

в номере

Курс на обновление флота

22 сентября Мурманское морское пароходство отмечает очередной день рождения. О достижениях и перспективах Компании рассказывает Генеральный директор ММП Александр Медведев

– стр. 2

У судна есть душа

В сентябре 1978-го года на грузовом теплоходе «Петр Великий» был поднят Государственный флаг СССР. Так началась история одного из первых сухогрузов серии «полководцы».

– стр. 4

Новый сайт пароходства

Пользователи Интернета получили возможность больше узнать о Мурманском морском пароходстве

– стр. 5

Безопасность мореплавания – это человеческие жизни

Своими размышлениями о жизни и работе делится с читателями директор Департамента безопасности мореплавания ММП Владимир Ермолин

– стр. 6

Приоритеты Компании

В соответствии с Указом Президента России Мурманское пароходство продолжает уделять большое внимание работам по повышению энергетической эффективности и экологической безопасности.

– стр. 7

Суда СРП выходят в море

Новую жизнь на речных и морских просторах начали теплоходы Северного речного пароходства «Коршаково» и «Карелия»

– стр. 7

Труженики морей

Долгая и полная удивительных событий судьба выпала на долю легендарного парохода ММП «Ястреб»

– стр. 8

Имя на борту

В арктическом поселке Хатанга создан Центр Арктической культуры и цивилизации, а также существуют два музея мамонта

– стр. 8

Загадочный лед Арктики

В международной номенклатуре морских льдов содержится более 200 наименований различных видов и форм замерзшей воды

– стр. 10

с днем рождения, пароходство!

Год минувший, год грядущий



Сентябрь 2007 года

Мурманское морское пароходство организовало и провело научно-практическую конференцию «Прогноз изменчивости ледового режима арктических морей и оценка влияния климатических изменений на судоходство в Арктике». В ее работе приняли участие представители Минтранса, Росморречфлота, Росморпорта, правительства Мурманской области,

видные деятели научной общественности, занимающиеся проблемами изменения климата Земли, а также представители пользователей трассы Севморпути.

✓ Атомоход «Россия» доставил участников дрейфующей станции «СП-35» на льдину, расположенную в 65 милях восточнее архипелага Северная Земля.

Окончание на стр. 2-3.

новости Компании

Скорбный рейс

30 августа исполнилось пять лет со дня гибели экипажа атомной подводной лодки «К-159», базировавшейся в ЗАТО г. Островной. В этот день теплоход «Клавдия Еланская» Мурманского морского пароходства доставил членов семей по-



гибших подводников к месту гибели подлодки в Баренцевом море. В координатах, где произошла трагедия, судно сбавило ход, на воду были спущены цветы и венки. В память о моряках теплоход дал протяжный гудок. Родственники и экипаж теплохода «Клавдия Еланская» почтили погибших моряков минутой молчания.

Мурманское морское пароходство на протяжении уже трех лет поддерживает регулярное круглогодичное морское пассажирское сообщение с населенным пунктом Островной в интересах жителей Мурманской области и в тесном сотрудничестве с Администрацией Мурманской области. Перевозку пассажиров и багажа (продовольствия и товаров первой необходимости) обеспечивает теплоход «Клавдия Еланская».

Учения в море

Учения на борту судна остаются одной из наиболее эффективных мер подготовки экипажей к различным чрезвычайным ситуациям. В течение последнего месяца они проведены на двух судах Мурманского пароходства.

В конце августа учения по Кодексу ОСПС «Нарушение ок-

раны судна» прошли на теплоходе «Поларис». Экипаж под руководством капитана Ивана Каравки боролся с «загрязнением окружающей среды в результате противоправных действий третьих лиц». А в сентябре на танкере «Надежда» (капитан Николай Агеев) проведено учение по вводным: «Пожар в результате взрыва» и «Утечка нефтепродуктов за борт».



Год минувший,

Продолжение. Начало на стр. 1.

Октябрь 2007 года

17 октября в канадский порт Черчилль (провинция Манитоба) прибыл теплоход Мурманского морского пароходства «Капитан Свиридов». В рамках проекта «Арктический мост» он доставил груз российской селитры объемом 9 тысяч тонн в биг-бэгах североамериканским потребителям – Ассоциации фермеров Северной Америки.

✓ ОАО «Мурманское морское пароходство» и ОАО «Северное речное пароходство» при содействии компании «Беломортранс» осуществили доставку уникального тяжеловесного и крупногабаритного оборудования ЗАО «ВАНКОРНЕФТЬ», предназначенного для Ванкорского нефтяного месторождения компании «Роснефть». Перевозка груза нефтяников выполнена пароходствами по маршруту от порта Дзержинск, что на Волге, до порта Прилуки на реке Енисей.

Ноябрь 2007 года

Мурманское морское пароходство приняло участие в специализированной выставке «СевТЭК-2007», посвященной развитию топливно-энергетического комплекса на Российском Севере. В работе выставки также приняли участие мировые лидеры «СтатойлГидро» (Норвегия), «Тоталь» (Франция), «Газпром».



Январь – апрель 2008 года

Теплоход «Поларис», арендованный канадской туристической компанией GAP, выполнял круизные рейсы из аргентинского порта Ушуйя к берегам Антарктического полуострова.

Февраль 2008 года

В Службе безопасности мореплавания рассмотрен вопрос о присвоении звания «Лучший капитан Мурманского морского пароходства». По итогам 2007 года этого почетного звания удостоены капитаны теплохода «Юрий Аршеневский» К.В. Хайдуков, теплохода «Иван Папанин» С.В. Кравец, танкера «Надежда» В.Н. Дашкевич.

Март 2008 года

Мурманское морское пароходство названо лауреатом Пятой ежегодной городской премии POWER AWARDS 2008 «Герои Мурманска». С 24 февраля по 21 марта этого года жители столицы Кольского Заполярья выбирали своих героев в пяти номинациях. Событием года мурманчане назвали экспедицию на Северный полюс, которую обеспечивало Мурманское морское пароходство.



Апрель 2008 года

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

Диплом лауреата конкурса в номинации «Профессиональные инженеры» получил ведущий инженер-конструктор – руководитель судомеханического сектора проектно-конструкторского бюро службы технического развития Департамента технической политики Алексей Цветков. В номинации «Творческие коллективы» дипломом был отмечен авторский коллектив специалистов Департамента технической эксплуатации атомного флота.

✓ Мурманское морское пароходство успешно завершило уникальную модернизацию теплохода «Михаил Стрекаловский». Переоборудование теплохода проходило на судовой верфи Shengxi Shipyard (Китай) и было завершено раньше установленного срока. Кроме удлинения судна на один трюм, были демонтированы грузовые краны. В результате проделанных работ увеличилась грузоподъемность теплохода на 4 тысячи тонн, длина – на 18,4 метра, декейт – более чем на 4 тысячи тонн. Проведенная модернизация позволила значительно увеличить эксплуатационные характеристики судна, производительность работы, его маневренные и мореходные качества, а также снизить расходы



Курс на обновление флота

22 сентября Мурманское морское пароходство отмечает очередной день рождения. О достижениях и перспективах Компании рассказывает Генеральный директор ММП Александр Медведев.

– В последние годы флот Мурманского морского пароходства стремительно обновляется. В его состав уже вошли три новых балкера «Грумант», «Поморье» и «Заполярье» грузоподъемностью 23,6 тысячи тонн каждый, а также танкеры «Натали» и «Надежда» грузоподъемностью по 150 тысяч тонн. В апреле и июне следующего года флот Мурманского пароходства пополнят еще два балкера из серии «Грумант». Эффективная стратегия обновления флота позволяет компании оставаться лидером среди российских судовладельцев на рынке транспортных услуг.

Мурманское морское пароходство вводит в строй новые современные суда под Российским флагом, закрепляя приоритеты России на перевозку грузов из портов Балтийского и Белого морей, в освоении и развитии арктической зоны и северных транспортных путей. В соответствии с Программой стратегического развития Мурманского пароходства в ближайшие годы предусмотрено обновление флота на 80%, в основном, за счет покупки и строительства новых судов. Основные проекты, куда будут вложены средства, это строительство (покупка) двух танкеров грузоподъемностью 150 тысяч тонн, строительство 12-ти технологичных балкеров грузоподъемностью до 30 тысяч тонн с ледовым классом 1В, предназначенных для перевозки угля и удобрений, а также модернизация транспортных судов, связанная с увеличением их грузоподъемности.

– Мурманское морское пароходство с момента основания специализировалось на перевозках грузов в Арктике. Каковы планы Компании в отношении арктических перевозок?

– Мурманское пароходство играет ключевую роль в доставке грузов в арктические районы России, наши суда выполняют в последние годы до 80 процентов грузоперевозок по трассам Северного морского пути.

Компания активно развивает нефтеналивные перевозки на всем протяжении арктической зоны от порта Архангельск в Белом море вплоть до порта Певек в Восточно-Сибирском море. К ним добавился и вывоз углеводородного сырья с месторождений российского Севера – Варандея, Колгуева, Приобских месторождений, Якутии. Так, в апреле 2007 года Мурманское морское пароходство совместно с Северным морским пароходством осуществило доставку строительных материалов к западному побережью полуострова Ямал, на ледовый причал поселка Харасавэй. Доставка грузов выполнялась на необорудованный берег на припайный лед.

Нынешним летом танкерный флот Мурманского морского пароходства осуществляет вывоз нефти из Обской губы до плавучего нефтехранилища «Белокаменка» в Кольском заливе в количестве около 233 тыс. тонн. Рейсы будут выполняться до конца сентября – начала октября 2008 года. А в июне балкер «Юрий Аршеневский» выполнил важный рейс – доставил оборудование для Ванкорского нефтяного месторождения. Это был сложный и уникальный рейс. Сложность ситуации состояла в том, чтобы успеть доставить груз в сроки, поскольку река Большая Хета, где расположена база Ванкор, пригодна для судоходства лишь на протяжении одной недели в году. Тем не менее мурманские моряки уложились в этот предельно сжатый срок.

Кроме того, Мурманское морское пароходство сохраняет традиционные направления грузоперевозок – экспорт угля и апатита в Западную Европу.

Перед Компанией стоят большие и ответственные задачи, и я хочу пожелать всему коллективу Мурманского пароходства успехов в осуществлении всех наших планов.

Подготовил Олег СМОЛЕНСКИЙ.

Календарь



22 сентября – 69 лет назад (1939) организовано Мурманское Государственное морское сухогрузное и пассажирское пароходство Наркомфлота.

3 октября – 150 лет назад (1858) император Александр II утвердил и подписал Устав «Акционерного Северодвинского пароходного общества», ны-



не – ОАО «Северное речное пароходство».

24 октября – 70 лет назад (1938) создана Автобаза пароходства.

29 октября – 110 лет назад (1898) спущен на воду ледокол «Ермак» – первый в мире ледокол, предназначенный для проводки судов в Арктике. Он работал в составе Мурманского пароходства более 20 лет.



Октябрь–ноябрь – 25 лет назад (1983) атомные ледоколы «Арктика», «Ленин», «Сибирь» Мурманского морского пароходства совместно с дизель-электрическими ледоколами успешно вывели группу сухогрузных судов и тан-

керов, оказавшихся в экстремальных ледовых условиях Чукотского моря.

6 ноября – 35 лет назад (1973) открыла свои двери для моряков Мурманского пароходства и гостей города гостиница «Моряк».



17 декабря – 85 лет назад (1923) создана экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН).

31 декабря – 20 лет назад (1988) поднят Государственный флаг СССР на атомном лихтеровозе «Севморпуть». Судно вошло в состав Мурманского морского пароходства.



год грядущий...

на топливо при увеличении грузоподъемности судна.

✓ 23 апреля на торжественной церемонии в Министерстве транспорта РФ Нагрудные знаки отличия «За безаварийную работу на морском транспорте» 1 степени вручены капитану ОАО «Мурманское морское пароходство» Альфреду Загорскому и старшему механику Михаилу Зурову.

✓ Завершена модернизация супертанкера «Надежда» – одного из самых крупных танкеров под российским флагом. В результате проделанных работ судно соответствует всем международным требованиям. Танкер оборудован двойным дном и двойными бортами. Теперь его грузоподъемность составляет 166 тысячи 429 куб. метров. Танкер «Надежда» освидетельствован Российским морским регистром судоходства и Det Norske Veritas (DNV) и имеет совместный класс.



Май 2008 года

По решению руководства ОАО «Мурманское морское пароходство» в начале мая атомоход «Арктика» экстренно изменил курс для оказания помощи группе российских граждан. По просьбе Архангельского Управления гидрометеослужбы с острова Хейса (архипелаг Земля Франца-Иосифа) была эвакуирована женщина, которая находилась в тяжелом состоянии. На борту атомохода судовой врач-хирург и фельдшер оказали пациентке квалифицированную медицинскую помощь,

предотвратив тем самым угрозу для ее жизни. Кроме того, амбулаторно была оказана необходимая медицинская помощь четверым заболевшим сотрудникам объединенной гидрометеостанции имени Кренкеля, которая базируется на острове Хейса.

✓ 30 мая состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО «Мурманское морское пароходство», на котором были подведены итоги финансово-хозяйственной деятельности компании за 2007 год. Объем всех перевозимых грузов морским транспортом собственно Мурманского морского пароходства составил в 2007 году 7365 тысячи тонн. Доходы от всех видов деятельности Компании за 2007 год составили: по основной деятельности – 7,1 млрд. рублей, Доходы от работы флота составили 5,6 млрд. рублей, от прочих видов деятельности – 1,5 млрд. рублей. Чистая прибыль за 2007 год после начисления всех обязательных платежей составила 760,2 млн. руб., что превышает аналогичный показатель прошлого года в 2,6 раза.

Июнь 2008 года

Более 200 детей работников Мурманского морского пароходства отдохнули летом в детском оздоровительном центре «Зори Анапы». По традиции был организован выезд детей в чetyре смены продолжительностью 21 день каждая.

✓ 10 июня на борту атомохода «Вайгач» принимали высоких гостей – министров иностранных дел России и Норвегии – Сергея Лаврова и Йонаса Стере. Они дали пресс-конференцию по итогам двухдневной встречи. По окончании переговоров главы внешнеполитических ведомств подписали соглашение о разграничении морских границ в районе Варангер-фьорда.



✓ Многоцелевое универсальное судно типа СА-15 «Юрий Аршеневский», предназначенное для перевозки генеральных грузов в сложных ледовых условиях, выполнило доставку оборудования для Ванкорского нефтяного месторождения из порта Архангельск в порт Дудинка.

✓ 26 июня на Брянском машиностроительном заводе (БМЗ) состоялись испытания судового двигателя типа 6S50MC-C (ДБ62) мощностью 12900 эл.с., предназначенного для Мурманского морского пароходства. Это был юбилейный – тысячный дизель, произведенный на этом предприятии. Мурманское морское пароходство заказало на БМЗ три судовых двигателя в рамках реализации программы строительства новых судов. Двигатели, изготавливаемые на БМЗ, позволяют работать на высококачественных сортах топлива, а, следовательно, являются более экономичными.

Июль 2008 года

ОАО «Мурманское морское пароходство» заключило договор с ОАО «Российская инновационная топливно-энергетическая компания» на каботажную перевозку нефти. По данному контракту танкеры «Индиго», «Хатанга» и «Александр Следзюк» осуществляют вывоз нефти из Обской губы до плавучего нефтехранилища «Белокаменка» в Кольском заливе в количестве около 233 тыс. тонн. Рейсы будут выполняться танкерами Мурманского морского пароходства до конца сентября – начала октября 2008 года.

✓ Атомоход «Арктика» отправился на помощь терпящей бедствие дрейфующей станции «Северный полюс-35». Из-за разломов льда и опасной близости к берегам Шпицбергена станцию необходимо было срочно эвакуировать, снять с льдины полярников и оборудование. Операция выполнена успешно.

✓ В июле-августе теплоход «Поларис», арендованный английской компанией «Poseidon Arctic Voyages», совершал морские круизы в Арктике из норвежского порта Лонгйирбюен, что на Шпицбергене. Туристы из Германии, Австрии, России и других европейских стран знакомились с природой и животным миром Шпицбергена, а затем, совершив морской переход к берегам архипелага Земля Франца-Иосифа, и с уникальным миром жемчужины Арктики.

Август 2008 года

27 августа ОАО «Мурманское морское пароходство» и ФГУП «Атомфлот» подписали акты о передаче судов с ядерной энергетической установкой и судов атомного технологического обслуживания из доверительного управления ОАО «ММП» в хозяйственное ведение ФГУП «Атомфлот».

✓ 20 августа на китайской верфи Ченгси Шипъярд (Chengxi Shipyard) состоялась торжественная церемония приемки нового судна – балкера «Заполярье». На теплоходе был поднят флаг России. 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.

знаменательных событий в жизни ОАО «Мурманское морское пароходство» и истории Арктики на сентябрь 2008 – сентябрь 2009 годов

1 января – 50 лет назад (1959) введена в эксплуатацию Плавмастерская Мурманского морского арктического пароходства, ныне БТОФ.



1 января – 40 лет назад (1969) капитан теплохода «Грумант» Михаил Константинович Сисыков завоевал почетный канадский приз «Золотая трость».

1 января – 30 лет назад (1979) капитан теплохода «Юта Бондаровская» Станислав Мефодьевич Пустовойт завоевал почетный канадский приз «Золотая трость».

8 января – 160

лет назад (1849–1904) родился вице-адмирал Российского флота, выдающийся флотоводец, ученый, исследователь морей и океанов Степан Осипович Макаров.



10 января – 25 лет назад (1984) поднят Государственный флаг СССР на теплоходе «Кандалакша».

18 января – 30 лет назад (1979) поднят Государственный флаг СССР на теплоходе «Александр Суворов».

19 февраля – 95 лет назад (1914) известный полярный исследователь Г.Я. Седов с матросами Г.В. Линником и А.М. Пустошным на собачьих упряжках отправился к Северному полюсу с зимовавшего в бухте Тихой судна «Святой муч. Фока».

4 марта – 55 лет назад (1954) поднят Государственный флаг СССР на дизель-электророходе «Лена» – первом серийном транспортном судне для автономного арктического плавания, участнике Первой Комплекс-



ной антарктической экспедиции.

5 марта – 95 лет назад (1914) на пути к Северному полюсу скончался руководитель первой русской экспедиции к Северному полюсу Г.Я. Седов (1877–1914).

21 апреля – 30 лет назад (1979) поднят Государственный флаг СССР на теплоходе «Михаил Кутузов».

23 мая – 65 лет назад (1944) из Мурманска вышел последний полярный конвой «РА-67» в составе 23 судов стран-союзниц антигитлеровской коалиции.

7 июня – 25 лет назад (1984) поднят Государственный флаг СССР на теплоходе «Капитан Назарьев».

26 июня – 55 лет назад (1954) поднят Государственный флаг СССР на дизель-электророходе «Обь» – флагмане антарктических экспедиций.



30 июня – 25 лет назад (1984) поднят Государственный флаг СССР на теплоходе «Анатолий Ляпидевский».

8 июля – 10 лет назад (1999) танкер «Котлас» введен в состав флота Мурманского морского пароходства.

20 июля – 30 лет назад (1979) поднят Государственный флаг СССР на теплоходе «Адмирал Ушаков».



26 августа – 90 лет назад (1919) родился известный полярный капитан Мурманского пароходства, Герой Социалистического Труда Юрий Сергеевич Кучиев.

28 августа – 90 лет назад (1919) родился главный инженер-механик атомных ледоколов, Герой Социалистического Труда Александр Калинович Следзюк.

20 сентября – 75 лет назад (1934) завершилось сквозное плавание ледореза «Федор Литке» Северным морским путем с востока на запад, совершенное за одну навигацию.

22 сентября – 70 лет назад (1939) образовано Мурманское морское пароходство.

22 сентября – 10 лет назад (1999) ОАО «ММП», первой из судоходных компаний России, вручен Сертификат соответствия системы качества», подтверждающий международный уровень его работы.

В сентябре 1978-го года на грузовом теплоходе «Петр Великий» был поднят Государственный флаг СССР. Так началась история одного из первых сухогрузов серии «полководцы». За годы своей работы суда этой серии стали настоящей визитной карточкой Мурманского морского пароходства.

Датой подъема флага на судне считается 8 сентября, но у экипажа есть на сей счет свое мнение.

— К сожалению, у нас не сохранились документы, в которых была бы указана эта дата, но нам точно известно, что это начало сентября, — рассказывает капитан судна Владимир Сюсин. — Посоветовавшись с экипажем, мы решили считать днем рождения нашего судна 5-е сентября.

За три десятка лет наш теплоход побывал практически во всех портах мира, — продолжает капитан, — судном перевезено огромное количество угля, зерна, апатитового концентрата и других грузов. «Петр Великий» был всегда на хорошем счету у администрации Компании, экипажу судна не раз доверяли сложные рейсы и ответственные задания.

Сухогруз «Петр Великий» стал пятым по счету теплоходом, на котором была реализована программа Мурманского морского пароходства по омоложению судов. В конце 2004 года на китайской верфи Ченгси теплоход прошел модернизацию. В течение 51 дня на судне был установлен дополнительный трюм, благодаря чему объем перевозимых грузов увеличился на 4500 кубометров. Теплоход стал длиннее на 18,5 м, и теперь его длина составляет 180 метров. Также на судне была произведена замена рулевого устройства на более современный тип, увеличена геометрия пера руля, установлены бортовые кили, благодаря этим мероприятиям улучшились мореходные качества и маневренные характеристики теплохода. Кроме того, на судне были обновлены бытовые помещения и оборудование.

По мнению капитана, своей счастливой морской судьбой теплоход во многом обязан гордому имени на борту.

— Банально, но факт: как корабль назовешь, так он и поплывет, — говорит Владимир Петрович, — к тому же работа под именем основателя российского флота очень ко многому обязывает, дисциплинирует, подстегивает. Вот и стараемся всеми силами соответствовать и не опозорить славное имя одного из величайших правителей Российского государства. Судно — оно с характером. А я всегда говорю, что судно обладает душой. моряки искренне любят свой теплоход и относятся к нему, как к человеку, которого ценишь, любишь и боишься потерять. И можно сказать, что суда отвечают им тем же и помогают в трудную минуту.

Несмотря на довольно приличный возраст судна, в экипаже еще остались те, кто застал «юность» этого теплохода. К таким старожилам относится потомственный моряк, третий механик Александр Сморолин. В экипаже «Петра Великого» он работает уже 25 лет.

— На «Великий» я попал 1983-м году, — начинает рассказ Александр Максимович, — сразу после окончания Ленинградского арктического училища. Это тогда было совсем новое судно — «младенец». Только пять лет, как сошло со стапелей судостроения. И вот уже четверть века как я работаю здесь. Бывали, конечно,



Александр Сморолин

единичные рейсы на других теплоходах, но это были «вынужденные меры». Я остаюсь преданным своему судну.

Семью Сморолиных уже можно назвать морской династией. Отец Александра, Максим Александрович — капитан. Он без малого тридцать лет жизни посвятил Мурманскому морскому пароходству. Работал на судах серий «пионеры», «ГЭС» и других.

— Естественно, желание и стремление стать моряком я получил «по наследству» от отца. Сейчас вот и мой старший сын задумывается о том, чтобы продолжить семейную традицию. Но что из этого выйдет — пока не знаю, — говорит Александр Максимович.

За долгие годы в экипаже «Петра Великого» Александру Сморолину



Теплоход «Петр Великий» под погрузкой угля в Мурманске

пришлось работать с немалым числом людей. Не все из них продолжили работать в море. Но, как убедился третий механик, многие с радостью и теплотой вспоминают время работы на этом судне.

— Благодаря Интернету я нашел много людей, с которыми в разное время сводил теплоход «Петр Великий». Эти люди, хоть и проработали здесь совсем не долго, и даже с морем «завязали», все равно очень интересуются судьбой судна. Даже был случай, когда мы стояли в порту одного города, где проживал один из бывших членов экипажа, работавший у нас очень давно. Этот человек специально пришел в порт, чтобы просто

посмотреть на теплоход, где работал, вспомнить былые времена, узнать, как сложилась жизнь его знакомых.

Конечно, судьбу предугадать нельзя, — считает Александр Сморолин, — но поменять «Петр Великий» на другое судно мне было бы очень тяжело, да и вряд ли бы согласился. Ведь это очень больно переходить со своего судна, когда ты посвятил ему много лет и сделал для него много доброго. Другое судно — это другой «организм», другие люди, другие традиции, взаимоотношения. Это так новая работа, жизнь, семья.

Подготовила Дарья ДОЦЕНКО.
Фото автора.

на разных широтах

Экспедиция в Арктике

В Арктике начала работу российская дрейфующая станция «Северный полюс-36» (СП-36). Открытие станции, по традиции, ознаменовалось поднятием флага и передачей первой метеосводки. Государственный флаг Российской Федерации поднял начальник станции СП-36 Юрий Катраев. Были подняты еще три флага: города Санкт-Петербурга, Арктическо-Антарктического научно-исследовательского института и Международного Полярного года.

Льдина, на которой расположилась «СП-36», находится между Северным полюсом и островом Врангеля, над котловиной Подводников, расположенной между хребтами Ломоносова и Менделеева. Как ожидается, дрейф будет происходить в сторону Северного полюса, к Канадскому сектору Арктики.

Работы по посадке на лед российской дрейфующей станции «Северный полюс-36» в Арктическом бассейне Северного Ледовитого океана начались 3 сентября. К ним приступили, ког-



да координаты научно-экспедиционного судна «Академик Федоров», на борту которого находились полярники и грузы для станции, составляли 82 градуса 34 минуты северной широты и 171 градус 58 минут восточной долготы.

Ученые рассчитывают, что «СП-36» просуществует около года. На ней будут работать 18 специалистов. Предыдущая российская дрейфующая станция «СП-35», открывшаяся в сентябре 2007 года, завершила работу в середине июля. Станция была в дрейфе в центральной части Северного Ледовитого океана 298 суток, пройдя по сложной траектории более 2,5 тыс. км.

Основные цели работ на российских дрейфующих станциях — проведение круглогодичных метеорологических, аэрологических, ледовых и океанографических наблюдений, осуществление комплексного мониторинга современного состояния и загрязнения окружающей среды в высокоширотных районах дрейфа. Кроме того, ученые занимаются исследованиями процессов, определяющих современные интенсивные климатические изменения в центральной Арктике, и оценкой их влияния на природную среду и экосистемы арктического региона России.

Новый порт Мурманска

В схеме развития Мурманского транспортного узла предусмотрено создание круглогодичного глубоководного морского хаба по переработке контейнерных, нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений. Транспортный узел будет интегрирован в международный транспортный коридор «Север — Юг».

В границах МТУ появятся контейнерный и дистрибуционный терминалы, логистический центр, автомобильные и железнодорожные дороги, ведущие к портовым сооружениям на восточном берегу Кольского залива, а также железнодорожная ветка «Выходной — Лавна». В генеральной схеме предусмотрена реконструкция существующего портового комплекса, а также создание новых портовых мощностей. На западном берегу Кольского залива в генеральной схеме развития Мурманского транспортного узла запланировано строительство нового порта, где в

том числе будут перерабатываться уголь и нефть.

Увеличение грузооборота на сегодня во многом зависит от реконструкции станции Мурманск. Сроки строительства станции разгрузки вагонов с системой конвейеров будут рассмотрены в ближайшее время. Началом реализации проекта создания принципиально нового хаба можно считать строительство станции разгрузки вагонов и транспортно-конвейерной системы, которое началось в морском торговом порту. Проект оценивается почти в два миллиарда рублей. Завершить работы планируется в 2010 году. Предполагается, что обработка железнодорожных вагонов на новой станции не только обеспечит их сохранность, но и сократит время выгрузки и повысит грузооборот порта.

В рамках этих проектов на месте будущего порта в ближайшие несколько месяцев будут проведены геологические и геодезические изыскания. В 2008 году на эти цели в федеральном бюджете предусмотрено 300 млн. рублей. Общая стоимость проектирования оценивается в 900 миллионов. По подсчетам экспертов, к 2010 году грузооборот Мурманского транспортного узла составит 28,5 миллионов тонн в год, а 2020 году — 52 миллиона тонн.

Мост через Балтийское море

Германия и Дания подписали официальное соглашение о строительстве двадцатикилометрового моста через Балтийское море. Стоимость проекта составляет 4,29 миллиардов евро. Планируется, что возведение моста, который будет совмещать железную дорогу и автомобильную трассу, завершится в 2018 году.

Согласно утвержденному проекту, мост будет содержать четырехполосную автодорогу и двухколейную железную дорогу. Расходы по возведению моста возьмут на себя частные инвесторы и Европейский союз. Начало строительства намечено на 2012 год.

Тем не менее, представители немецких органов местного самоуправления и защитников окружающей среды считают, что строительство моста причинит вред окружающей среде, и в нем нет острой необходимости.

Труженик арктических морей

В середине сентября из канадского сектора Арктики в родной порт вернулся ледокол Мурманского морского пароходства «Владимир Игнатюк». Впереди у моряков небольшой отдых, а затем очередная интересная и высокопрофессиональная работа.

Дизельный ледокол «Владимир Игнатюк» – современный арктический ледокол. Он был приобретен ОАО «Мурманское морское пароходство» в 2003 году и сразу приступил к работе в Арктике. Судно названо в честь Владимира Адамовича Игнатюка – начальника Мурманского морского пароходства в 70–80-е годы прошлого века, человека, немало сделавшего для развития Компании и Северного морского пути. На ледоколе работают опытные моряки Мурманского мор-

ского пароходства. За плечами каждого из них большая школа работы на дизель-электрических ледоколах.

Во время первой зимней навигации ледокол участвовал в обеспечении транспортировки нефти Тимано-Печорских месторождений. В районе портопункта Варандей (Печорское море) действовал Арктический подводный погрузочный терминал. Его круглогодичную эксплуатацию и техническое обслуживание Мурманское пароходство осуществляло собственными силами. Рейдовую погрузку нефти в зимних условиях успешно обеспечивал ледокол «Владимир Игнатюк».

Под этими обыденными словами кроется весьма сложная, подчас ювелирная работа моряков. Ведь многие производственные операции выполнялись в близком контакте с танкерами, стоящими под погрузкой. Права на ошибку не было. Дополнительные проблемы создавали неблагоприят-

ные погодные условия – сильные ветры и течения, которые преобладают в этом районе Печорского моря.

Помимо обеспечения ледокольной проводки ледокол может выполнять и другие виды работ. Он может использоваться и как морской буксировщик, и как судно-снабженец. Эти его возможности были использованы Мурманским морским пароходством при работе в канадской Арктике с энергетической компанией «Devon». Летом 2005 года была успешно проведена операция по буксировке крупного плавучего объекта компании «Devon» – буровой платформы SDC – в море Бофорта.

Позднее «Владимир Игнатюк» был использован в другом важном проекте в этом районе Арктики. На этот раз партнером Мурманского морского пароходства стал концерн «Shell». Это сотрудничество длится уже на протяжении трех лет. В море Бофорта находится буровая установка концерна «Shell». Мурманские моряки успешно осуществили буксировку буровой, поставили ее на якоря. В следующем году «Владимир Игнатюк» отбуксирует буровую платформу в другой район, к берегам Аляски, где будут проводиться буровые работы по разведке шельфа.

Следует отметить, что зиму 2007–08 годов ледокол находился в холодном отстое у берегов Канады, судно было законсервировано, стояло без экипажа. В мае на борт «Владимира Игнатюка» вернулись моряки Мурманского морского пароходства и расконсервировали ледокол. Его энергетические установки и оборудование вновь начали работу в штатном режиме.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

Буксировка буровой платформы в море Бофорта



Интернет-окно пароходства

23 августа 2008 года запущен новый сайт Мурманского морского пароходства. Данный проект является результатом совместной работы специалистов компании «Блиц» (проектирование, техническая реализация, дизайн и верстка) и Управления собственности и стратегического развития ММП (проектирование, анализ «usability» сайта, информационное наполнение). Каждый из участников рабочей группы вложил в этот проект максимум своих профессиональных знаний и применил весь накопленный опыт, благодаря чему новый сайт www.msc.ru получился действительно удобным как для его посетителей с точки зрения получения информации, так и в плане поддержки и продвижения самого сайта.

Целью создания нового сайта была разработка качественного информационного источника, наиболее полно отражающего современное позиционирование Компании. Разработан новый дизайн, изменены структура и информационное наполнение. В результате чего сайт стал красивее и приобрел такие несомненные достоинства как легкость в восприятии и узнаваемый стиль. Также видоизменен внутренний пользовательский интерфейс. Особое внимание было уделено разделу «Флот» пароходства.

Актуальная информация и структура делают новый сайт полезным инструментом при работе с заинтересованными пользователями (партнерами, акционерами, инвесторами, потенциальными клиентами, сотрудниками ММП и т.д.). Информация на сайте удобно расположена и не требует долгих поисков. Дизайн сайта органично гармонирует с его концепцией и содержанием, а продуманная навигация не доставляет никаких неудобств. С помощью статистики сайта сотрудники

Компании имеют возможность определить активность пользователей, пришедших на сайт, оценить эффективность работы сайта.

В настоящий момент завершается работа над панелью управления сайта, что является одним из главных преимуществ нового сайта по сравнению с предыдущим. Теперь сотрудники пароходства, отвечающие за информационное наполнение определенных разделов сайта (новости, отчетность для акционеров и инвесторов, вакансии, флот и т.д.), смогут сами в любое время вносить все необходимые изменения. Это необходимо для эффективной жизнедеятельности сайта.

Уважаемые коллеги, приглашаем всех желающих посетить новый сайт ММП и надеемся, что Вы оцените его по достоинству.

Управление собственности и стратегического развития ММП.



Премия имени Маслова

Общественный совет по присуждению Премии имени моряка, писателя и общественного деятеля Кольской земли Виталия Семеновича Маслова извещает об очередном приеме заявок на соискание награды общественного признания в 2008 году. Рассмотрение заявок будет проводиться до 1 декабря. Крайний срок подачи заявлений – 20 ноября. О порядке их оформления и подачи можно узнать в Пресс-службе ОАО «Мурманское морское пароходство» (ул. Володарского, дом 6). Контактный телефон: 481-356.

Общественная премия имени В.С. Маслова была учреждена Мурманским морским пароходством в 2005 году. Лауреатами премии с момента ее учреждения уже стали мастер-умелец из села Варзуга Петр Заборщиков, добровольно и безвозмездно реставрирующий архитектурные памятники поморской культуры, писатель, автор романа-эпопеи «Перелом» Николай Скомный, профессор кафедры литературы Мурманского государственного педагогического университета Людмила Пантелева.

Выбор лауреата премии проводится тайным голосованием членов Общественного совета, в состав которого вошли представители общественности Мурманской области. Почетный диплом, знак лауреата и денежная премия в размере 30 тысяч рублей будут вручены лауреату на традиционных Масловских чтениях, проводимых в декабре в Мурманском государственном педагогическом университете.

Поморский ход на родину писателя

18 сентября от мурманского памятника основателям славянской письменности Святых Кириллу и Мефодию дан старт нового Поморского хода. Он свяжет Кольский Север и Архангельскую область и пройдет до архангельской деревни Семжа и обратно.

Семжа – родная деревня замечательного прозаика-мурманчанина, моряка Мурманского морского пароходства Виталия Маслова. Ход посвящен его памяти, а также 70-летию Мурманской области и 30-летию областной писательской организации.

Участников экспедиции – поэтов и прозаиков, журналистов, учителей, краеведов, библиотекарей, школьников – ждут тринадцать населенных пунктов: Медвежьегорск, Пудож, Каргополь, Плесец, Холмогоры, Ломоносово, Пинега, Мезень, Каменка, Семжа, Архангельск, Северодвинск, Онега. В каждом городе и поселке состоятся встречи участников со школьниками и студентами, местными писателями, пройдут литературные вечера.

В Семже участники Хода посетят могилу писателя и легендарный Дом памяти – музей, созданный усилиями Виталия Маслова. На доме, где родился писатель, будет установлена мемориальная доска. А в Мезени пройдет большой литературный вечер памяти автора «Зыряновой бумаги» и «Восьминки».

«Ракушка» – в подарок

В рамках программы благотворительности ОАО «Мурманское морское пароходство» оказало помощь в организации празднования Дня города воинской славы, который проходил 12–14 сентября в ЗАТО города Полярный. Наша судоходная компания совместно с ЗАО СПТБ «Звездочка» выделила средства на покупку навеса для уличной эстрады. Известная в народе как «ракушка» эстрада была приобретена в комплекте с компрессорной установкой. Об этом сообщила на своих страницах муниципальная газета «Полярный вестник».

В сентябре 50-летний юбилей отметил директор Департамента безопасности мореплавания Мурманского морского пароходства Владимир Ермолин. Он поделился с корреспондентом газеты «Арктическая звезда» своими размышлениями о жизни, работе и о том, как добиться успеха. Что же для этого требуется?

Стать специалистом

Владимир Ермолин по месту своего рождения человек «сухопутный» – из хлебного Ставропольского края. Но морские ветры добрались и туда, правда, не с Черного моря, которое ближе, а с Балтики, где служил отец. Воспоминания отца в какой-то мере определили путь сына – в Ленинградское мореходное училище, откуда в 1980 году Ермолин и пришел в Мурманское пароходство матросом. Затем учился заочно в «макаровке», двигался по карьерной лестнице.

На легендарном дизель-электроходе «Лена» Владимиру Анатольевичу довелось работать в треугольнике Куба – Канада – Европа. А в Антарктиде он побывал только на теплоходе «Алла Тарасова». Пассажирский флот стал для Ермолина основным. Летом были арктические экспедиции на севере – по контракту с иностранной компанией. А на зиму уходили на юг и делали рейсы из Ушуйи (Аргентина) на антарктическое побережье.

– Я благодарен тем людям, с которыми по жизни сталкивался, – рассказывает Владимир Анатольевич, – всем, у кого в процессе работы учился. Это Павел Алексеевич Котомкин – администратор с большой буквы. Помимо того, что это был хороший капитан, он умел работать с людьми. Борис Федорович Аниско много подсказывал в каких-то критических или просто жизненных ситуациях. Борис Иванович Марков делал из меня судоводителя. Когда есть доверие со стороны капитана, это очень быстро позволяет получить уверенность в себе и опыт. Вот в ПДНВ везде декларируется компетентность. Но оказалось, что для нее нет однозначного определения. А для себя я вывел: компетентность – это умение человека применять свои знания на практике. И вот этот симбиоз знаний и практики позволяет любому человеку в любой области деятельности быть высококлассным специалистом.

После работы на «пассажирах» Ермолину предложили пойти работать в кадры. И предложение было неожиданное, и работа новая. Но человек, который уже научился управлять большим коллективом, а это и экипаж, и пассажиры, вполне способен расширить масштаб деятельности. Владимир Ермолин возглавил Службу кадров Департамента социальной политики ММП и занимал должность начальника Службы кадров пароходства около пяти лет.

– Если я долго занимаюсь чем-то одним, – поясняет Владимир Анатольевич, – то это начинает немного «приедаться», и хочется «расширить горизонты». Начинаешь пытаться проанализировать собственную работу, переосмыслить и найти какие-то скрытые резервы и направления. Как раз кад-



Владимир Ермолин:

«Безопасность мореплавания – это человеческие жизни»

ры после капитанского мостика – это было абсолютно другое направление деятельности.

Понимать моряков

Таким же неожиданным стало для Владимира Ермолина в 2005 году предложение возглавить Департамент безопасности мореплавания (ДБМ). Неожиданным, но закономерным.

– Это то, чему я когда-то учился, – говорит он. – А направлений работы здесь огромное количество. И ответственность, которую нужно оправдывать. Ответственность не только перед руководством, но и перед моряками, потому что безопасность мореплавания – это, на мой взгляд, в первую очередь – человеческие жизни. Жизни тех людей, которые находятся в море, в сложных условиях. Пройдя путь от матроса до капитана, я их прекрасно понимаю и стараюсь помогать своими знаниями и опытом.

Основная деятельность Департамента – это управление безопасностью, – продолжает Владимир Анатольевич. – Мы стараемся не плыть по течению, не заниматься только разбором аварийных ситуаций, произошедших на флоте, а управлять этими ситуациями с тем, чтобы аварий просто не было. А что такое авария? Это череда, цепочка каких-то событий, которые приводят к беде. Если вовремя определить слабые звенья и разорвать эту цепь, то авария не произойдет. Основная наша рабо-

та как раз и заключена в том, чтобы своевременно определить развивающуюся аварийную ситуацию и вовремя в нее вмешаться, чтобы избежать этой аварии.

А вопросы в ведении ДБМ абсолютно разноплановые. Это и пожаробезопасность, не только на судах, но и на береговых объектах, и вопросы гражданской обороны, мобилизационной готовности флота, техники безопасности и охраны человеческой жизни на море, внедрение новой техники и средств судовождения, новых методов судовождения.

– Без той команды, которая у нас сложилась и которую я считаю очень работоспособной, со всеми этими направлениями не справиться, – подчеркивает Владимир Ермолин. – Эта команда единомышленников позволяет держать уровень безопасности мореплавания в Компании на достаточной высоте так, что серьезных аварий и происшествий у нас нет.

Работать с людьми

Основной фактор повышения безопасности мореплавания это обновление флота. Строительство новых судов – направление, которое сейчас принято и осуществляется в Мурманском морском пароходстве. Новое судно работает значительно эффективнее и надежнее, и Компания вкладывает серьезные средства для того, чтобы безопасность мореплавания в ММП была на самом высоком уровне.

А в Департаменте это, по глубокому убеждению Владимира Ермолина, в первую очередь, работа с судоводительским составом, с капитанами: если человек не соответствует высоким требованиям, которые предъявляет Компания, то его нельзя допускать на борт судна.

– Уровень подготовки морских специалистов, к сожалению, снизился, – констатирует Владимир Анатольевич. – С выпускниками морских учебных заведений приходится очень много работать, чтобы специалист действительно отвечал всем требованиям и безопасно эксплуатировал судно. Это задача и Службы безопасности мореплавания, и капитанов, потому что только на рабочем месте можно и понять человека, и помочь ему освоить свою специальность.

В 2008 году специалисты ДБМ провели Месячник культуры судовождения. Его цель – помочь молодым судоводителям освоить свое судно. Им предлагалось выполнить расчеты остойчивости судна, держащей силы якорей, оценку погодных условий, в которые попадает судно, другие факторы. Отчеты и отзывы капитанов позволили получить информацию о судоводи-

тью Америки, а «Данилкин» спустился южнее и прошел благополучно в нормальных условиях. Точно так же любые другие районы, где возникают неблагоприятные погодные условия, у нас отслеживаются, мы связываемся с судами, даем капитанам рекомендации, если есть необходимость – дополнительную информацию по погодным условиям, по прогнозам. И это позволяет избежать штормовых повреждений на судах.

Аналогичные меры специалисты Департамента принимают и в отношении пиратства. Районы, где повышен риск нападения пиратов, отслеживаются. Капитанам дают рекомендации, чтобы избежать этих районов. Есть инструкции, разработанные для экипажей, как действовать в критических ситуациях. Есть международное руководство, которое используется на наших судах. Немаловажно и проведение регулярных учений.

– Еще один внешний фактор, который влияет на нашу работу – это проверки в портах – продолжает Владимир Анатольевич. – На саму проверку государством порта при заходе наших судов мы, естественно, не можем повлиять, но подготовка судна и экипажа к таким проверкам – это тоже одно из ключевых направлений нашей деятельности. С тем, чтобы судно было готово, и проверки заканчивались без задержаний и без критического количества замечаний. Это вопрос, требующий постоянного контроля.

Анализировать

Чтобы сложить все многообразные факторы и аспекты безопасности мореплавания в одну картину, требуется анализ.

– У нас очень большая работа ведется именно по анализу, – подчеркивает Владимир Ермолин. – Аварийность, проверки, состояние техники безопасности на судах – все это анализируется. И анализируя, мы принимаем определенные шаги и действия для того, чтобы избежать аварий, задержания судов, травм на борту судов и загрязнения окружающей среды. Это основные направления, которые требуют постоянного контроля и постоянной работы с судами и экипажами.

Быть на связи

Свободного времени у директора Департамента безопасности мореплавания довольно мало. Как считает Ермолин, нельзя из этой работы выключаться, иначе в необходимый момент можно не оказаться на связи, и это может привести к каким-то сложным ситуациям на флоте. Даже в субботу и воскресенье дома приходится заглянуть в компьютер, посмотреть ситуацию, связаться с каким-то судном...

А заинтересованность в том, чтобы на флоте пароходства все было в порядке, у Владимира Анатольевича теперь есть не только служебная, но и личная. Окончив мореходку, третьим помощником капитана на танкер «Хатанга» пришел его старший сын Дмитрий. Сейчас у него первый контракт, молодой судоводитель осваивает специальность. Младший сын Андрей окончил первый курс «макаровки». И тоже – будущий судоводитель.

Подготовила
Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора.



Приоритеты Компании

В соответствии с Указом Президента РФ «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики», ОАО «Мурманское морское пароходство» продолжает уделять большое внимание работам по повышению энергетической эффективности и экологической безопасности. В частности, использование энергии ветра обсуждалось на одном из последних заседаний совета директоров ОАО «ММП».

По словам Генерального директора ОАО «Мурманское морское пароходство» Александра Медведева, использовать ветроэнергию возможно на океанских маршрутах. Это значительно повысит энергетическую эффективность морских перевозок. Более того, уже сегодня разрабатываются конкретные проекты по использованию ветрогенераторов для обеспечения электроэнергией береговых комплексов всего судохолдинга, в который наряду с ОАО «ММП» входят ОАО «Северное морское пароходство» и ОАО «Северное речное пароходство». Также ветрогенераторы проходят испытания в качестве альтернативных источников питания на самоходных баржах ОАО «Северное речное пароходство».

По мнению руководителей холдинга, сегодня речь не идет о возрождении парусного флота. В то же время использование силы ветра как дополнительного движителя судов значительно повысит энергетическую и экологическую эффективность.

— На сегодня все наши судохолдинговые компании выполнили огромный объем работы по переводу своих флотов на экономически выгодное топливо, — пояснил Генеральный директор ОАО «ММП»



Теплоход «Грумант» — флагман новой серии балкеров

Александр Медведев. — На судах установлено современное оборудование и механизмы, отвечающие мировым требованиям безопасности и охраны окружающей среды. Мы не можем останавливаться на достигнутом и решили для повышения энергетической эффективности и экологической безопасности рассмотреть и природные источники энергии. Не зря высокий профессионализм менеджмента ОАО «ММП» в инновационной деятельности подтвержден Российскими и международными сертификатами.

Постоянное присутствие флота

на международном рынке требует идти в ногу со временем в области экологии и защиты окружающей среды. Для выполнения требований резолюций ИМО, директивных документов (МК МАРПОЛ 73/78 с его дополнениями и изменениями) судовладельцам необходимо поддерживать флот в соответствии с международными экологическими стандартами, которые строго регламентируют виды, количество и районы возможного сброса вредных веществ. Соответственно, суда уже на стадии проектирования оборудуются системами и устройствами, позволяющими им быть

минимально опасными для окружающей среды. А поскольку требования постоянно ужесточаются, оборудование приходится периодически модернизировать или заменять на более эффективное и современное.

С 2006 года в Мурманском морском пароходстве поэтапно переведены на экономически выгодное топливо IFO-380 теплоходы «Иван Сусанин», «Михаил Стрекаловский», «Павел Вавилов», «Капитан Чухчин», «Виктор Ткачев». Ранее они работали на топливе IFO-180. На этих судах модернизированы системы топливоподготовки с установкой современных топливных сепараторов Alfa Laval S-серии и бустерных топливных модулей, позволяющих сжигать более высоковязкие сорта топлива на двигателях старого поколения. Кроме того, за счет непрерывного мониторинга очищенного топлива и масла сепараторы S-серии позволяют на 75% сократить сброс шлама. Подобная модернизация будет произведена и на теплоходе «Капитан Свиридов».

Новые суда «Грумант», «Поморье», «Заполярье» были построены также для эксплуатации на топливе IFO-380 с применением тех же сепараторов S-серии для очистки топлива и масла. На этих судах установлено современное оборудование и механизмы, отвечающие требованиям безопасности и охраны окружающей среды.

Использование высокоэффективных топливных присадок позволяет повысить стабильность топливных смесей, получаемых в результате смешивания дешевых (экономически выгодных) высоковязких топлив с дистиллятными топливами и улучшает качество

сгорания топлива/смесей в двигателях и котлах, а также позволяет значительно сокращать количество шламов.

Для оптимизации расхода топлива и улучшения пропульсивных качеств модернизируемых судов выполняется разворот лопастей гребных винтов, устанавливаются скуловые кили. Практика эксплуатации удлиненных судов подтвердила целесообразность этих мероприятий для повышения энергетической эффективности эксплуатации судов пароходства.

В ближайшее время состоится ремонт и модернизация теплохода «Капитан Свиридов». При окраске корпуса будет впервые применено современное фторполимерное противообрастающее покрытие Intersleek 970. Его главными преимуществами является то, что физико-химические свойства покрытия позволяют существенно снизить шероховатость корпуса судна. Снижение сопротивления корпуса проявляется в уменьшении расхода топлива на ходу или увеличении скорости судна, а также снижении нагрузки на главный двигатель.

На береговых объектах Мурманского пароходства также проводится комплекс мероприятий по рациональному использованию тепло- и энергоресурсов. Работа по исполнению Указа Президента РФ и обеспечения международных конвенций в целях повышения энергетической эффективности и экологической безопасности эксплуатации флота Мурманского морского пароходства будет продолжена.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

в дочерних компаниях

Речники обновляют флот

Добрые вести приходят из Северного речного пароходства накануне его 150-летнего юбилея, который судохолдинговая компания отметит 3 октября. Встали на трудовую вахту еще два судна обновленного речного и морского флота.

«Коршаково» уходит в море

Теплоход «Коршаково» Северного речного пароходства, построенный в Великом Устюге, работал на плече Котлас — Архангельск. Многие помнят его под именем «Молдавия». В перестроенные времена перевозки на реке для «Коршаково» закончились, но в 2002-м началось его возвращение к жизни — на теплоход пришли ремонтники.

На Лименском заводе Котласа судно переоборудовали под морской класс плавания. Наряду с работами по усилению прочности корпуса, изменили и носовую часть — убрали специальное приспособление (на языке речников «толкач»), чтобы не мешало откачке воды. На мостике установили современное радиооборудование, а снаружи — новые антенны. Переклассификация теплохода прошла успешно, считают

специалисты. Теперь он соответствует всем требованиям международных морских конвенций — ему открыты заходы и в европейские порты.

Сегодня «Коршаково» зачислено в ряды лучших судов-мореходов Северного речного пароходства. Оно может самостоятельно ходить в Обскую губу, Мурманск, Харасавэй. Благодаря малой осадке судно доступно и мелководные реки. Такие суда сейчас как никогда востребованы в Арктике. «Коршаково» будет работать на обустройстве нефтегазовых месторождений, возить навалочные грузы.

Переход из Котласа в Архангельск завершен. Впереди первое морское плавание — из Архангельска с железобетонными трубами на Харасавэй. А дальше загрузка щебнем и работа на Ямбургском направлении. После перегона на теплоходе приступит к своим обязанностям экипаж северян и будет трудиться до самого ледостава.

«Карелия» возвращается к работе

Не так давно от причала Архангельска отошел и теплоход ОАО «Северное речное пароходство» «Карелия». Он снова востребован. Правда, не на реках Поморья...

Такие теплоходы как «Карелия», из серии российских республик, старожилы речного пароходства хорошо помнят. В прошлые годы при больших объемах работ на реках эти сухогрузы использовали для перевозки угля, песка, гравия.

Построена «Карелия» в Великом Устюге. Сегодня большинство теплоходов этой серии находятся на отстое не только зимой, но и в летнюю навигацию. «Карелию» же повезло. После восьми лет бездействия на Лименской базе обслуживания флота ее вернули в строй. Теперь судно предстоит работа в аренде, оно будет задействовано на перевозке грузов в Арктике.

— Удачная конструкция с баржой-приставкой, высокие скорости



Флот Северного речного пароходства

ные качества, маневренность — это главные отличия его от плотовода, ведущего за собой баржу, — отмечает достоинства судна капитан Николай Ордин.

На Лименском судоремонтном заводе «Карелию» подняли на слип, выполнили подкрепление корпуса. Установили дополнительную аппаратуру на мостике. Ведь рейс предстоит долгий и переход неблизкий: Архангельск — Салехард. Всего надо преодолеть более 900 миль. Теплоход будет испытан тремя морями — Белым, Ба-

ренцевым и Карским.

Из порта «Карелия» уже вышла не в балласте — на ее борту железобетонные изделия, трубы, техника. По прибытии в Салехард, начнется работа на сибирской реке Обь по обустройству нефтегазового месторождения. Работа сезонная — пока не встанет лед на реке. Так что зимовать экипаж будет дома, в Котласе.

По материалам информационного агентства «Двина-Информ».

Учебный год стартовал

1 сентября в школах и гимназиях Мурманска начался новый учебный год. В 53-й средней школе, над которой шефствует Мурманское морское пароходство, День знаний традиционно начался для учащихся с торжественной линейки. На флажках были подняты флаги России и Мурманского морского пароходства. С напутственным словом к первоклассникам обратилась директор школы Любовь Медведева. Она пожелала ребятам доброго пути в страну знаний.

По традиции в первый учебный день в гости к ученикам 53-й школы пришли шефы из пароходства. Исполняющий обязанности заместителя Генерального директора – Директора по социальной политике ММП Анатолий Юрасов пожелал школьникам успехов в учебе и личных достижений. А помогут им в этом подарки школе от Мурманского морского пароходства – ноутбук и мультимедийный проектор.

С приветственным словом к ребятам и их родителям обратился также председатель Совета ветеранов Мурманского пароходства Борис Купоросов.

Торжественная линейка завершилась символическим первым звонком для первоклассников, которых бережно ввели в стены школы будущие выпускники – ученики 11-х классов.



Школьников приветствует Анатолий Юрасов

Дружба, проверенная временем

После летнего отдыха вернулись в Мурманск воспитанники детского дома № 5, над которым шефствует Мурманское морское пароходство. Этим летом за счет бюджетных средств был проделан немалый объем работы по ремонту жилых и хозяйственных помещений в этом учреждении. И все же возникла угроза, что к приезду основной части детей ремонт не будет закончен. И тут на помощь пришли шефы из Мурманского морского пароходства, как говорится, по первому звонку.

В конце августа в группе необходимо было завершить ремонт до приезда детей из летнего лагеря, но без мужских рук выполнить большой объем работ в срок оказалось нереально, – рассказывает воспитатель первой семейной группы Ирина Хайрварина. – И тогда я обратилась за помощью к экипажу атомохода «Россия». И они не оставили мою просьбу без

внимания. Всю неделю в свободное от вахты время моряки сверлили стены, клеили потолочные плиткусы, уголки на дверные проемы, помогли повесить ковры и книжные полки на стены, расставляли мебель.

Сотрудники и воспитанники детского дома выражают благодарность капитану Олегу Щапину, председателю профсоюзного комитета судна Виктору Пашинскому за чуткое и заботливое отношение к детям. Ребята же на заботу отвечают взаимностью. Виктор Владимирович они считают «папой на группу». Это невероятной доброты человек. Он частый гость в группе, помнит дни рождения каждого ребенка, приносит подарки, необходимые школьникам канцтовары, любимые детьми сладости. Особую благодарность в детском доме выразили морякам атомохода «Россия» Роману Малашенко, Андрею Соломянюку, Алексею Конькову, Евгению Иваненко, которые участвовали в ремонте жилых помещений.

По словам Ирины Хайрвариной, много лет ребята первой группы поддерживают связь с двумя экипажами «России». Известно, что в детском до-

ме работают, в основном, женщины. И дети лишены возможности видеть, какую же роль играют в семье мужчины. А это очень важно, особенно, для воспитания мальчиков. Дефицит общения с мужчинами в некоторой степени восполняется с помощью встреч с экипажами морских судов. Во время таких встреч воспитанники рассказывают о своих успехах, а моряки, в свою очередь, помогают детям советами и наставлениями, рассказывают о морских профессиях, ледовых походах, о жизни в море. Члены экипажа частенько приходят к ребятам с подарками, но и без них каждая встреча с моряками всегда праздник для детей.

Ребята также регулярно бывают в гостях у моряков на ледоколе. После этих визитов их переполняет гордость, что у них такие замечательные шефы. Выражая свою благодарность, ребята однажды сочинили стихотворение.

Наши шефы – моряки,
Могут многие они...
Лед крушить шестиметровый,
Путь, прокладывая в море.
Чтоб другие корабли
Через лед пройти смогли.
С экипажем мы дружны,
Друг к другу в гости ходим мы.
Мы сейчас одна семья,
И семейные дела все решаем сообща.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

Фото автора и Галины ЛОГИНОВОЙ.



знаете ли вы?

Всемирный день моря

Всемирный день моря – один из международных дней в системе Организации Объединенных Наций. Он отмечается с 1978 года по решению X сессии Ассамблеи Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) в последнюю неделю сентября.

Цель Всемирного дня моря привлечь внимание международной общественности к тому, какой невосполнимый ущерб морям и океанам наносят перелов рыбы, загрязнение водоемов и глобальное потепление. Две наиболее важные задачи – повышение безопасности на море и предупреждение загрязнения морской среды, в частности нефтью.

Около 70 % планеты покрыто водой. Биомасса всех морских обитателей – от водорослей до голубых китов – составляет 90% биомассы всех живых организмов планеты. Существование большинства представителей различных видов морской флоры и фауны связано с коралловыми рифами.

По данным ООН, за последние 100 лет такие виды рыб, как тунец, треска, марлин были выловлены на 90%. Около 21 миллионов баррелей нефти ежегодно выливается в моря и океаны. Синтетические отходы, сбрасываемые в крупные водоемы, являются причиной гибели миллиона морских птиц и 100 000 морских млекопитающих в год. Из-за глобального потепления за последние 100 лет уровень воды в крупных водоемах планеты поднялся на 10–25 см.

История проведения Всемирного дня моря связана с подписанием в 1958 году в Женеве Конвенции об открытом море, вступившей в силу 30 сентября 1962 г. Конвенция декларирует свободу открытого моря как для прибрежных, так и для неприбрежных государств, которая включает, в частности, свободу судоходства, свободу рыболовства, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы и свободу летать над открытым морем.

Согласно Конвенции, свободный доступ к морю должны иметь все государства, в том числе и не имеющие морско-



го берега. Каждое государство обязано принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море судов, плавающих под его флагом, для предупреждения загрязнения моря или воздушного пространства над морем, меры против перевозки рабов на судах, а также содействовать в полной мере уничтожению пиратства в открытом море.

Подводный «Замок Локи»

Новая система из пяти гидротермальных источников, известных под общим названием «черные курильщики», была недавно обнаружена за северным полярным кругом экспедицией норвежских ученых.

Гидротермальные источники, один из которых возвышается на 12 метров, находятся на Срединно-Атлантическом хребте, между Норвегией и Гренландией, на 190 километров севернее ранее найденных источников.

«Черные курильщики» были обнаружены в свое время в разных глубоководных районах. Несмотря на отсутствие солнечного света, вокруг горячих источников процветают колонии уникальных микроорганизмов, для жизнедеятельности которых достаточно тепла и минералов гидротермальных жил. Ученые называют «черные курильщики» в качестве одного из возможных источников зарождения жизни на планете.

Растворенные соли сероводородной кислоты кристаллизуются, когда горячая вода источников встречается с холодной водой океана, образуя отложения минералов. Океанограф из Вашингтонского университета Марвин Лили рассказал, что отложения вновь найденной системы являются одними из самых массивных в мире.

Ученые назвали новую гидротермальную систему «Замок Локи», так как столпообразные минеральные образования напомнили участникам экспедиции башни древнего замка, а учитывая высокую температуру воды, хозяином такого сказочного замка вполне мог быть лукавый скандинавский бог – Локи (которому неверно приписано звание бога огня).

Предварительные исследования показали, что на территории «Замка Локи» находится уникальная экосистема, населенная микроорганизмами и животными.

Гиганты в водах Антарктики

Австралийские ученые, исследующие подводный мир Антарктики, объявили о том, что в антарктических водах, на глубине около двух тысяч метров, были обнаружены новые виды морских существ, в том числе гигантские морские пауки и морские черви.

Ученые, участвующие в международной программе по исследованию морской флоры и фауны, заявили, что не все из обнаруженных ими образцов удалось идентифицировать. По их мнению, в результате антарктической экспедиции реестр морских животных может пополниться ранее не известными науке экземплярами.

Гигантские размеры некоторых найденных животных весьма характерны для представителей подводной фауны Антарктики, заявил руководитель австралийской экспедиции Мартин Ридл (Martin Riddle). Феномен гигантизма, выражающийся в том, что на больших глубинах некоторые животные достигают очень больших размеров, до сих пор не имеет полного научного обоснования.

По материалам информагентств.

Труженики морей

Продолжение.
Начало в № 7-8 за 2008 год.

Пароход «Ястреб»

Пароход был построен в 1890 году в Дании на верфи Гельсингер в г. Эльсинор под именем «Боре-II». Имел одну машину вертикального тройного расширения, которая могла развить мощность в 880 инд.л.с. Длина судна составляла 55, ширина – 9, осадка – 4 метра; водоизмещение – 1150 тонн, скорость хода – 12 узлов. Запас угля в 85 тонн позволял совершать плавания дальность 1050 миль. На борт судно могло принять до 107 пассажиров.

Владельцы, делая заказ на строительство парохода, намеревались использовать его на прибрежных линиях между островами Финляндии и Швеции. Чтобы получить некоторые преимущества перед конкурентами, в заказе предусматривалось приспособление парохода к плаванию во льдах. «Боре-II» не был ледоколом, но форштевень ледокольного типа и усиленный набор корпуса в носовой части позволяли ему плавать и тогда, когда лед становился непреодолимым препятствием для обычных пароходов. Известно, что в 1906 году судно обслуживало туристско-экскурсионную линию между финскими портами Або и Ханко и столицей Швеции Стокгольмом.

3 октября 1915 г. «Боре-II» был куплен «Финским парокходным об-

ществом», а с 15 февраля 1916 года был призван по военно-судовой повинности и зачислен в состав Балтийского флота для использования в качестве военного транспорта, а затем – посыльного судна. На нем было установлено вооружение: два 105-мм орудия и два пулемета, а также радиостанция.

После мобилизации в Балтийский флот «Боре-II» переименовали в «Ястреб». Он находился в Гельсингфорсе и нес сторожевую и дозорную службу. Иногда перевозил военные грузы и личный состав.

25 октября 1917 года «Ястреб» вышел из Гельсингфорса. Получив в Фридрихсхавне оружие и патроны, он взял курс на Петроград и к вечеру прибыл в город, где встал под разгрузку у набережной Васильевского острова неподалеку от флагмана революционной эскадры крейсера «Аврора».

«Ястреб» принимал активное участие не только в октябрьских событиях, но и в широко известной операции по переводу кораблей из Гельсингфорса в Кронштадт, названной впоследствии Ледовым походом Балтийского флота. Командовал судном Николай Николаевич Баргузин, избранный на эту должность после революции экипажем корабля, а ранее служивший на судне штурманом.

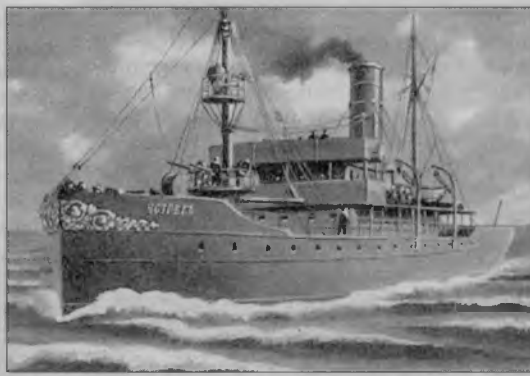
В конце лета 1919 года «Ястреб» зачислили в Ледокольно-спасательный отряд, а в 1920-м – в Минную оборону, где он стал флагманом дивизии траления. Легко можно представить досаду траль-

щиков, когда в самый разгар тральных работ поступило распоряжение передать судно Главному управлению морского транспорта (Мортран). «Ястреб» определили в качестве буксира для четырехмачтового барка «Лауристон» (впоследствии – учебно-парусное судно «Товарищ»), который выполнял первый коммерческий рейс под советским флагом.

2 января 1922 года «Ястреб» возвратился в Минную оборону, а с 31 декабря, в память о дне, когда V съезд РКСМ принял решение о шефстве над Красным Флотом, стал называться «16 октября». Название это, правда, просуществовало недолго, так как вскоре в соответствии с декретом о национализации флота судно было окончательно передано Мортрану под именем «Ястреб».

Некоторое время пароход работал в составе Балтийского парокходства, а затем был передан в Черноморско-Азовское, где было очень мало судов, пригодных для коммерческой эксплуатации. Переход «Ястреба» в 1924 году с Балтики на Черное море, продолжавшийся почти два месяца, был первым рейсом советского судна вокруг Европы.

Пароход поставили на линию Одесса – Николаев. Это самый спокойный район Черного моря, где старому судну можно было без риска плавать. В то же время это был и самый ледовый район, в котором могли пригодиться ледокольные ка-



Пароход «Ястреб».

Затем настала пора освоения морей Северного Ледовитого океана. С 29 июля 1929 г. «Ястреб» входит в состав Совторгфлота и передается Северному морскому парокходству. Однако 1 сентября 1930 года в результате навигационной аварии судно затонуло в губе Ковда Белого моря и было поднято силами Беломорской партии ЭПРОНа только 7 июля 1931 года. После аварийно-восстановительного ремонта в 1934 году «Ястреб» был введен в строй, а в 1940 году передан в Мурманское парокходство и использовался как товаро-пассажирский пароход в Баренцевом, Белом и морях Северного Ледовитого океана.

С началом Великой Отечественной войны «Ястреб» был от мобилизован на Северный флот в качестве посыльного судна и зачислен в состав службы связи флота. Позже приказом Командующего Северным флотом посыльное судно «Ястреб» (ПС-49) было зачислено в состав Бе-

ломорской военно-морской базы вместе с призванными, переоборудованными и переименованными буксирными пароходами «Кострома» (РТЩ-48), «Сакко» (РТЩ-49), «Ванцетти» (РТЩ-50), «Север» (РТЩ-51), «Барбюс» (РТЩ-52), «Экспортлес-18» (ТЩ Т-892) и «Экспортлес-19» (ТЩ Т-893).

2 февраля 1944 года «Ястреб» из посыльного судна был переоборудован и переименован в судоподъемную плавучую базу и до января 1946 года участвовал в подъеме и разгрузке затонувших и потерпевших аварии кораблей и судов.

В 1947 г. судно было восстановлено и вновь как товаро-пассажирский пароход передано в состав Мурманского государственного морского парокходства, где «Ястреб» работал на местных линиях, перевозя пассажиров и грузы на побережье Кольского полуострова.

25 апреля 1959 года пароход был превращен в несамоходную плавучую базу для обеспечения базирования атомного ледокола «Ленин», став прообразом созданных впоследствии судов АТО. Но судьба «Ястреба» завершилась трагически: 16 января 1962 года во время сильного шторма он затонул у причала в Мурманске. Только летом 1963 года он был поднят и отправлен на слом и разделку на металл.

Вячеслав КИСЛЯКОВ.
Капитан-наставник СБМ.

имя на борту

«Хатанга» – «Большая вода»

Нефтеналивной танкер «Хатанга» построен в Швеции на верфи Коскитс АВ, Мальме. Его длина – 158,27 м, ширина – 26,0 м, высота борта – 13,7 м, осадка – 10 м, дедвейт – 23050 т, мощность силовой установки 6600 кВт, скорость хода – 14,7 узлов в грузу и 15,7 узлов в балласте. Район плавания – неограниченный.

По-эвенски «Хатанга» это «большая вода».

Поселение Хатанга расположено в восточной части Таймыра, его площадь составляет 336,4 тысячи квадратных километров. Центр поселения, поселок Хатанга, расположен на одноименной реке, в 833 км к северо-востоку от Дудинки.

Река Хатанга образуется при слиянии рек Котуй и Хета. Ее длина – 227 км. Хатанга течет, разбиваясь на рукава, по Северо-Сибирской низменности в широкой долине и впадает в Хатангский залив моря Лаптевых, образуя эстуарий. В бассейне Хатанги около 112 тысяч озер общей площадью 11,6 тыс. кв. км. Река судоходна и богата рыбой (промысловый лов ряпушки, омуля, муксуна, нельмы, гольца и др.).

Территория поселения Хатанга крайне слабо заселена. Плотность населения – 0,02

человека на 1 кв. км. Общая численность превышает семь тысяч человек. Из них 56% – коренные малочисленные народы Таймыра. В их числе долганы, нганасаны, ненцы, эвенки, эвены. Также в Хатанге живут русские, украинцы, белорусы и представители других национальностей.

Одна из достопримечательностей Хатанги – самые северные в мире лиственные леса, состоящие, главным образом, из даурской лиственницы. Важнейшим представителем полярной фауны является в этих местах дикий северный олень. Кроме того, на территории поселения обитают овцебыки, песцы, россомахи, зайцы-беляки и т. д.

Хатанга, как и весь Таймыр, – наименее изученный в геологическом отношении регион России. Несмотря на это, база сырьевых ресурсов на территории сельского поселения оценивается как значительная. В ее недрах обнаружены рудопромышленные цветных и черных металлов, сходные с норильским месторождением, медь, титан, золото, молибден, бор, ртуть, соль, нефть, газ, каменный уголь, слюда, гипс и другие минералы. Бассейн рек Хатанга и Котуй богат природным газом и нефтью – продуктами распада лесов, росших здесь около 400 млн. лет назад.

Возникшее в восточной половине полуострова Таймыр самое северное русское поселение XVII века Хатанга с первых лет своего существования стало важнейшим центром продвижения русских землепро-



Герб Хатанги



Танкер «Хатанга»

ходцев в Северную Сибирь и сыграло особую роль в развитии речного и морского судостроения на Восточном Таймыре.

С образованием в 1932 году Главного управления Северного морского пути его первоочередной задачей стало устройство в Арктике угольных и нефтяных баз для ледоколов и транспортных судов. Начало регулярным заходам морских судов непосредственно в Хатангу было положено в 1952 году. Тогда впервые туда пришел пароход «Кузнецкстрой».

В 1954 году, в связи с необходимостью перевалки грузов с морских судов на речные и доставки их грузополучателям, был создан морской и речной порт в Хатангском заливе, ставший в настоящее время третьим по значению на Таймыре, после Дудинки и Диксона. Сейчас грузооборот порта составляет около 75 тыс. тонн в год. Здесь производятся погрузо-разгрузочные работы и транспортировка энергоносителей и генеральных грузов при северном завозе. В Хатанге расположен самый крупный в Арктике

аэропорт.

Несмотря на то, что Хатанга – одно из самых старинных Таймырских селений (в 2006 г. отмечалось 380-летие со дня его образования), сегодня это большой, современный и благоустроенный поселок.

В центре сельского поселения проживает около четырех тысяч человек. Это авиаторы, моряки, геологи и буровики, работники культуры, здравоохранения, образования и сферы обслуживания. Основная их масса живет в благоустроенных домах, где есть отопление, водоснабжение, канализация. В Хатанге работают почта, телеграф, школы и детские сады, больница, предприятия ЖКХ и Дом культуры. Кроме того, здесь функционируют три библиотеки, аэропорт, гостиницы, бизнес-центр, пекарня, баня, сорок муниципальных и коммерческих магазинов. В Хатанге существуют два музея мамонта, а в 2001 году там был создан Центр Арктической культуры и цивилизации.

Валентина КАРЕПОВА.



Музей мамонта в леднике



В международной номенклатуре морских льдов содержится более 200 наименований различных видов и форм замерзшей воды! И основные термины в современной классификации льда были придуманы первыми исследователями Арктики – русскими поморами. И сегодня ученые нашего российского Арктического и Антарктического научно-исследовательского института заслуженно пользуются славой одних из самых выдающихся в мире знатоков льда.

Итак, какой становится вода после замерзания? При охлаждении верхнего слоя моря, вначале на нем образуются ледяные иглы – мелкие продолговатые кристаллы, имеющие форму пластинок. Если поверхность моря спокойна, то ледяных игл становится все больше, и они образуют так называемое **ледяное сало** – пятна, или полосы сероватого цвета. Сметю предположить, что посол Украины отправился в прошлом году с экспедицией Чилингара на Северный полюс из-за того, что узнал о наличии в Арктике огромного количества незнакомого для южан ледяного сала!

Если на открытую воду, имеющую температуру ниже нуля по Цельсию, выпадает много снега, то он не тает, а образует вязкую массу снежной каши, называемой **снежурой**. При ветре и волнении из сала и снежуры может образоваться **шуга** – скопление рыхлых комков льда.

После образования на поверхности моря сплошного слоя льда, дальнейшее его нарастание зависит от температуры воздуха. Осенью в прибрежной зоне образуются большие площади так называемой **склянки** (или «**резуна**») – хрупкой блестящей корки легко ломающегося льда.

Самый тонкий лед носит название **нилас**, который бывает темным и светлым. При дальнейшем намерзании нилас переходит в категорию **молодых** – сначала серых, а потом серо-белых льдов. Следующей возрастной категорией льдов являются **однолетние** – тонкие, средней толщины и толстые льды.

Каждое море замерзает и тает с разными темпами, у одних происходит все быстрее, у других медленнее. В северных районах арктических морей часть толстых однолетних льдов не успевает растаять за лето и переходит в разряд **старых** льдов. В центре Арктики находится старый

многолетний лед. Каждый годичный цикл он частично стает, а потом снова становится толще, но не увеличивается до бесконечности, а остается в пределах от 3 до 4 метров. Двигаться ледоколам, даже атомным, в таком льду очень тяжело. Впрочем, под буграми и грядами **торосов** (так называют обломки битого льда), осадка многолетнего льда может достигать более 10 метров, а отдельных смерзшихся нагромождений – 30–40 метров. Само собой, такие места ледоколы обходят стороной.

Плавающий лед делится на неподвижный и дрейфующий. Основной формой неподвижного льда является **припай**, который прикреплен к берегу, ледяной стене или барьеру. В начальной стадии образования припай называют **ледяным заберегом**. К неподвижному льду относятся еще так называемые **стамухи** – сидящие на мели торосистые образования, часто внешне напоминающие холмы или валы, идущие параллельно берегу.

Все остальные виды морского льда относятся к дрейфующим. Они постоянно перемещаются в зависимости от ветра и течений, сталкиваются, в результате чего образуются трещины и разводья. А когда одна льдина насаивается, вернее, подсовывается под другую, возникают торосы. Старые торосы превращаются в типичные для многолетнего льда ледяные холмы (бугры) или цепочки бугров. Иногда торосы образуют живописные пейзажи, как будто сошедшие с картин художников-сюрреалистов. Особенно они красивы в лучах закатного солнца. Смотришь и не веришь, что где-то далеко есть другая планета Земля, покрытая зеленью травы и деревьев. Отдельно торчащие льдины (их называют **ропаками**) бывают размерами в двухэтажный дом. Чем больше торосов, тем труднее ледоколу про-

кладывать дорогу транспортным судам. Отдельная льдина с торосами называется **несяком** и может выступать над уровнем моря до 5 метров.

Пока до конца не изучено такое явление, как **ледяная река** – полоса битого льда, которая движется со скоростью большей, чем остальной окружающий ее лед. Горе небольшому суденышку, если оно попадет в такую реку. Корпус может не выдержать и дать течь. А лопасти винта и перо руля оторвет у бедолаги без вариантов.

Плавающий лед образует ледяные поля или битый лед. Больше всего мне нравится своеобразная форма плавающего льда, именуемого **блинчатым**. Нет, не зря его так назвали. Когда я впервые увидел такое чудо природы, то сразу вспомнил вкусные оладьи, которые пекла мне бабушка в детстве. В результате таяния, льдины становятся характерной овальной формы с чуть загнутыми краями, напоминающими блины из дрожжевого теста.

Таяние играет одну из главных ролей в изменении состояния ледяного покрова. Еще при отрицательных температурах могут появляться первые признаки таяния – оплавление поверхностных кристаллов снега. После перехода температуры через ноль градусов, этот процесс развивается очень бурно. Существуют пять степеней разрушения. При ноле баллов внешние признаки таяния отсутствуют. При пяти баллах лед пропитывается водой, приобретает сотообразное строение и находится на грани уничтожения, в этой стадии его называют неблагозвучно – **гнилой лед** (честное слово).

Очень красив лед реки Енисей. Осенью через его не закрытое снегом гладкое стекло чернеет вода. А начиная с января, когда солнце появляется на северном небосклоне, вывороченные из-под корпуса ледокола льдины начинают сверкать, будто горный хрусталь поразительной красоты. Енисейский лед почти идеально прозрачен, в отличие от мутного морского. Кстати, толстый речной лед колется так же тяжело, как и морской.

Когда находишься в тепле и уюте на борту ледокола, уверенно взламывающего торосистый лед, то создается иллюзия превосходства человека над силами природы. Но стоит в хороший безветренный день покинуть борт судна, стоящего во льдах высоких широт, и немного удалиться в сторону, как душу постепенно охватывает знаменитое «белое безмолвие» – абсолютная полярная тишина. Вот тогда и начинаешь понимать истинное величие многоликого Льда Арктики.

Алексей СУСЛИКОВ.
Фото автора.

Лед Арктики



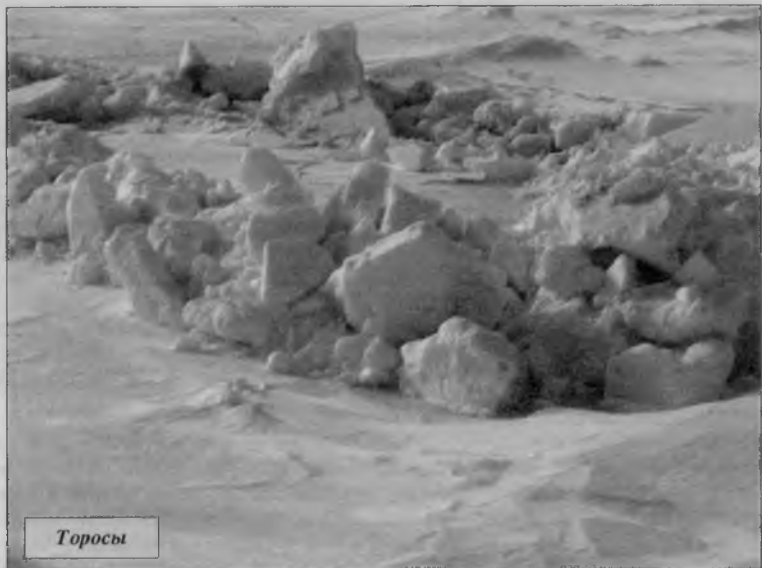
По курсу судна – средний лед



Блинчатый лед



Енисейский лед



Торосы



Нилас темный



Ледяное сало



Ледник ЗФИ

Мы приходим домой,
как из плена,
жребий тяжкий: бери –
не хочу.
Море много кому по колено,
и немногим оно по плечу...
Станислав Панкратов.

Жертва стихии

Наша работа примечательна тем, что иногда после холодных полярных широт приходится спасаться от гнетущей духоты в Африке. Не успеешь адаптироваться к зною черного континента, как судно полным ходом спешит в зону умеренного климата.

Закончив арктическую навигацию, с грузом апатита из Мурманска дизель-электроход «Куйбышевгэс» прибыл в Касабланку, что в стране Марокко. Затем сбегали на Черное море, в Керчь, где приняли в трюма железную руду. С этим грузом не дай Бог попадать в шторм – будешь качаться, как ванька-встанька. Что и случилось на обратном пути. Штормовое Средиземное море, хоть и не печально известные «ревушие сороковые», однако порядком утомило экипаж. Крепкая волна, что была в правый борт, в конце концов деформировала металлическую дверь из жилой надстройки на главную палубу. Так, что соленая морская водичка давай гулять в коридоре нижней палубы, аккурат у кают мотористов и электриков.

Шторм не в новинку для опытного экипажа, но вот причуды в это беспокойное время у всех разные. Электромеханика Ивана Смакота одолевал непомерный аппетит и он поглощал из буфетного холодильника колбасу и сыр. Продукты оставались от завтрака тех, кто не мог смотреть на них при сильной бортовой качке. Радист-флегматик Юра Шatrov, черноволосый красавец-москвич, в ожидании выхода в эфир расклинивался на диванчике радиорубки. Штормовая погода для него – словно снотворное, отчего Юра дремал на рабочем месте сутками.

Одному Грише Вельтману, назовем так моториста первого класса, изменив его фамилию по этическим соображениям, семибалльный шторм был, как будто, нипочем. По судовым коридорам, аки по Невскому проспекту, он гулял с блаженной улыбкой на устах. Но именно с Гришей, кстати, справившим накануне свое тридцатирехлетие, и произошел редкий на флоте курьез.

Первыми диагноз поставили коллеги из машинного отделения:

– Нервная система Григория дала сбой. А возможная причина – забортная вода у кают, которую он посчитал, видимо, предвестником катастрофы.

– Третий год с ним на вахте, а подобного не замечал, – удивлялся второй механик Балабан. – Всегда был спокойный и знающий свое дело специалист.

И в самом деле – на лице моториста, даже когда Нептун был в гнев, всегда царил добрая и приятная улыбка, характер моряка – мягкий, покладистый. Да и врачи из поликлиники водников, расписываясь в его медицинской книжке, уверяли, что Вельтман совершенно здоров. А тут на тебе, такой казус...

Выразился он, как любили говорить психиатры и правоохранительные органы, в неадекватном поведении моториста. Нет, Григорий не буйнил, напротив, был необычайно тих и спокоен. Лишь в глазах появился стальной блеск, а в интонации – суровые нотки. Болезнь, видимо, задела какие-то потайные струны в душе моториста и проявилась она несколько своеобразно.

Вельтман неожиданно позвонил в каюту первого помощника капитана (помполита) и настойчиво просил подойти к столовой. В советские времена на переборках кают-компаний и столовой команды непременно присутствовали плакаты с портретами членов Политбюро. Высшие партийные деятели, строго и солидно смотревшие на моряков, вызвали вдруг повышенный интерес у Григория. Прибывшего с верхней палубы помполита он тихо и вкрадчиво спросил:

– Что это за люди на плакате?

Первый помощник капитана опешил, как понимать? Для шуток вроде бы недосуг, не казак ли повлияла на Григория? Удивленно взглянул на моряка, он ответил:

– Это политбюро, вы что, видите их в первый раз?

– А можно ли им доверять? – продолжил сурово Вельтман, глядя сквозь первого помощника светло-голубыми, с отблеском металла, глазами.

– Григорий, это дело вашей че-



сти! – демократично, но начиная «закипать», отвечал помполит.

Дело принимало серьезный оборот. Нашулав ногой первую ступеньку трапа, первый помощник поспешил на палубу ботдека, в каюту главного механика Верещагина.

– Евгений Иванович! С мотористом Вельтманом что-то неладное. Боюсь, с головой не все в порядке!

– А что случилось?

– Несет какую-то околесицу, членам политбюро, что на плакате, выразил недоверие...

– Что вы говорите?! А с виду такой тихий, спокойный парень и моторист хороший. Сейчас я спущусь вниз и выясню, в чем там дело...

Новость о причудах Григория моментально разлетелась по судну. Пообщавшись с подчиненным, главный механик поднялся в каюту капитана, где уже находился первый помощник.

– ЧП! У моториста Вельтмана все признаки душевного заболевания.

А тут, как назло, в рейс вышли без судового врача. Посоветовавшись, командиры отправили в пароходство срочную радиogramму.

Бассейновая поликлиника, собрав консилиум, рекомендовала определить моториста в лазарет, а при первой возможности отправить в

порт приписки.

Учитывая принадлежность заболевшего моряка к машинной команде, капитан отдал распоряжение главному механику:

– Вот что, Евгений Иванович, надо поместить Вельтмана в лазарет и обеспечить круглосуточное наблюдение.

Решили приспособить трех котельных машинистов, определив их на подвахту. Конечно, это дополнительная нагрузка на людей, но что делать, если товарищ и коллега в беде?!

Вскоре дизель-электроход вышел в Атлантику и, миновав Гибралтарский пролив, повернул на Север. Ураганный ветер остался за кормой, и до Бискайского залива океан был спокоен. Совершая утренний обход по машинному отделению, главный механик Верещагин не забыл посетить и захворавшего моториста. Заглянув тихонько в лазарет, Евгений Иванович крепко удивился: на койке больного отдыхал, мирно посапывая, вахтенный машинист Глаголев. Тот самый, что должен был следить за Гришей. Что до больного – не замечая начальство, он азартно сражался в шашки за врачебным столом... сам с собой.

«Ну и дела! – мелькнуло в голове главного механика, – выходит, что диагноз подтверждается». И чтобы не нарушать больничный

покой, Евгений Иванович тихонько прикрыл дверь в лазарет.

Закурив сигарету, Верещагин задумался: сдвиг в голове у Гриши произошел в каком-то избирательном русле. Этот странный выпад в сторону первого помощника у доски с портретами членов Политбюро. А с другой стороны – уважил старого моряка, в прошлом кочегара легендарного «Ермака», любезно предоставив Глаголеву возможность выпастись в лазарете. И на флоте ведь не первый год. Однако, терпел, молчал и хранил в себе страх от вида беснующейся воды. А теперь вот прорвало, занемог...

Экипаж, ожидавший возможные неприятности в связи с «выкрутасами» Григория, вздохнул облегченно лишь в Бискайском заливе. В точке rendezvous судно передавало Вельтмана на теплоход Балтийского пароходства, следовавший в порт приписки. Доставленный шлюпкой к борту судна, Гриша быстро поднялся по парадному трапу. Как рассказывали потом матросы, что сопровождали Вельтмана, он деловито осматрел на предмет свежести постельное белье в лазарете и потребовал горячего чайку. Прощаясь с моряками, заплакал и грустно помахал в иллюминатор, где на волнах покачивалось родное судно – чувствовал Гриша, что видит его в последний раз...

О дальнейшей судьбе моториста экипаж судна узнал по приходу из длительного канадского рейса. Гришу подлечили в бассейновой больнице и отправили в длительный отпуск, оформив путевку в специальный санаторий Закарпатья. Вельтман принимал там радоновые ванны, пил минеральную воду и задумчиво совершал длительные прогулки по терренкуру. Увы, медицинская комиссия рекомендовала Григорию подыскать работу на берегу, так что пришлось перебираться домой, в Украину.

– Жаль, конечно, парня, – сетовал главный механик Верещагин, – но море его не приняло, не Гришин это удел...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.
Фото автора.

Вспомним моряков поименно

Кучиев Марк Сергеевич (1928–1995)

В 1952 г. окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова. В 1952–1953 гг. – стажер на кораблях военно-морского флота в г. Таллин. В 1953–1954 гг. – диспетчер Тиксинского морского управления Ленского речного пароходства Якутской АССР. В Мурманском морском пароходстве работав с 1956 г., был вторым помощником капитана дизель-электроходов «Рионгэс», «Волховгэс», теплохода «Дорогобуж». С 1963 по 1974 гг. – старший помощник капитана теплоходов «Дорогобуж», «Галя Комлева», «Тоня Бондарчук», «Шура Кобер». С 1974 г. работал капитаном судов заграничного плавания (теплоходы «Володя Щербацевич», «Сегежа», «Тоня Бон-



дарчук», «Толя Комар»). С 1976 по 1977 гг. – капитан судов Республики Куба. С 1977 по 1983 гг. – капитан теплоходов ММП «Капитан Мещеряков», «Оленегорск», «Михаил Кутузов», «Адмирал Ушаков», «Иван Сусанин» и других. Прекрасно знал условия плавания в Арктике и на канадско-европейской линии. Награжден знаком «За безаварийную работу в течение 10 лет», грамотами Министра морского флота СССР, руководства Мурманского пароходства.

Мордовин Николай Семенович (1925–1992)

В 1942 г. окончил Красноярское училище связи и был направлен на работу в Игарскую авиагруппу Главного Управления Северного морского пути, где работал бортрадистом до 1943 г. С 1943 по 1946 гг. – радист ледокола «Таймыр», теплохода «Капитан Хромцов», ледокола «Северный ветер» Архангельского морского пароходства. В 1946 г. назначен заведующим радио ледокола «Капитан Белоусов» Архангельского пароходства. В 1947–1948 гг. – бортрадист авиаотряда Архангельского объединения «Севрыба». В 1948–1954 гг. – радист буксирного парохода «В. Молоков». С 1954 г. – радиооператор Мурманского морского арктического пароходства. В 1955 г. – начальник радиационной службы

«Печенга», «И. Репин», «Вологда». С 1956 по 1968 гг. – радиомастер, радиоинженер, затем до 1975 г. – заместитель начальника Базовой электрорадионавигационной камеры (БЭРНК) Мурманского морского пароходства. В 1963 г. заочно окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова. В 1975 г. назначен начальником БЭРНК. В этой должности работал до 1985 г.

Неоднократно был награжден грамотами руководства Мурманского пароходства и Министерства морского флота.



Подготовила Валентина КАРЕПОВА.



– Юрий Павлович, вы – известный капитан. Но скажите, пожалуйста, моряком вы стали по призванию или это дело случая? – С этого вопроса начался рассказ о своей морской, да и просто житейской судьбе капитана Мурманского морского пароходства Юрия Лупкина, который побывал в родном порту незадолго до своего 80-летнего юбилея.

– Наверное, по семейной традиции, я должен был стать военным. Но...

Родился я в Новгородской губернии в крестьянской семье. Отец мой, Павел Федорович, прошел три войны. Он до первой мировой учился на повара в юнкерском кавалерийском училище. А как началась война, решил идти на фронт – с немцами воевать. И пошел. Потом вернулся в родное Куженкино (так называлось их село, а теперь уже поселок городского типа), стал работать в колхозе. Но началась финская война, и он снова оказался на фронте. И Великую Отечественную войну всю прошел. Наград не счесть: классный повар был! А братья его были офицерами. Так что и мой путь, казалось бы, указывал – стать военным. Да я и сам мечтал стать военным моряком.

В 1941 году немцы подошли близко, и дядя помог нам эвакуироваться в Чувашию. Там мы прожили год. А когда вернулись домой, я с 14 лет начал работать на военной стройке – строили продовольственные склады для Северо-Западного фронта. В том числе фронтовой интендантский склад. Из него мы потом отвозили все необходимое на фронт. И однажды там, на фронте (это было чудо!), я встретил отца...

Потом был фронтовой артиллерийский склад. На нем я работал до 1946 года. Там вручили мне первую награду – медаль «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

А потом меня призвали в Военно-морской флот и направили в Кронштадтское Краснознаменное училище связи имени Попова. Учился я в нем в 47–48 гг., в январе 1949 окончил, став специалистом СПС (спецсвязи) – шифровальщиком.

После окончания училища служил в Ленинграде на эсминцах «Смелый», «Одаренный», «Отваж-

ный». А потом и на минном тральщике – очищали залив от мин. За то, что мины тралили, получил удостоверение «Ветеран боевых действий». В 1951 году восемь тральщиков передали на Север. Пришли в Архангельск. Провели учения. И вдруг... боевой приказ: следовать для траления боевых мин, оставленных немцами. Мы четыре месяца у входа в Нарьян-Мар «пахали» – ходили туда-сюда. Там тралили, пришли в Полярный.

В конце 1952 года нам предложили учиться на курсах офицерского состава. Мы вместе с Петром Плюсниным (теперь – членом Совета ветеранов ММП) учились на связистов. Нас даже вместе отпустили в отпуск. А потом присвоили звание «младший лейтенант» и... отправили в запас. После чего мы и пошли наниматься в пароходство.

Я сдал документы и уехал в свое Куженкино, где меня ждали не только родные... На квартире у них жила учительница математики из местной школы. «Хорошая девочка Лида», как в той песне... Лида познакомила меня со своими родителями. «Не надо за моряка!» – категорично заявил будущий тесть. Но Лида не зря была хорошим педагогом, сумела убедить даже своих родителей.

Мы поженились. А 1 апреля 1954 года мне пришел вызов из пароходства. Моя Лида, Лидия Николаевна,



Юрий Лупкин, Кронштадт. 1947 г.

осталась у родителей в Куженкино, а я уехал в Мурманск. Первым моим судном стал ледокол «Ленин».

В это же время я учился в речном техникуме на судоводителя. Придя из Арктики, сдал на электрика, потом поступил на курсы штурманов. Окончив их в конце 1955 года, получил диплом штурмана малого плавания и поступил в Архангельское мореходное училище. Работал на СНЛ-2 третьим помощником, стал старпомом. Потом были теплоходы «Сестрорецк» и «Молотов», переименованный в «Механика Бондика». На «Бондике» работал пять лет вторым помощником и снова стал старпомом.

Потом меня призвали в военный флот – на курсы усовершенствования офицерского состава и направили в Измаил. Более трех месяцев там учился. Зато повезло: после Измаила заехал на родину в Куженкино. А там новостей! Хороших и плохих... Родился второй сын! И неожиданно умер тесть...

Пришлось мне, естественно, держаться дома. И в Мурманск на «Механика Бондика», где меня ждали, я опоздал – судно ушло в рейс. Пришлось идти старпомом на ледокол «Ермак». Вскоре ветеран флота «Ермак» был списан, а я получил назначение на теплоход «Донской».

Архангельскую мореходку я окончил в 1959 году, и меня направили на курсы при ВПШ (Высшей партийной школе). После окончания курсов я был назначен первым помощником капитана теплохода «Дашава». Там же подменял и второго помощника капитана. Потом были теплоходы «Дагестан», «Дорогобуж». На «Дорогобуж» я впервые стал капитаном, и потом подменял капитанов на других судах.

Теплоход «Устиуг» передавал мне Леонид Степанович Селиверстов. Проработал я на нем четыре года. Там уже утвердили штатным



Пароход «Механик Бондик» во льдах Арктики



Лупкины с сыновьями Валерием (справа) и Николаем

капитаном. А потом повел «Устиуг» на Камчатку, сдавать. Южным путем вели его пять месяцев. Оттуда прилетел в Мурманск. И снова у Селиверстова судно принимал, только теперь «Дмитрия Донского». Дважды сводила нас судьба в такой ситуации. А когда-то мы были с ним и однокурсниками в Архангельской мореходке. Даже на одной квартире жили... Вот уж поистине – мир тесен!

На «Дмитрии Донском» пошли мы в Японию, во Владивосток, потом в Обскую губу прошли...

...Нет конца воспоминаниям капитана. 34 года отдал Юрий Павлович морю. Сколько отличных моряков в его памяти, сколько замечательных экипажей!

И морской флот заслуженно отметил работу капитана Лупкина. Это и медаль «300 лет Российского флота», и Почетные грамоты, и благодарности. А сколько воинских наград! Орден «Отечественной войны II степени», все юбилейные медали Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. и Вооруженных сил СССР. Среди них даже «Медаль Маршала Жукова».

– Как считаете, Юрий Павлович, жизнь не зря прожита? Море не зря выбрали?

– Конечно, нет! А море... Я ведь мальчишкой строил корабли из фа-

неры, жести. Целую флотилию из жести построил и на одном корабле «Ермак» написал... Вот и выходит: мечта осуществилась! И в личной жизни был счастлив. С женой Лидией Николаевной прожили вместе почти 52 года. Счастливо прожили! Родили и вырастили двух хороших сыновей: Валерия и Николая. Оба пошли по стопам отца. Старший работает на атомоходе «Арктика», младший – инженер-судоводитель, но сейчас работает на берегу. Есть внуки, внучка и даже правнучка. Жаль только, жены нет уже...

А живет сейчас ветеран Юрий Павлович Лупкин в городе Вольске Саратовской области. Да только и там все напоминает о Мурманске: микрорайон «Северный», кооперативный дом «Кольский-7». И о нем помнят. Знак «Фронтник 41–45 гг.» ему вручили уже там, в школе города Вольска, где собрались на торжество ветераны войны.

Тепло поздравили с 80-летием Юрия Павловича все друзья (у него и в саратовском городке их уже немало), а местная газета опубликовала о нем статью «Капитан причалил к Вольску».

Светлана РЫЖОВА.
Фото из семейного архива
Ю.П. Лупкина.

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.

В январе 2008 года умер мурманчанин, труженик тыла в годы Великой Отечественной войны, ветеран труда и ММП, кочегар плавсостава **Валентин Иванович Федоров**. Его трудовой стаж в пароходстве составил 31 год. В марте на 89-м году из жизни ушел ветеран Великой Отечественной войны, котельный машинист плавсостава **Акиндин Федорович Биричевский**. Он отработал в Компании 31 год и в последние годы приживал в Архангельске.

13 августа на 78-м году перестало биться сердце мурманчанки, ветерана труда, труженицы тыла в годы войны, воспитателя детского сада № 30 **Любови Николаевны Денисовой**. Он отработала на предприятии 23 года.

28 августа на 69-м году закончил жизненный путь мурманчанин, ветеран труда, инженер-электроник отдела АСУ (ИВЦ) со стажем 18 лет **Абдрашит Абдулович Хабиев**.

31 августа на 75-м году скончалась мурманчанка, ветеран труда, машинистка управления пароходства **Антонина Сергеевна Иванова**, отработавшая в пароходстве 26 лет.

7 сентября на 79-м году не стало жителя Архангельска, труженика тыла, старшего моториста плавсостава **Бориса Григорьевича Логиновского**, он отработал в пароходстве 31 год.

8 сентября на 71-м году умер мурманчанин, старший помощник капитана утс «Колпино» **Владимир Павлович Вашкевич**. Он отдал предприятию 31 год своего труда.

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



Поздравляем Вас, коллеги!

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

Ермолин Владимир Анатольевич – заместитель генерального директора – директор Департамента безопасности мореплавания

Иванов Валерий Владимирович – помощник капитана по радиоэлектронике транспортного резерва

Брюшнина Надежда Михайловна – старший кладовщик таможенного терминала

Дранищев Александр Андреевич – 1-й (старший) электромеханик ледокола «Владимир Игнатьев»

Дорошенко Владимир Федорович – капитан теплохода «Поморье»

Кириллова Галина Васильевна – горничная гостиницы «Морьяк»

Минченя Николай Владимирович – боцман теплохода «Михаил Кутузов»

Осанчук Михаил Кристофорович – часовщик Базовой ЭРНК

Шаповалова Любовь Ивановна – бухгалтер 1-й категории отдела финансовых

операций

Кисляков Вячеслав Васильевич – капитан-наставник Службы безопасности мореплавания

Перепелица Наталья Андреевна – экономист 2-й категории финансового отдела
Кирилин Анатолий Леонтьевич – мастер буровой бригады

Соловьев Анатолий Николаевич – 1-й (старший) электромеханик танкера «Индиго»

Пономарев Геннадий Васильевич – ведущий специалист-эксперт по предотвращению загрязнения моря (руководитель группы ПЗМ)

Вам, родившимся в сентябре 1928, 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 90-летием

Жительницу Архангельска, труженицу тыла в годы Великой Отечественной войны, буфетчицу плавсостава **Веру Григорьевну Тяпушкину**, отработавшую в пароходстве 16 лет.

С 80-летием

Мурманчан: ветерана Великой Отечественной войны, машиниста плавсостава с трудовым стажем 41 год **Александра Николаевича Курганова** и труженицу тыла, няню детского сада **Анфису Петровну Поздееву**, отдавшую предприятию 18 лет.

Москвича, ветерана труда, участника трудового фронта в годы войны, капитана плавсостава со стажем 27 лет **Германа Дмитриевича Буркова**.

Ветерана войны и ММП, капитана плавсостава **Юрия Павловича Лупкина**. Он отработал в пароходстве 33 года и ныне проживает в Саратовской области.

С 75-летием

Мурманчан, ветеранов труда: ветерана ММП, заведующую библиотекой плавсостава с трудовым стажем 42 года **Валентину Нико-**

лаевну Красильникову, повара плавсостава **Раису Владимировну Беляеву**, отработавшую на предприятии 22 года, и заведующую детским садом **Веру Александровну Котикову**, ее стаж в пароходстве также 22 года.

Мастера БТО **Михаила Михайловича Рыбакова**, отдавшего работе 28 лет и ныне проживающего в Вологодской области.

Жителей Украины: ветерана ММП, механика плавсостава со стажем 31 год **Михаила Арсентьевича Тоболкина** и заведующую складом ФВО **Любовь Васильевну Медникову**, она отработала в пароходстве 21 год.

С 70-летием

Мурманчан, ветеранов труда и ММП: 4-го механика т/х «Клавдия Еланская» с трудовым стажем 40 лет **Сергея Емельяновича Тактаева**, мастера с/т «Серебрянка» **Ивана Сергеевича Кособрюхова**, отработавшего на предприятии 36 лет, старшего механика т/х «Шура Кобер» со стажем 32 года **Леонарда Георгиевича Зозулю**, мастера КИП пкдп «Роста-1» **Бориса Петровича Сапунова**, отдавшего пароходству 30 лет, машинистку машбюро с трудовым

стажем 26 лет **Ольгу Владимировну Храпач**, а также ветеранов труда: водителя БТОФ со стажем 13 лет **Бориса Степановича Филиппова** и уборщицу плавсостава **Валентину Ивановну Артамонову**, отработавшую в пароходстве 32 года.

Жительницу Калининградской области, ветерана труда, бухгалтера СМТС **Надежду Яковлевну Сейц**, отработавшую в Компании 18 лет.

Ветерана труда, водителя автохозяйства **Николая Леонтьевича Бугаева**, отдавшего пароходству 25 лет и ныне проживающего в Новгородской области.

Жителя Нижегородской области, старшего машиниста а/л «Ленин» с трудовым стажем 17 лет **Александра Кузьмича Большакова**.

Ветерана труда, машиниста мехпрачечной **Нину Федоровну Шиганову**. Она работала в пароходстве 24 года, а ныне проживает в Ярославской области.

Жительницу Брестской области Беларуси, ветерана труда, главного бухгалтера профкома плавсостава со стажем 11 лет **Валентину Трофимовну Новикову**.

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

ВМЕСТЕ МЫ – ОДНА СЕМЬЯ!

наши партнеры

«Макаровцы» под парусами

Учебное парусное судно «Мир» Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова выполняет очередное летнее пяти-месячное плавание. На борту парусника 96 курсантов академии проходят теоретическое и практическое обучение. Для них это первый выход в открытое море и возможность проверить себя, испытать романтику морской жизни. В период плавания «Мир» должен посетить 20 портов шести европейских государств: Германии, Норвегии, Нидерландов, Франции, Великобритании, Португалии.

Экипаж парусника примет участие в международных регатах больших парусных судов: The Tall Ships Races 2008 и Funchal 500 Tall Ships Regatta, которые проводятся Международной организацией обучения молодежи парусному спорту (Sail Training International – STI). В рамках гонок традиционным стал обмен курсантами между судами-участниками регаты, что помогает готовить



российских курсантов к работе в среде многонациональных экипажей.

Во время заходов в порты парусник «Мир» будет участвовать в праздновании Дня города Санкт-Петербурга, а также в морских праздниках «Sail Amsterdam» в Амстердаме (Нидерланды), «Кильская неделя» в Киле и «Sail Bremerhaven» в Бремерхафене (Германия), «Armada 2008» в Руане (Франция), в водных фестивалях в Вильгельмсхафене (Германия) и по случаю празднования 500-летия Фуншала (остров Мадейра, Португалия).

«Морской флот» № 4, 2008.

Еще одно международное признание

В Женеве состоялась 1-я сессия Административного комитета Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

С учетом рекомендаций исполняющего функции Комитета по вопросам безопасности Совместного совещания экспертов по правилам, прилагаемым к ВОПОГ, Административный комитет принял единогласное решение о признании Российского морского регистра судоходства в качестве классификационного общества, полностью удовлетворяющего установленным критериям для выполнения соответствующих работ в рамках ВОПОГ. В соответствии с положениями соглашения Российский морской регистр судоходства включен в перечень классификационных обществ, который будет рекомендован комитетом Договаривающимся Сторонам.

Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям вступило в силу 29 февраля 2008 г. Правила, прилагаемые к ВОПОГ, приобретают обязательную силу с 1 марта 2009 г. Договаривающимися Сторонами ВОПОГ на сегодняшний день являются: Россия, Нидерланды, Венгрия, Австрия, Болгария, Люксембург, Германия Республика Молдова и Франция.

«Вестник РС», № 6, 2008.



Профсоюзный сайт для моряков

Международная федерация транспортных рабочих (МФТ) открыла сайт для моряков. «Сайт www.itfseafarers.org является единственным универсальным интернет-ресурсом, где можно найти всю необходимую для моряков информацию», – заявил координатор по морским секциям МФТ Стив Коттон.

На сайте моряки со всего мира смогут обсудить условия работы и проживания на конкретных судах. Для этого им нужно будет всего лишь зарегистрироваться – в федерации обещают, что будут следить только за «этическими рамками» сообщений.

Также моряки смогут узнать, обеспечено ли судно профсоюзным договором с МФТ и были ли у него проблемы в сфере нарушения прав рабочих. «Такой открытый доступ к информации повысит осведомленность моряков», – заявил г-н Коттон. – Кроме того, это скорректирует направление профсоюзной работы. Анализ информации, полученной от моряков, поможет внести необходимые изменения в коллективные договоры».

Кроме того, на сайте моряки смогут получить информацию об охране труда, технике безопасности и т.д.



Западная Канада

Ранним утром 26 марта 1990 года теплоход «Анатолий Ляпидевский», завершив плавание из Японии через Тихий океан, вошел в пролив Хуан-де-Фука на западном побережье Канады. В семь часов приняли лоцмана и последовали в порт Ванкувер. Отличная, солнечная погода, раздольный простор по берегам пролива. Лоцман Одгрен – швед по происхождению, уверяет, что тут богатейшая рыбалка и много красной рыбы.

А из-за поворота обширной бухты начинает открываться порт Ванкувер. Прошли под огромным, великолепным мостом, соединяющим берега залива. Затем с помощью буксиров ошвартовались к причалу, на котором высятся горы комовой серы, прикрытые сверху легким, но, вероятно, очень прочным, тентом.

После швартовки обычные процедуры по оформлению прихода. Представители портовых властей Ванкувера, как, впрочем, и других портов этой страны, работают профессионально, энергично, при случае жестко, но оформляют все быстро. Ну, а что Ванкувер? Это большой город и порт на западном тихоокеанском побережье Канады. Назван в честь великого английского мореплавателя Джорджа Ванкувера – соратника и продолжателя плаваний Джеймса Кука. Капитан Ванкувер в 1790–1795 годах занимался обследованием тихоокеанского побережья Канады и открыл остров и залив, в глубине которого позднее был основан город, получивший имя знаменитого капитана.

Вообще-то этот край – Дальний Запад Канады – производит приятные впечатления. Высокие горные кряжи подступают к берегам проливов и бухт. Вершины гор заснежены – это верхняя терраса. Средняя – мощные массивы – смешанные и лиственные леса – страна кленового



Ванкувер сегодня

листа! Ниже пологие, раздольные зеленотравные склоны, переходящие в великолепные береговые плесы.

Ярко выделяются большие, красивые, благоустроенные селения с одно-, двухэтажными домами. Много отелей, коттеджей – летом тут великое множество туристов, охотников, рыболовов. Особые достоинства края – просторы, зелень, уют и безмятежная тишина.

Под стать этому краю и город Ванкувер. В принципе это четыре почти самостоятельных городских массива. Разные части города соединены десятком красивых мостов, расположенных так высоко над водой проливов, что океанские суда «ныряют» под них словно развезденые катера. Здесь все кажется немного больше, свободнее, просторнее, чем ли. Город с трех сторон омывается бухтами и проливами. Очень красивы обширные лесные участки, намеренно оставленные при застройке. После определенной чистки и «причесывания» они превратились в

чудесные парки с первозданной флорой и фауной. В городе много 50–60-этажных небоскребов, а на окраинах индейские резервации.

На следующий день с утра я отправился в наше представительство Морфлота в Канаде – «Морлайнз». В агентстве всего четыре сотрудника. Руководитель – бывший капитан Дальневосточного морского пароходства Гиренко Виктор Михайлович – симпатичный, общительный, интеллигентный человек лет сорока пяти. Два канадца – профессиональные клерки – с головой погружены в бумажные дела и женщина-секретарь.

С шефом Виктором Михайловичем беседовали предметно, заинтересованно, приятно – капитаны сразу нашли «свой» морской деловой тон. Главная цель моего визита – обсудить возможности расширения объемов перевозок нашими судами массивных навалочных грузов из Канады (Ванкувера) Северным морским путем на Запад.

Разумеется, я выполнял поруче-

ние руководства пароходства. Беседа носила неформальный характер, доверительно. Однако основные, значимые соображения для передачи «заказчикам» сформулированы. Ванкувер – огромный перевалочный терминал и крупнейший океанский порт Канады на Западе. Поэтому загрузка для нескольких наших рудозов – дело, безусловно, перспективное и весьма выгодное, а проблемой с обеспечением загрузки не будет.

Но для начала необходимы личные деловые контакты на уровне ответственных руководителей. Нужны определенные, гарантированные сроки подачи судов под погрузку и главное – необходима направленная инициатива со стороны наших эксплуатационников. Я, понятно, пообещал капитану Гиренко передать все эти соображения нашим «адмиралам». Справедливости ради отметим, что по прибытии в Мурманск было все подробно доложено «в первые руки». Но, судя по последующим событиям, никакого развития и

продолжения вступительных инициатив капитанов в Сингапуре и Ванкувере не последовало. Был 1990 год – в России, тогда еще Союзе, было не до наших «соображений». Страна вступала в очередной политический «вираж».

А погрузка немного задерживалась. Второй грузовой помощник Андрей Кульпин «доподлинно» разоблачил в сложившейся ситуации. Оказывается, у стивидоров что-то вроде нашей профсоюзной конференции по заключению трудового договора с предпринимателями. Переговоры шли трудные, порт лихорадило – никто не хотел уступать.

Конечно, с одной стороны, постоять в этом прекрасном порту после и перед длительными океанскими плаваниями совсем неплохо – пусть моряки немного отдохнут, сойдут на берег, погуляют по городу. С другой – у капитана свои резоны: стоянка в порту – лишние расходы для судна, да и для моряков тоже... Надо продолжать рейс – впереди еще длинные океанские переходы, проход Панамским каналом, а там Атлантический океан – длинный и нелегкий путь – нужно идти.

Тем не менее, 30 марта после окончания погрузки около 18 тысяч тонн серы и оформления всех документов «Анатолий Ляпидевский» покинул славный город – порт Ванкувер, вышел в океан и устремился на юг, к Панамскому каналу и далее в Атлантику.

Леонид СЕЛИВЕРСТОВ.
Капитан дальнего плавания.
Фото Константина СУРИКОВА.

Александр Сибиряков

Потомок одного из самых древних, богатых и влиятельных родов Сибири Александр Михайлович Сибиряков родился в Иркутске 26 сентября 1849 года. Именитый купеческий род вел происхождение от первооткрывателей, кто начинал освоение необъятных сибирских пространств. Династия Сибиряковых держала в руках весь Иркутск, а через него и всю Восточную Сибирь.

Александр успешно окончил Иркутскую гимназию, а для продолжения образования родители отправили его за границу в Цюрихский политехникум. Затем юноша продолжил учебу в Германии, Франции, Швеции и в других европейских странах. В Швеции в 25 лет он познакомился с известным полярником Нильсом Норденшельдом и увлекся его планами по изучению Севморпути.

В дальнейшем всю свою жизнь Сибиряков связал с поиском наиболее удобных путей к освоению Сибири и Дальнего Востока. Он понимал, что сибирское бездорожье не дает возможности развиваться богатейшему краю, а крестьяне не могут выйти со своим дешевым зерном на внешний рынок и получать необходимые изделия из металла.

После смерти отца, получив наследство, Александр Михайлович помимо уже существующих предприятий создал новые. Его предпринимательская деятельность была успешной. В 1875 году, благодаря поддержке молодого мецената, Норденшельд на шхуне «Превен» совершает плавание из Норвегии на Енисей, доказав, что к началу августа на пароходе можно достичь устья великой сибирской реки и в тот же год вернуться обратно в Европу с сибирскими товарами.

В июле 1878 года Норденшельд начал первое в истории сквозное плавание по северо-восточному проходу на корабле «Вега». При подготовке экспедиции большое значение имели присланные Александром Сибиряковым сведения о Сибири и состоянии льдов в прилегающих к ней морях. На его долю пришлось и около 40 процентов всех финансовых расходов проекта. Не дойдя до цели, «Вега» на 9 месяцев зазимовала в Чукотском море. 20 июля 1879 года она прошла Беринговым проливом и, обойдя Евразию привычным южным путем, через год триумфально вернулась в Стокгольм.

В это время А.М. Сибиряков, совершавший немало самостоятельных арктических и таежных экспедиций, предпринял попытку пройти на пароходах «Оскар Диксон» и «Нордланд» из Скандинавии через Карское море в устье Енисея. В конце октября у берегов Ямала суда вмерзли в лед. Команде пришлось оставить «Нордланд» и на более сильном ледоколе «Оскар Диксон» пробиваться к цели своего путешествия. В полутора километрах от берега, у кромки ледяного припая, путешественники увидели ненцев, которые доставили Сибирякова к Обдорску (ныне Салехард).

Санкт-Петербург чествовал Н. Норденшельда, совершившего плавание по Севморпути и обогнувшего Евразию. Того же, кто должен был бы быть вместе со знаменитым полярником и разделить триумф встречи, рядом не было.

Несмотря ни на что на протяжении полувека Сибиряков практически в одиночку финансировал международные полярные экспедиции, постройку кораблей, портов, дорог, будучи твердо уверенным: регулярная

северная навигация в России не только возможна, но и выгодна.

Увлеченный своими планами А.М. Сибиряков передает Русскому географическому обществу 7000 рублей для исследования Ангары, обществу для содействия промышленности и торговле – 5000 на изучение низовьев Оби и Енисея. Академия наук получает от Сибирякова 10 000 рублей на премии за лучшие работы по истории Сибири. В 1888 году он сделал крупный вклад в развитие Томского университета – первого в Сибири высшего учебного заведения. На учебные пособия студентам, на вспомогательные учреждения он израсходовал почти 170 тысяч рублей. Для университета это была весьма значительная сумма.

В 1884 году Александр Михайлович отправляется в новое путешествие на пароходе «Норденшельд» из Архангельска до устья Печоры, поднимается на речном пароходе вверх по реке, переезжает на оленях Полярный Урал и спускается вниз по реке Ляпин к Оби и Тобольску. Там им был открыт кратчайший путь для перевозки сибирских товаров с Оби на Печору, который позже был хорошо освоен и получил название «Сибиряковский тракт». До революции по тракту ежегодно перевозили сотни тысяч пудов различных грузов. Для Печорского края дорога стала спасением.

Тысячи верст неутомимый Сибиряков прошел по Северному Уралу, Колыме и Якутии. В 1901 году он издает в Томске книгу «О пути из Якутска к Охотскому морю». А итогом его странствий стала книга «О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами», вышедшая в 1907 году.



Александр Сибиряков

Чтобы поправить расстроенное путешествием здоровье, А.М. Сибиряков поселился в Ницце, на юге Франции. Начавшаяся вскоре первая мировая война отрезала его от России, а революция 1917 года лишила всех источников дохода. Последние 12 лет своей жизни бывший сибирский золотопромышленник прожил на небольшую пенсию, назначенную ему правительством Швеции в 1921 году в честь 40-летнего юбилея экспедиции Норденшельда.

Почетный гражданин России, член научного общества Гетеборга, почетный член Шведского общества антропологии и географии Александр Михайлович Сибиряков скончался 2 ноября 1933 года в больнице Пастера (г. Ницца) в бедности и одиночестве.

Подготовила Галина ЛЕБЕДЕВА.



«МОРСКАЯ ДУША»

выпуск 107

Александр ЯШИН:

«Склонитесь, простреленные знамена, над доблестным моряком!»



Александр Яковлевич Яшин (1913–1969) – один из тех русских писателей, которые прошли войну с тройным грузом на плечах. Один груз – ратный, физиче-

ский, штыковой; другой груз – труд агитатора, журналиста, редактора газеты; а третий – груз любви к Отечеству, выраженный поэтическими страницами.

Войну он встретил, вступив в зрелость. Ему исполнилось 27 лет, у него опубликованы уже два сборника стихотворений и поэма. Как многим русским лирикам, ему предстояло пере-квалифицироваться в баталлисты, в репортеры, в очеркисты.

Его послали на Балтику. Но моряком в настоящем виде ему стать не довелось. Впрочем, как знать... С морской пехотой он попал на Волгу, под Сталинград, он видел величайшие сражения и участвовал в них. И, понятно, отразил увиденное и пережитое в стихотворениях, дневниках и очерках.

Виктор ТИМОФЕЕВ.
Ведущий антологии
«Морская душа».

Моряки Ленинграду

Красуйся, град Петров, и стой
Неколебимо, как Россия.
А. Пушкин.

Не будет этого, не будет,
Чтоб край родимый стал тюрьмой,
Чтоб наши села – море льда,
Несли фашистское ярмо.

Прошедшие сквозь все невзгоды,
Всем вражьи планам вопреки
На берегах Невы-реки
Дороги эти, эти воды
Мы отстоим.
Мы – моряки.

И раненный, он не покинул рубки,
К затону катер не повернул,
Лишь проводом от телефонной трубки
Разбитую ногу перетянул.
Стоял за штурвалом, у телефона
Без стона,
Пока не упал ничком.
Склонитесь, простреленные знамена,
Над доблестным моряком.
1942

Волжская военная флотилия

Контр-адмирал

Памяти контр-адмирала Хорошхина

Он был на катере, когда
Над плесом вспыхнула ракета.
Кругом не Волга – море льда,
И катер от облавы света
Не мог укрыться никуда.

Он был на катере, когда
За полночь мина борт пробила,
Через пробоины забила
В отсеки жирная вода.

Седой, в очках контр-адмирал
У щели смотровой стоял;
Когда рвалась броня стальная,
Он сам хватался за штурвал.

В протоки набивался лед
Сплошной серою громадой, –
Он говорил одно:
– Вперед!
Нас ждут причалы Сталинграда. –

И катер находил проход.

Враг вылез из прибрежных нор.
Контр-адмиралу доложили,
Что снова немцы борт пробили,
Из строя выведен мотор;

Что в днище два фонтана бьет,
Воды по пояс будет вскоре,
Что катер замедляет ход...
Контр-адмирал сказал:
– Вперед!
К рассвету фронт снарядов ждет,
Пробьемся на одном моторе.

Всему на свете вопреки
Шел катер,
Шел в изгиб реки
Сквозь лед, свинец, в огне орудий...
Держались твердо моряки,
Но моряки ведь тоже люди.

От пуль не скрыться никуда –
Стучали в борт, что град по крыше,
Лишь рубка – крепость,
Лишь туда
Не проникала смерть...
Тогда
Контр-адмирал из рубки вышел.

И вот на срезе – на краю –
Его увидели
Большого,
Давно знакомого, родного.
Все подтянулись, как в строю.
Хоть он не вымолвил ни слова.

Кто на ходу ни кинет взгляд –
Всем кажется: опять чернеют
На нем, как много лет назад,
И бескозырка, и бушлат
И за плечами ленты реют...

И вот он – дымный Сталинград.
Причал,
И ветлы зеленеют.
Август, 1942

Лейтенанту Мартынову

Люблю в глазах морскую ясность,
Лихую выpravку в строю,
В походе – власть,
В беседе – страстность
И злую выдержку в бою.

Люблю, кто в море за штурвалом
Вручает душу кораблю,
Кто с детства смотрит адмиралом,
Мартыновым.
Его люблю.
Апрель, 1943
Ульяновск

Памяти брата

Брату Михаилу Горчакову

Брат мой служил на Северном флоте.
Я его в люльке когда-то качал.
Брата убили в морской пехоте
Где-то среди заполярных скал.

Помню, на зайцев ходили вместе...
Мама теперь осталась одна.
– Где он? В каком похоронен месте? –
Молит меня разузнать она.

Благословляя на новую битву,
Просит:
– Найди его след, напиши.
Встань над могилой, прочти молитву
За упокой невинной души!

Знаю тоски материнской силу.
Справлю поминки в новом году.
Только искать родную могилу
Я не на север – на запад пойду.

Там у врага, под небом багровым
Всех, кто страдал, подниму на войну,
Клятву исполню:
Делом – не словом
Брата и всех друзей помяну.

Так помяну, чтобы камни стонали,
Чтоб по садам прошел суховец,
Чтоб на могилах немки рыдали
И навсегда другим заказали
Слать на Восток сыновей.
1943

Русский моряк

Вглядитесь в военного моряка:
Стоит на ветру – подтянутый, статный,
Еще на повязке его рука
И на щеке от ожогов пятна.

А взгляд устремлен на запад, туда,
Где люди и земли наши навеки,
Где наши сожженные города
И оскверненные немцами реки.

И дальше взгляд его устремлен –
За горы, за доли, к врагу в берлоги,
Куда в окружении красных знамен
И с моря и с суши пробьется он,
Пробьется: на запад ведут все дороги.

Ему от народа поклон земной,
Страна уважает широкие плечи, –
Стоит Ленинград за его спиной,
Теперь Сталинграду он сын родной, –
Победами путь моряка отмечен.

Что в мире дороже России ему –
Лесов ее древних, тропинок узких?
И в битвах его не сломить никому:
По крови, но ясным глазам, по уму,
По духу, по воинской хватке он – русский.

На Запад – пути кораблям и штыкам,
И ветры попутны.
Так будем сражаться,
Чтоб стали и после по морьям
Все самые смелые люди равняться.
Июнь, 1943
Москва, ЦВМ госпиталь

В черном, густом дыму небосклон,
Огонь поднимает волну,
И сотни тысяч немецких тонн,
Взрываясь, идут ко дну.

Катятся по морю гул и гром,
Как по степи – «ура!».
Это спешат на встречу с врагом
Эсминцы и катера.

Море выходит из берегов –
Это идут в штыки,
Это на суше громят врагов.
Русские моряки.

Если в горы уходит враг –
Моря раздвигают их,
И над вершинами реет флаг
В отблесках голубых.

А заберется к истокам рек –
В реки входят моря...
Пока в беде хоть один человек –
Не будет спокоен моряк.
1943

Сердце моряка

В самую тихую погоду
Черное море не спокойно.
Все шумит и, отражая небо,
По ночам луну дробит на звезды.

Неспокойно сердце черноморца
В самую безветренную пору:
Все тоскует о родных просторах,
Бухты голубые вспоминает.

Море гонит волны к горизонту,
Набирает пенистые гребни, –
Сердце моряка влечет на запад,
К берегам, знакомым с малолетства.

Точит море каменные скалы,
Сердце русское тревога гложет:
За людей, оставшихся в неволе,
За родные города и села.

И стремятся корабли на запад,
Катера пролив пересекают;
Слышат Севастополь и Одесса,
Как растёт победный клич матросов.
1943

Новороссийск

Шторм

Ветер который день не стихает,
Верно, такой никогда не дул, –
Камни ворочает,
Землю качает,
Не умолкает над морем гул.

Волны о берег скалистый бьются
И поднимаются на дыбы,
Будто глубинные бомбы рвутся,
Пенные к небу летят столбы.

Голы холмы, и деревья голы,
На небе тучи, как черный чад,
Словно и там аулы, и села,
И города родные горят.

Только китам под стать это море.
Рыбы – в глубинах, птиц – ни души...
Слава же тем, кто умеет спорить
С бурями на море.
Слава большим!

Слава – кому ураган не страшен,
Кряжу скалистому – тверд гранит!
Слава таким державам, как наша:
Землю качает – она стоит!
Январь, 1944

Это произошло в сентябре

Рубрику ведет **Рашид САЛЯЕВ**

1682 – казнен князь Иван Хованский, глава стрелецкого приказа. У царицы Софьи не дрогнула рука обезглавить тех, кто только что обеспечил ей путь к российскому трону. Положение князей Хованских среди стрельцов – «государство в государстве» представлялось ей недопустимым. В решительности и твердости Софья не уступала будущему императору Петру I.

1737 – родился Алексей Орлов (1807). Одна из выразительных фигур своего сумбурного века. «Неукротимые, бурные силы жизни в этом необычном человеке, – писал академик Е. Тарле. – Никакие ни моральные, ни физические, ни политические препятствия для него не существовали. Он даже не мог взять в толк, почему они существуют для других...». Алексей Орлов помог Екатерине II взойти на престол. Одержал победу при Чесме. Разводил лошадей, а рысак с «милым» именем Свириный стал родоначальником всех орловских коней.

1791 – на острове Уналашка (из группы Алеутских островов) зазимовали суда русских мореплавателей экспедиции Иосифа Биллингса. Часть из них жила на борту парусника «Слава России», которым командовал Г. Сарычев, а другая на «Черном орле»

(командир Р. Галл).

1820 – 8 августа морской лейтенант Захар Панафидин, шедший на паруснике «Бородино» в Русскую Америку, открыл небольшие острова восточнее Окинавы. Один он назвал именем своего судна – в честь русской победы в Отечественной войне 1812 г., а второй именвал, как и полагается первооткрывателям, своей скромной фамилией. Через месяц экипаж успешно достиг Ново-Архангельска, где и были оформлены документы на географические открытия.

1957 – на Южном Урале вблизи г. Кыштыма на оборонном предприятии произошел взрыв и выброс радиоактивных продуктов с последующим их рассеиванием на части территорий Челябинской, Свердловской и Тюменской областей. Это случилось за 29 лет до Чернобыля. Более 30 лет «государственная тайна» скрывалась лишь от собственного народа, ибо на Западе об этом событии узнали почти сразу.

1977 – двенадцать канадцев из г. Ванкувера создали экологическую организацию «Гринпис». Они направились к острову Амчитка на Аляске, чтобы выразить свой протест против проведения американцами ядерных испытаний на острове.

это интересно



Растает ли Гренландия?

На острове Гренландия, который казался неуязвимым для глобального потепления, растет гигантская трещина. Как считают американские ученые, она вскоре приведет к образованию гигантского айсберга Петтерманн площадью в 23 квадратных километра. В длину трещина протянулась на 13 км, в ширину – почти на километр. Ученые полагают, что это станет началом конца ледникового щита Гренландии.

Прежде эта часть Арктики считалась неподверженной глобальному потеплению. Поэтому эксперты всерьез озабочены тем, что теперь эти процессы затрагивают самые северные территории.

Гляциологи из Полярного научно-исследовательского центра Берда при университете Огайо говорят, что за динамикой разломов они наблюдают ежедневно с помощью спутниковых фотографий NASA, а также с помощью фотокамер с задержкой по времени, которые следят за ледниками Гренландии.

По мнению профессора Джейсона Бокса из полярного исследовательского центра университета Огайо, который первый увидел «раны» на теле Петтерманна, откол станет первым шагом распада главной части наибольшего плавающего ледника на Земле. «Фотографии говорят сами за себя, – добавил Бокс. – Трещина разрастается, движется все дальше и

дальше. Смещение айсберга в океан – только вопрос времени».

Сейчас ученых волнует полная картина происходящего. «Поскольку мы видим, что это явление уходит все дальше на север, а Петтерманн простирается далеко на север Гренландии, это, конечно, вызывает опасения», – сказал Уолед Абдалати, директор центра исследования Земли в университете Колорадо.

Однако пока рано говорить, что это глобальное потепление, заявил представитель NASA. Как считают ученые, нет оснований приписывать одно событие к глобальному потеплению, но событие может указывать на тенденцию. «Все это, конечно, очень серьезно, – делится соображениями эксперт NASA Джей Жвалли. – Однако что именно происходит, мы не знаем. Сейчас не время утверждать, что трещина является следствием глобального потепления».

Не разделяет серьезных опасений и профессор колорадского университета Конрад Стеффен, который возвратился с острова Гренландия в августе и изучал ледник Петтерманн в прошлом. Он заявил, что то, что увидел Бокс, не слишком отличается от того, что он видел в 1990-х: «Трещина у меня не вызывает тревоги... Я бы сказал, что все в порядке».

По материалам информагентств.
Фото Ивана КАРАВКИ.

Улыбка времени

– Я вчера жену попросил шарф связать – «Спартак – чемпион!».
– И что?
– Да она двух слов связать не может!

– Вам капусту как приготовить?
– В пачках по 5000 рублей.

– Пока я спал, меня жена от измены заковала.
– Ну и как?
– Кошмар! Приближаясь к любой женщине, за три метра начинаю орать: «Я женат!»

Народная примета: если на пол упала ложка – придет гость. Если упала ложка для обуви – гость придет пьяный как сапожник.

На рынке:
– У вас куры свежие?
– Да, только вчера чихали!

Радио объявление в зоопарке:
– Внимание! Мальчик Гена, потерявший

подвыпившего отца, может встретиться с ним в обезьяннике.

– Женщина, а почему вы своему песику дали такое странное имя – Козел?
– А мне нравится звать его на улице и наблюдать, как все мужчины оборачиваются!

Боксеру легче защитить диссертацию, чем написать ее.

Чукча говорит геологу:
– Если угадаешь, сколько у меня оленей, обоим отдам...

– Привет. Как дела?
– Неважно. Начальник хочет, чтобы мы работали за троих. Хорошо еще, что нас пятеро.

Мужчины должны уступать место женщинам в трамвае и ехать рядом на джипе.

Подборка Андрея МОРОЗОВА.

кросс-гайворд

Первый чайнворд:

1. Обитаемый подводный аппарат. 2. Звезда в созвездии Андромеды. 3. Личное холодное оружие флотского офицера. 4. Морской порт в Бенгальском заливе. 5. Территория одного государства, окруженная со всех сторон территорией другого государства. 6. Флагманский корабль первой русской антарктической экспедиции. 7. След, остающийся на воде позади идущего судна. 8. Российский атомный ледокол. 9. Порт на реке Лена. 10. Обширное по площади замкнутое понижение ложа океана. 11. Лекарственное растение. 12. Излишняя самоуверенность в поведении, в речи.

Второй чайнворд:

13. Африканское государство. 14. Река в Иране, впадающая в Каспийское море. 15. Она соединяет сходящиеся под углом балки набора корпуса судна. 16. Черноморский курорт Краснодарского края. 17. Тонкая плотная шелковая ткань с рисунком. 18. Эта деталь находится на верху мачты или флагштока (туда посылают молодых матросов «пить чай»). 19. Один из проливов Гавайских островов (между островами Оаху и Молокаи). 20. Этой буквой латинского алфавита обозначают в математике искомую величину. 21. Частица – носитель свойств какого-либо физического поля. 22. Город и порт на Северо-Западе США. 23. Бесцветная горючая жидкость, создатель. 24. Часть территории государства Уарту (упоминается в надписях 13–16 веков до н.э.). 25. Начало реки. 26. Так на Северном и Тихоокеанском побережье России называют высокую конусообразную скалу на берегу моря или в море. 27. Античное название носа судна. 28. Сложный эфир уксусной кислоты. 29. Бодрость, жизненная активность. 30. Наиболее яркая звезда в созвездии Девы. 31. То же, что ткмали. 32.

В римской мифологии богиня урожая, охранявшая жатву.

Третий чайнворд: 33. Эта рыба опасна для человека из-за электрических органов. 34. Наливное судно. 35. Мелкие капли влаги, оседающие на растениях. 36. Супер-летчик.

По дугам: 37. Светлые круги, наблюдаемые вокруг диска Солнца. 38. Марка французского автомобиля. 39. Их существует два вида: полоскун и ракоед. 40. Город в Латвии на реке Даугава.

По горизонтали: 42. Переход войск через водную преграду. 45. Небольшое вечнозеленое южное растение (дерево) с темно-красными ягодами. 46. Древняя ископаемая человекообразная обезьяна. 48. Человек, скрывающийся под чужим именем.

По вертикали: 41. Область метеорологии. 43. Колочий садовый кустарник. 44. В этом году она, XIX по счету, прошла в Пекине. 47. Основоположник осетинской литературы и первый осетинский живописец.

Составил Алексей БУГЛАК.

Ответы на кроссворд

Первый чайнворд: 1. Батискаф. 2. Альфа. 3. Кинжал. 4. Калькутта. 5. Антарктида. 6. Айсберг. 7. Кильватер. 8. Кильватер. 9. Айсберг. 10. Кильватер. 11. Айсберг. 12. Айсберг. 13. Африка. 14. Тигр. 15. Она. 16. Черноморск. 17. Шелк. 18. Флагшток. 19. Пролив. 20. Омега. 21. Частица. 22. Сан-Франциско. 23. Бензол. 24. Гора. 25. Река. 26. Северный. 27. Нос. 28. Уксусная. 29. Бодрость. 30. Звезда. 31. Ткма. 32. В римской мифологии богиня урожая, охранявшая жатву.



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

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

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

Газета выходит один раз в месяц

Тираж 999 экз.
К печати по графику 19.09.08.
Газета отпечатана в ИПП «Север»
Россия, 183624, г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18
Распространяется бесплатно.