мир морских судов за всю историю человечества так же, как и ледокол «Ермак», ледокольный пароход «Челюскин» и норвежская шхуна «Фрам» Фригофа Нансена! Переписка наша началась 27 октября 1998 года, но, к сожалению, продолжалась недолго – 27 июня 2001 года Александр Тимофеевич Попов умер...»

Из сохранных Георгием Федоровичем писем мы выбрали для печати два, в которых оживает история и люди, работавшие в нашей Компании.

27 октября 1988, г. Новосибирск
Здравствуйте, дорогой Александр Тимофеевич!

Домашний адрес Ваш я узнал по запросу из адресного бюро, из Архангельска, там Поповых много, сообщили мне, но Александр Тимофеевич только один. Указали место и дату Вашего рождения – 27 октября 1919 года, город Каргополь Архангельской области. (А я думал, Вы с Мезени, там живут другие поморы, не онежские).

...20 лет я был моряком, из них – 11 лет матросом. Но все-таки самые счастливые годы моей жизни – те, когда я был на «Механике Бондики»! И особенно мне нравились не заграничные рейсы, а рейсы в Арктику, рейсы в паковых льдах! Мне посчастливилось четыре раза побывать в Арктике, в том числе – два раза до Певека, и один раз – до Владивостока!

Все в прошлом... Несколькими годами ранее переписывался с капитаном Костеничем Владиленом Михайловичем. Он мне писал, что встречался с Вами в Архангельске, когда Вы приходили на его судно, как моринспектор. И еще был у нас в Новосибирске несколько лет тому назад Мордовин Николай Семенович, бывший тогда заведующий навигационной камерой Мурманского пароходства. Он был 1923 года рождения, знал всех капитанов пароходства, знал он и Вас, Александр Тимофеевич. Поговорили мы с ним о многом. Мордовин в конце войны окончил военное летное училище, но на фронте не был, летал в Арктике, в районе Диксона и Игарки. А затем он заочно окончил радиотехническое отделение Ленинградской высшей мореходки. Много лет работал радистом на морских су-



Капитан Александр Попов

дах, а затем перешел работать на берег.

...Я люблю писать письма и пишу, конечно, от руки. Но Вам, Александр Тимофеевич, я решил письмо напечатать на машинке, думаю, может быть, так Вам удобнее будет читать?

До свидания и с приветом Георгий Баценюк.

14 ноября 1998 года, г. Архангельск

Здравствуйте, Георгий Федорович!

Получил Ваше письмо. Я Вас помню, хотя масса подробностей забывается. Я проплавал 51 год. Мои

сверстники в большинстве своем уже умерли, а я пока нахожусь на поверхности. Я плавал капитаном 32 года, далее был капитаном-наставником 12 лет. После сдачи п/х «Механик Бондик» на Дальний Восток, я принял в Ростке (ГДР) теплоход «Дудинка», на котором проплавал 19 лет, далее плавал на разных судах типа «Дудинка» и на дизель-электроходе «Байкал» подменным капитаном, так как было ограничение по здоровью, в связи с ранением в ВОВ. Я служил на Северном флоте, начиная с финской войны, в общей сложности 7 лет. Был демобилизован в 1946 году и послан старпомом на ледокольный пароход «Дежнев», с

1949 года был капитаном ледокольного парохода «Георгий Седов». Далее – п/х «Механик Бондик» и т.д. В 1938 году окончил Архангельский морской техникум (тогда морских училищ не было, как не было и высших мореходок). Уже в 60-х годах окончил заочно Ленинградское высшее инженерно-морское училище. Много плавал в Арктике, в основном, в западном секторе – до Певека. Шесть раз был на зверобойке в Белом море. Даже один раз, в 1954 году, был начальником зверобойной экспедиции треста «Севрыба». В общем, я начал плавать в 1934 году, закончил в 1989 году, проработав еще некоторое время береговым морским чиновником.

На п/х «Механик Бондик» со мной поочередно плавали старпомы Мартышкин, Смородин, Валеев. Валеев живет в Башкирии. Он до пенсии был капитаном т/х «Днепродзержинск», куда ушел от меня с «Дудинки». Вторыми помощниками были у меня поочередно: Николаев, Лупкин, Куроптев, Смирнов. Куроптев был капитаном на д/з «Лена». Толя Смирнов живет в одном районе со мной, занимается охотой.

Конечно, жизнь разбросала моряков наших по разным причинам... Но в основном морской люд ушел из жизни, так как жизнь морская не из простых, особенно в наших условиях.

Вот таковы дела. Будьте здоровы. Пишите. По возможности, если не буду сильно прихварывать – отвечу.

С уважением А. Попов.



«МОРСКАЯ ДУША»

выпуск 106

Алексей Константинович ТОЛСТОЙ:

«Колышется море, волна за волной...»

Алексей Константинович Толстой (1817–1875) – прозаик, драматург, поэт. И по каждому направлению его творчество выходит на уровень русской классики. Тут и выдающиеся пьесы об Иоанне Грозном, и исторические романы (например, «Князь Серебряный»), и создание коллективного героя – Козьмы Прутова, и замечательная лирическая поэзия, многие страницы которой превратились в удивительные романсы («Колокольчики мои...», «Средь шумного бала...», «Коль любить, так без рассудку...», «Колышется море; волна за волной...»).



мися русскими художниками, писателями, поэтами, мыслителями. Также он много путешествовал по России и за границей, состоял на дипломатической службе. Однако наследие его огромно и многообразно. Возмем один поэтический раздел: сатира, лирика, песни, былины, баллады, притчи, эпиграммы, пародии.

Особенно впечатляет лирика, связанная с морскими страницами. У каждого поэта – свое море, как своя жизнь. Но морские метафоры Алексея Толстого полны изящества и нежности, полны вечности.

Виктор ТИМОФЕЕВ.

Ведущий антологии «Морская душа».

Алексей Константинович Толстой провел бурную жизнь, сотрудничал, товариществовал и дружил с выдающи-

Средь шумного бала, случайно,
В тревоге мирской суеты,
Тебя я увидел, но тайна
Твои покрывала черты.

Лишь очи печально глядели,
А голос так дивно звучал,
Как звон отдаленной свирели,
Как моря играющий вал.

Мне стан твой понравился тонкий
И весь твой задумчивый вид,
А смех твой, и грустный и звонкий,
С тех пор в моем сердце звучит.

В часы одинокие ночи
Люблю я, усталый, прилечь –
Я вижу печальные очи,
Я слышу веселую речь;

И грустно я так засыпаю,
И в грезах неведомых сплю...
Люблю ли тебя – я не знаю,
Но кажется мне, что люблю!
1851

Колышется море; волна за волной
Бегут и шумят торопливо...
О друг ты мой бедный, боюсь, со мной
Не быть тебе долго счастливой:
Во мне и надежд и отчаяний рой,
Кочующей мысли прибой и отбой,
Приливы любви и отливы!
1856

Приветствую тебя, опустошенный дом,
Завядшие дубы, лежащие кругом,
И море синее, и вас, крутые скалы,
И пышный прежде сад –

глухой и одичалый!
Усталым путникам в палящий

летний день
Еще даешь ты, дом,
свежительную тень,
Еще стоят твои поруганные стены,
Но сколько горестной

я вижу перемены!
Едва лишь я вступил под твой
знакомый кров,
Бросаются в глаза мне

надписи врагов,
Рисунки грубые и шутики площадные,
Где с наглым торжеством
поносятся Россия;

Всё те же громкие, хвастливые слова
Нечестное врагов оправдывают дело.

Вздыхнув, иду вперед: мохнатая сова
Бесшумно с зеркала разбитого

слетела,
Вот в угол бросилась испуганная мышь...
Везде обломки, прах;

куда ни поглядишь,
Везде насилие, насмешки и угрозы;
А из сада в окно вползающие розы,
За мраморный карниз цепляясь

там и тут,
Беспечно в красоте раскидистой

цветут,
Как будто на дела враждебного
народа
Набросить свой покров старается

природа;
Вот ящерица здесь
меж зелени и плит,
Блестя как изумруд,

извилисто скользит,
И любо ей играть
в молчании могильном,
Где на пол солнца луч

столбом ударил пыльным...

Но вот уж сумерки;
вот постепенно мгла
На берег, на залив, на скалы налегла;
Все больше в небе звезд,

в аллеях все темнее,
Душистее цветы,
и запах трав сильнее;

На сломанном крыльце сижу я,
полон дум;
Как тихо все кругом, как слышен
моря шум...

Солнце жжет; перед грозой
Изменился моря вид:
Засверкал меж бирюзью
Изумруд и малахит.

Здесь на камне буду ждать я,
Как, вздымая корабли,
Море бросится в объятия
Изнывающей земли,

И, покрытый пеной белой,
Утомись, влюбленный бог

Снова ляжет, онемелый,
У твоих, Таврида, ног.

Привал. Дымяся, огонек
Трещит под таганом дорожным,
Пасутся кони, и далек
Весь мир с его волненьем ложным.
Здесь долго б я с тобою мог
Мечтать о счастии возможном!

Но, очи грустно опустив
И наклонясь над крутизною,
Ты молча смотришь на залив,
Окружена зеленой мглой...

Скажи, о чем твоя печаль?
Не той ли думой ты томима,
Что счастье, как морская даль,
Бежит от нас неуловимо?

Нет, не догнать его уж нам,
Но в жизни есть еще отрады;
Не для тебя ли по скалам
Бегут и брызжут водопады?

Не для тебя ль в ночной тени
Вчера цветы благоухали?
Из синих волн не для тебя ли
Восходят солнечные дни?

А этот вечер? О, взгляни,
Какое мирное сиянье!
Не слышно в листьях трепетанья,
Недвижно море; корабли,

Как точки белые вдали,
Едва скользят, в пространстве тая;
Какая тишина святая
Царит кругом! Нисходит к нам

Как бы предчувствие чего-то;
В ущельях ночь; в тумане там
Дымится сизое болото,
И все обрывы по краям

Горят вечерней позолотой...
Лето 1856–1858

Если б я был богом океана,
Я б к ногам твоим принес, о друг,
Все богатства царственного сана,
Все мои кораллы и жемчуг!
Из морского сделал бы тюльпана
Я ладью тебе, моя краса;
Мачты были б розами убранны,
Из чудесной ткани паруса!

Если б я был богом океана,
Я б любил тебя, моя душа;
Я б любил без бури, без обмана,
Я б носил тебя, едва дыша!

Но беда тому, кто захотел бы
Разлучить меня с тобою, друг!
Всклокотал бы я и закипел бы!
Все валы свои погнал бы вдруг!

В реве бури, в свисте урагана
Враг узнал бы бога океана!
Всюду, всюду б я его сыскал!
Со степей сорвал бы я курганы!

Доплеснул волной до синих скал,
Чтоб добыть тебя, моя циана*,
Если б я был богом океана!

Лето 1856

Не верь мне, друг, когда,
в избытке горя,
Я говорю, что разлюбил тебя,
В отлива час не верь измене моря,
Оно к земле воротится, любя.

Уж я тоскую, прежней страсти полный,
Мою свободу вновь тебе отдам,
И уж бегут с обратным шумом волны
Издалека к любимым берегам!

Лето 1856

Слеза дрожит в твоём ревнивном
взоре,
О, не грусти, ты все мне дорога,
Но я любить могу лишь на просторе,

Мою любовь, широкую как море,
Вместить не могут жизни берега.

Когда Глагола творческая сила
Толпы миров воззвала из ночи,
Любовь их все, как солнце, озарила,
И лишь на землю к нам ее светила
Нисходят порознь редкие лучи.

И порознь их отыскивая жадно,
Мы ловим отблеск вечной красоты;
Нам вестью лес о ней шумит

отрадной,
О ней поток гремит струей холодной
И говорят, качаясь, цветы.

И любим мы любовью раздробленной
И тихий шепот вербы над ручьем,
И милой девы взор, на нас

склоненный,
И звездный блеск, и все красоты
вселенной

И ничего мы вместе не сольем.

Но не грусти, земное минет горе,
Пожди еще, неволя недолга –
В одну любовь мы все сольемся

вскоре,
В одну любовь, широкую как море,
Что не вместят земные берега!
1858

Дробится, и плещет, и брызжет волна
Мне в очи соленою влагой;
Недвижно на камне сижу я – полна
Душа безотчетной отвагой.

Валы за валами, прибой и отбой,
И пена их гребни покрывала;
О море, кого же мне вызвать на бой,
Изведать воскресшие силы?

Почуяло сердце, что жизнь хороша,
Вы, волны, размыкали горе,
От грома и плеска проснулась душа,
Сродни ей шумящее море!
1858

Не пенится море, не плещет волна,
Деревья листьями не двинут,
На глади прозрачной царит тишина,
Как в зеркале мир опрокинут.

Сижу я на камне, висят облака
Недвижные в синем просторе;
Душа безмятежна, душа глубока,
Сродни ей спокойное море.
1858

Нас не преследовала злоба,
Не от вражды иль клеветы –
От наших дум ушли мы оба,
Бежали вместе, я и ты.

Зачем же прежний глас упрека
Опять твердит тебе одно?
Опять пытающее око
Во глубь души устремлено?

Смотри: наш день восходит чисто,
Ночной рассеялся туман,
Играя далью золотистой,
Нас манит жизни океан,

Уже надутое ветрило
Наш челн уносит в новый край...
Не сожалею о том, что было,
И взор обратно не кидай!
1859

* Циана (Киана) – в греческой мифологии самая знаменитая из сицилийских нимф, водившая хоры в свите дочери Зевса Персефоны.

Это произошло в августе

Рубрику ведет Рашид САЛЯЕВ

1398 – на земле Белозерья был основан Ферапонтовский мужской монастырь. А спустя столетие, точнее, в 1502 г., когда был воздвигнут каменный собор, на его росписи был приглашен известный живописец Дионисий с сыновьями. Их работа вошла в сокровищницу отечественного и мирового искусства.

1419 – китайский мореход Чжан Хэ завершил плавание в Индийский океан. Он почти на 80 лет опередил путешествие итальянца Васко да Гамы, побывав в древнем арабском порту Малинди (Кения) и других городах Африки и Среднего Востока.

1697 – российский император Петр I под именем Петра Михайлова прибыл в Голландию. Царь хотел научиться мастерству и приобрести опыт судостроения на морских верфях этой страны. После его отъезда в доме, где жил Петр, голландцы создали музей. В нем есть необычный экспонат – шкаф-кровать, которая своими небольшими размерами очень приглянулась французскому императору Наполеону. Прикоснувшись к реликвии, он с пафосом произнес: «Для истинного великого ничто не является малым».

1783 – в крепости Георгиевск на Северном Кавказе был заключен договор между Россией и Грузией – первый в истории обоих народов манифест сотрудничества и дружбы. 200 с лишним лет спустя дружбу

пытаются разрушить недальновидные политики.

1940 – начался первый переход подводной лодки «Щ-423» Северным морским путем. Лодка вышла из Екатеринбургской гавани г. Полярного в сопровождении транспортного судна «А. Серов» и в середине сентября благополучно достигла цели. Этот необычный поход позволил продемонстрировать возможность маневра боевыми кораблями между театрами военных действий.

1944 – в Берлине фашистами казнена княгиня Вера Оболенская. Русская женщина, российская героиня – участница французского сопротивления, отважная связистка. Она была арестована, вывезена в Германию и казнена – ей отрубили голову. Оболенская посмертно награждена орденом Почетного легиона.

1984 – безымянному проливу между о. Шмидта и о. Комсомолец архипелага Северная Земля было присвоено название – пролив Белоброва. Доктор географических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР Андрей Павлович Белобров (1894–1981) был видным ученым в области гидрографии и судоходства. В 1926 г. Государственное русское географическое общество за работу в районе полуострова Ямал присудило ему малую серебряную медаль.

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).

это интересно

Лунный «Ноев ковчег»

Мы уже сообщали, что на Шпицберге по инициативе норвежского правительства был обустроен «Ноев ковчег» – специальное хранилище, куда помещены семена всех известных растений с различных уголков планеты. И вот появились сообщения, что сотрудники Между-



народной рабочей группы исследований Луны (ILEWG) решили построить на спутнике Земли аналогичный «ковчег» с запасом всего самого необходимого, а также с образцами ДНК и эмбрионами.

«Сокровищем», скрытым в этом ковчеге, человечество сможет воспользоваться в случае глобальной катастрофы (к примеру, если Земля столкнется с огромным астероидом или глобальное изменение климата не оставит человечеству шансов на выживание).

Руководитель ILEWG Бернард Коинг убежден, что «базовая комплектация ковчег» обеспечит уцелевшим землянам возможность возродить человечество, причем дистанционно. Помимо жестких дисков с кодом ДНК в ковчег поместят инструкции по выплавке металла из руды и посеву сельскохозяйственных культур. Само сооружение предполагается спрятать в хранилище под лунной поверхностью, а его обслуживанием займутся роботы.

При возникновении непредвиденных обстоятельств передатчики, установленные на ковчеге, ретранслируют сигнал о помощи на Землю. Если к этому моменту все земные приемники окажутся неисправными, то сигналы будут посылаться до тех пор, пока их не расшифруют.

В планах организаторов проекта – увеличение площади подлунного хранилища. После чего там можно будет разместить бактерии, эмбрионы животных и семена растений, а также памятники культуры, как в музейных запасниках.

В ближайшее десятилетие исследователи проверят, смогут ли живые организмы существовать в лунном хранилище. Предполагается, что первые цветы смогут появиться там уже в 2012–2015 годах. Это будут тюльпаны или арабидопсис, которые широко используются в научных целях. Исследователи убеждены, что в сочетании с водородными, искусственной атмосферой в загерметизированном помещении и химически обогащенном лунном грунтом эти живые организмы смогут послужить основой экосистемы.

Ожидается, что первая экспериментальная база разместится на Луне не позднее 2020 года и прослужит примерно 30 лет.

По материалам информгентств.

Улыбка времени

– А я анекдот вспомнил!..
– Рассказывай.
– Не-а, ты смеяться будешь!..

Девиз холостяка – лучше молоко из холодильника, чем корова на кухне.

– У моей бабули до сих пор лежит Евангелие 1804-го года издания.

– Ух ты! Небось, еще на 5-ти дюймовых дискетах!

Надпись на красной «Оке»: «Братаны, как вам мой пиджак на колесах?».

– Моня, какой все-таки грех, что у нашей Софочки ребенок родился до свадьбы...

– Так что здесь такого? Откуда дитя могло знать, когда свадьба?

– Моя жена за рулем – как молния!
– Что, так быстро ездит?
– Нет, попадает в деревья.

«Дешево и срочно продам энциклопедию из 45 томов. Мне она больше не нужна, два месяца назад женился. Жена и так все знает...»

Соседка соседке:

– А в замочную скважину смотреть – это неприлично!

– Да?! А показывать в нее всякую гадость можно?

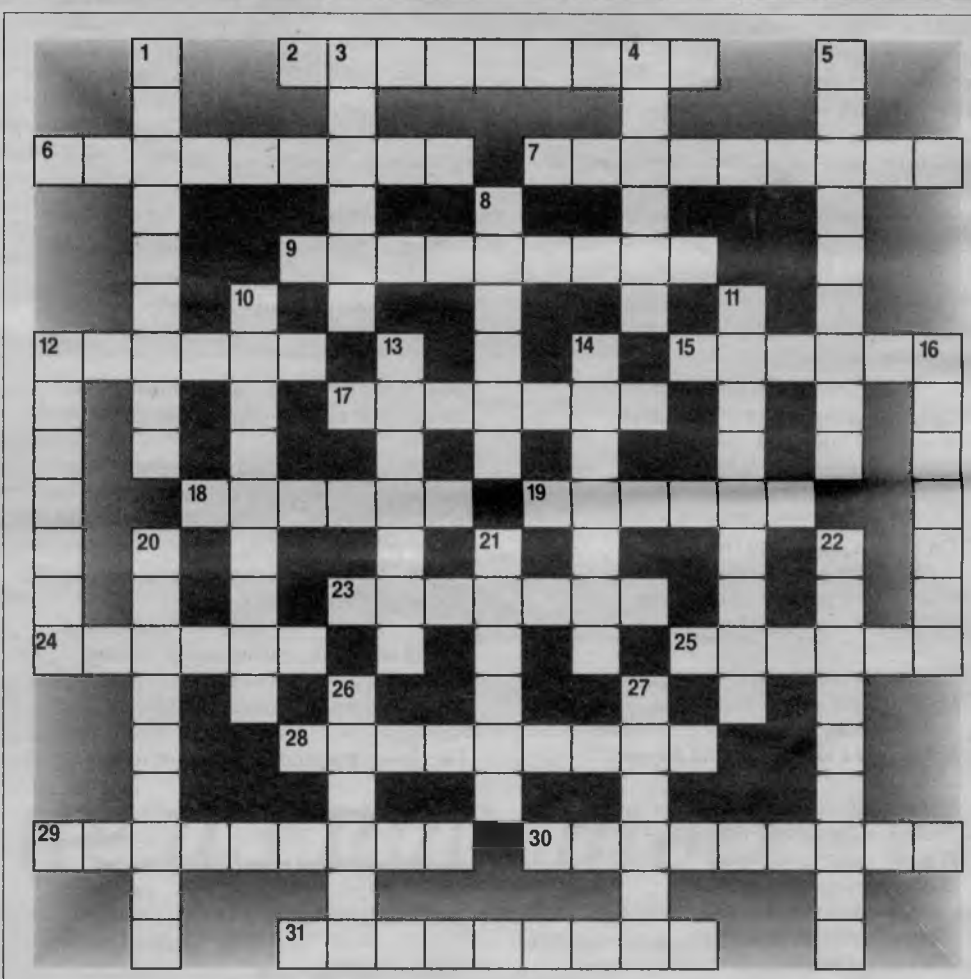
– Ты представляешь, у меня теща умерла!

– Да что ты! И что у нее было?

– Да так, ерунда одна: стол, сервант, сундук...

Подборка
Андрея МОРОЗОВА.

крсворд



По горизонтали: 2. «Плавучий аэродром» – так называют этот огромный корабль. 6. Род травянистых растений, то же, что «недотрога». 7. Минерал, разновидность халцедона. 9. Особый капсюль, применяемый при взрывах. 12. Фразеологизм. 15. Порт в Хабаровском крае, основанный в 1647 г. 17. Первый, наиболее сырой набросок рисунка или чертежа. 18. Птица рода дроздов. 19. Пролив с бухтой Золотой Рог. 23. Барометр. 24. Рыба, способная передвигаться с помощью плавников по суше. 25. Овечья шкура. 28. «Лодка диким давлением сжата, дан приказ: ... на корму!» (из песни). 29. Темперамент человека. 30. Группа колонн, поддерживающих балочное или арочное покрытие. 31. Участок водной поверхности в установленных границах района моря.

По вертикали: 1. Звездная система. 3. Узкий, длинный, раздвоенный на конце флаг на мачте военного корабля. 4. Русский серебряный рубль, чеканенный в 1654 г. 5. Внезапная перемена в жизни, сложное обстоятельство. 8. Африканское государство. 10. Крупнейший порт на Северном море. 11. Хищное морское пресмыкающееся мезозойской эры. 12. Озеро на Кольском полуострове. 13. Верхушка морской волны. 14. Породообразующий минерал. 16. Одна из самых ярких звезд в Северном полушарии. 20. Праздничный церковный колокольный звон. 21. Плоский срез кормы яхт, шлюпок. 22. Сторожевой катер СФ, впервые на Севере потопивший (17.07.41 г.) фашистскую ПЛ. 26. Северная морская птица, родственная чайке. 27. Остров в Ирландском море.

Составил Алексей БУГЛАК.

Ответы на кроссворд

По вертикали: 1. Галактика. 3. Вымпел. 4. Ефимов. 5. Перипетия. 8. Ангора. 10. Амстердам. 11. Икхтозавр. 12. Имандра. 13. Грестерам. 14. Доломит. 16. Каналия. 20. Благонрав. 21. Транец. 22. «Бриллиант». 26. Числитель. 27. Ангис. 28. Дифферент. 29. Флегматик. 30. Кошачья лапка. 31. Аквариум.