

ОКЛ Арктическая Звезда

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

№ 4 (7613) Апрель 2009 года



В номере:

«Божественная земля»

Мурманского морского пароходства

Флот компании пополнился новым судном - четвертым в серии судов, поставляемых пароходству по программе обновления сухогрузного флота.

- стр. 2

Награды капитанам Арктики

За заслуги в развитии транспортного комплекса и многолетнюю добросовестную работу нагрудным знаком «Почетный полярник» награждены работники и ветераны Мурманского морского пароходства.

- стр. 3

Штокман будет освоен общими усилиями

«Мурманское морское пароходство» и компания «Штокман Девелопмент АГ» обсудили возможность совместной работы в реализации проекта по комплексному освоению Штокмановского месторождения.

- стр. 4

Арктика на службе России

Научно-практическая конференция открыла программу празднования 70-летия Мурманского морского пароходства.

- стр. 5

День рождения капитана

Знаменитый капитан пассажирского флота Мурманского морского пароходства Иван Каравка отметил свое 55-летие.

- стр. 11



Наши хронограф

8 мая (1980) - поднят государственный флаг СССР на теплоходе «Емельян Пугачев».

30 мая - 75 лет назад (1934) родился капитан Владислав Степанович Смолягин.



Новости компании

Пароходство предложило помощь в проведении «Мурманского международного экономического форума»

Руководство ОАО «Мурманское морское пароходство» приняло решение поставить к причалу Мурманского морского вокзала два своих пассажирских судна - теплоходы «Клавдия Еланская» и «Поларис», которые станут гостиницами на время проведения «Мурманского международного



экономического форума» («МЭФ-2009»), который состоится 15-17 октября.

На заседании исполнительного комитета по подготовке и проведению «МЭФ-2009» выяснилось, что одной из главных проблем может стать вопрос размещения будущих участников форума. В связи с ремонтом одной из крупнейших гостиниц города - «Арктики», мест для расселения участников и гостей форума не хватает, а использование пассажирских теплоходов ОАО «ММП» добавит еще около 300 мест.

Первый рейс

Свой первый рейс в апреле успешно завершил новый балкер пароходства «Новая Земля».

В российский порт Ванино из Китая судно шло обычными навигационными путями. По словам капитана теплохода Сергея Сенокосова, несмотря на тяжелые погодные условия, балкер показал прекрасные мореходные качества и маневренные характеристики.

Как отметил директор департамента эксплуатации флота ОАО «ММП» Яков Антонов, сегодня ни одно из судов пароходства не простаивает. Это свидетельствует о грамотной политике менеджмента и высоком профессиональном уровне плавсостава компании.

Антарктида в филателии

В музее истории ОАО «ММП» открылась выставка «Антарктида в филателии».

Филателистическая выставка конвертов и марок из частной коллекции капитана теплохода «Поларис» Мурманского морского пароходства Ивана Васильевича Каравки - это уникальная коллекция корабельной почты. На выставке представлены более 50 конвертов со штемпелями различных стран мира, полярных антарктических станций, объединенных темой флоры и фауны, красочные серии марок, посвященных истории и современному освоению Южного континента. Один из блоков коллекции посвящен острову Южная Георгия и Южным Сандвичевым островам.

Иван Каравка давно занимается любительским коллекционированием, и это его первая попытка ознакомить мурманчан с красотой ледяного материка. Капитан Каравка знает об этом континенте не понаслышке, он неоднократно бывал у его берегов, осуществляя круизы с иностранными туристами на ледоколе «Капитан Драницын» из Аргентины в Антарктиду. Тогда он увлекся фотографией и коллекционированием открыток и конвертов, посвященных Антарктике.

Дорогие друзья!

От имени моряков и работников береговых подразделений ОАО «Мурманское морское пароходство» поздравляю вас с Днем Победы в Великой Отечественной войне!

9 мая - это символ героического прошлого нашего народа, день всенародной гордости и памяти. Мы благодарны тем, кто мужественно защищал мир, кто в жестоких боях отстаивал наше право на жизнь и чистое небо над головой.

Вечная слава и память героям, отдавшим жизнь за свободу и независимость нашей Родины! Низкий поклон и безграничная благодарность ныне живущим ветеранам Отечественной войны!

Желаю вам крепкого здоровья, праздничного настроения, благополучия и уверенности в завтрашнем дне, мира и согласия!

С уважением
А. М. Медведев,
генеральный директор
ОАО «Мурманское
морское пароходство».





«Божественная земля»

Мурманского морского пароходства



Александр Медведев и господин Лю.

31 марта флот ОАО «Мурманское морское пароходство» пополнился новым судном. Балкер «Новая Земля» - четвертый в серии судов, поставляемых пароходству по программе обновления сухогрузного флота.

На торжественной церемонии поднятия государственного флага Российской Федерации и крещении судна на китайской верфи Ченгси Шипьярд (Chengxi Shipyard Co., LTD) в городе Цзяньинь (Jiangyin) присутствовали представители российского дипломатического корпуса в КНР, представители Российского Морского регистра судоходства, руководители пароходства и китайской верфи.

Новый балкер Мурманского морского пароходства получает имя «Новая Земля», - сказала на открытии церемонии Ольга Сегнитова, заместитель главного бухгалтера ММП, крестная мать нового судна. - Сотни лет в водах Ледовитого океана поморы совершали дальние переходы к архипелагу Новая Земля, в сложных ледовых условиях русские мореходы писали славные страницы изучения Арктики. Коренные жители

издревле называли этот архипелаг «Норо я», что означает «Божественная земля». Я желаю, чтобы у штурвала балкера «Новая Земля» стоял надежный, преданный судну и компании капитан, а экипаж был дружным и сплоченным. Пусть покровитель мореходов святой Николай Угодник хранит и защищает вас от штормов и несчастий.

Приемка нового судна - событие, безусловно, важное, особенно в сегодняшнее непростое время. Как не раз подчеркивали на церемонии гости, это праздник не только для компании «Мурманское морское пароходство», но и для всей России. Спуск на воду нового судна является подтверждением тому, что и в трудные времена пароходство успешно работает, намеченные программы выполняются, а компания идет вперед. По словам генерального ди-

ректора ОАО «Мурманское морское пароходство» Александра Медведева, теплоход «Новая Земля» - судно усиленного ледового класса, построенное в более сжатые сроки, но с неизменно хорошим качеством. Судно соответствует всем международным конвенциям, которые существуют и которые будут приняты в ближайшее время.

Водоизмещение балкера - 31755 тонн, дедвейт - 23645 тонн, длина - 173,28 метра, ширина - 22,86 метра, осадка - 9,91 метра. Судно зарегистрировано в Российском Международном реестре судов и отвечает современным стандартам безопасности и эффективной эксплуатации балкеров дедвейтом 23700 класса KM(STAR)Arc4[1]AUT1 BULK CARRIER BC-A (ESP) в классификации Российского Морского регистра судоходства.

У каждого судна своя история. История «Новой Земли» началась именно 31 марта, и в ней навсегда будет записано, что

первым капитаном стал Сергей Сенокосов. Сергей Иванович доволен балкером, по его словам, судно оснащено самым современным навигационным оборудованием, имеет высокий класс автоматизации.

Уже не первый год мы успешно сотрудничаем с Брянским машиностроительным заводом, и на «Новой Земле» сердце корабля - главный двигатель также сделан на отечественном предприятии, - рассказал газете Александр Брынцев, главный инженер компании.

По древней международной морской традиции судно освящает православный священник. «В писании говорится не «судно», а «ладья», - сказал перед церемонией освящения отец Алексей, - и будем молиться, чтобы плавание у этой ладьи было всегда удачным, чтоб она держалась на воде в любых штормах, бережно хранила груз и всегда приходила в порт назначения. Пусть всегда с вами будет вера, ведь она нужна и

экипажу, и всем тем, кто ждет моряков из плавания на берегу».

Из порта Цзяньинь балкер «Новая Земля» отправился в порт Ванино, откуда он доставит алюминий китайским потребителям.

Оксана ЧЕРНЫШЕВА.



Освящение судна отцом Алексеем.



Крестная мать судна Ольга Сегнитова и капитан Сергей Сенокосов.



К реформе готовы!

Министр транспорта РФ Игорь Левитин провел совещание, на котором обсуждался проект Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации.

В совещании приняли участие представители Совета Федерации и Государственной Думы ФС РФ, федеральных органов исполнительной власти, представители субъектов Российской Федерации, предприятий и общественных организаций внутреннего водного транспорта.

Открывая совещание, министр отметил, что наряду с другими отраслями, где проводится или проводится реформирование, внутренний водный транспорт не реформировался длительное время. Объем финансирования, который выделяется из бюджета, недостаточен. Отрасль не привлекательна для частного бизнеса. Неэффективна и тарифная система, что делает водный транспорт менее конкурентоспособным по сравнению с другими видами транспорта. Все это говорит о необходимости проведения реформы. По словам министра, до конца мая этот вопрос пла-

нируется рассмотреть на заседании Правительства РФ.

С докладом о концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации выступил руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко.

Согласно этой концепции функции хозяйственной деятельности, в частности, предлагается передать хозяйствующему субъекту - федеральному государственному унитарному предприятию «Российский водный путь», образованному на базе существующего ФГУП.

Передача ФГУП «Росводпуть» содержания внутренних водных путей обусловлена тем, что эта функция имеет государственный характер, как обеспечивающая безопасность судоходства. К примеру, в случае несоответствия реальных габаритов судовых ходов к заявленным возникает опасность посадки судна на мель с вытекающими последствиями, особенно это относится к судам, перевозящим нефть, нефтепродукты и другие опасные грузы. В районах Крайнего Севера и при-



Игорь Левитин.

равненных к нему местностях речной транспорт во многих случаях является единственным доступным. При этом доставка грузов в районы Крайнего Севера является государственной задачей, и содержание внутренних водных путей должно осуществляться государственным предприятием.

Предлагаемая реформа кроме усиления контроля за безопасностью судоходства и судноходными гидротехническими сооружениями позволит решить вопрос привлечения дополнительного финансирования из внебюджетных источников на содержание инфраструктуры внутренних водных путей, в том числе портовых гидротехнических сооружений.

Концепцией предусмотрено проведение ре-

формирования системы управления внутренними водными путями в два этапа. На первом этапе предусматривается внесение необходимых изменений в законодательство РФ, в том числе для наделения Росморречфлота функциями управления федеральным имуществом; внесение изменений и дополнений в уставы государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства в части изменения их наименований (администрации речных бассейнов) и уточнения функций; инвентаризация и передача части федерального имущества во ФГУП «Росводпуть», включая речные порты и причалы.

Участники совещания в целом поддержали представленный проект Концепции, согласившись, что реформирование системы управления внутренними водными путями давно назрело и будет способствовать развитию внутреннего водного транспорта в целом. По итогам обсуждения решено доработать проект Концепции с учетом высказанных предложений. В частности, обращено внимание на необходимость проработки финансово-экономического обоснования реформы, вопросов имущественных отношений и некоторых других.

По материалам информагентств.



Надежный задел на будущее

С января по март 2009 года на судах ОАО «Мурманского морского пароходства» проводились проверки инспекциями PORT STATE CONTROL (PSC) на соответствие требованиям Парижского, Токийского, Карибского, Средиземноморского, Черноморского, Индийского меморандумов, Латиноамериканского соглашения, кодекса ОСПС, проверки береговой охраной США (USCG). Об итогах этих проверок рассказал главный штурман ОАО «ММП» Сергей ЦЕЛОУСОВ.

Проанализировав данные проверок, можно сказать, что год у нас начался неплохо, - рассказал Сергей Аркадьевич. За I квартал 2009 года в портах иностранных государств проверку прошли 14 судов Мурманского морского пароходства. Без замечаний проверки прошли на танкере «Натали», теплоходах «Кандалакша», «Михаил Кутузов», «Михаил Стрекаловский», «Кузьма Минин», «Александр Суворов», «Кола», «Капитан Данилкин». Что касается судов компании, на которых инспектирующие органы выявили недостатки, то можно сказать, что в основном замечания вызваны недостаточной подготовкой судов экипажами к предстоящим проверкам. В настоящий момент все замечания устранены.

Безусловно, со стороны береговых подразделений компании постоянно ведется работа с экипажами судов. Основным аспек-



Т/х «Капитан Данилкин».

этой работы - превентивные меры, направленные на устранение недочетов в работе до, а не после проверки.

За I квартал суда Мурманского морского пароходства проверялись как в иностранных портах, так и в российских портах, - продолжил Сергей Целоусов. - В общей сложности в отечественных портах было проведено 15 проверок Государственного портового контроля. Из них шесть прошли без замечаний, в девяти случаях замечания были. Особенно хочется отметить тот факт, что основное количество полученных замечаний не носят технического характера. Как правило, они касались комплектации аварийных постов, сдачи аварийного снабжения на ежегодные проверки в порту, отсутствия или несоответствия маркировки по судну.

Подводя итог прошедших проверок и сопоставляя данные за минувший 2008 год, можно сделать следующий вывод: в иностранных портах на I квартал 2009 года наблюдается общее уменьшение количества проверок на 33% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Показатель уменьшения

числа проверок говорит о снижении пристального внимания со стороны органов PSC к судам ОАО «ММП». Это может быть связано с некоторой положительной динамикой показателей прохождения проверок в целом за 2008 год. Прохождение проверок без замечаний по флоту увеличилось на 23%. Количество замечаний по сравнению с аналогичным периодом 2008 года уменьшилось более чем на половину. Отмечается значительное уменьшение количества замечаний по техническому состоянию систем и механизмов.

В портах же РФ в I квартале 2009 года наблюдается общее увеличение количества проверок на 20% по сравнению с I кварталом 2008 года. Увеличилось прохождение проверок без замечаний по флоту в целом. Любопытно, что большинство замечаний получены в порту Санкт-Петербурга, в то время как в процентном отно-

шении на этот порт приходится только около половины всех проверок. Прохождение инспекций без замечаний в порту Северной столицы отмечено только один раз. Увеличение количества полученных замечаний говорит о концентрации внимания в отношении состояния судов со стороны Инспекции ГПК и администрации морского порта Санкт-Петербурга.

Для уменьшения количества замечаний на суда направлен циркуляр, в котором капитанам судов предписывается провести комплекс необходимых мероприятий организационного и технического характера.

В целом департамент безопасности мореплавания отмечает, что общее количество замечаний за I квартал 2009 года по отношению к I кварталу 2008 года уменьшилось. Это указывает на то, что возрастает ответственность и среди состава, и среди рядового состава флота. Возросли требования и со стороны береговых подразделений Мурманского морского пароходства. Особым фактором, влияющим на улучшение статистики замечаний, служит заинтересованность со стороны старшего командного состава судов в улучшении результатов работы, которая напрямую связана с введенной в середине 2008 года бонусной системой поощрений.

Подготовила
Дарья КУЗНЕЦОВА.



Т/х «Михаил Стрекаловский».



Награды капитанам Арктики



Анатолий Черепанов.

Министр транспорта РФ Игорь Левитин подписал постановление о вручении государственных и ведомственных наград работникам транспортной отрасли. За заслуги в развитии транспортного комплекса и многолетнюю добросовестную работу нагрудным знаком «Почетный полярник» награждены работники и ветераны Мурманского морского пароходства: Валерий Антипин, Всеволод Белецкий, Иван Бородин, Борис Вольный, Анатолий Кузнецов, Людмила Тибряева, Анатолий Черепанов, Анатолий Соколов, Николай Бабич.

Эта награда служит признанием их заслуг перед государством в плодотворной деятельности на самом краю Земли. Все они уважаемые капитаны, многие из них являются заслуженными ветеранами пароходства, их имена известны жителям нашего региона.

Знак «Почетный полярник» для моряков очень престижная награда. Чтобы ее заслужить, многим нужно долго работать в суровой и непредсказуемой Арктике, - рассказал Анатолий Алексеевич Черепанов, председатель «Ассоциации морских капитанов», ветеран ММП. - Нашей ассоциацией был составлен список людей, которые по тем или иным причинам ранее не были

удостоены этой награды, хотя по праву заслужили ее, и я рад, что наша инициатива нашла поддержку в министерстве. Почетный знак - это символ признания работы моряков, добросовестно выполнявших свой долг на благо Родины.

Анатолий Черепанов, в бытность свою капитаном Мурманского морского пароходства, совершил много рейсов по Северному морскому пути от Мурманска до Певека. Профессия капитана для многих овеяна ореолом романтики: путешествия, экзотические страны, борьба с водной стихией теплых морей. Но когда твой корабль направляется туда, где вокруг дрейфующие льды, а шторм внезапно сменяют ледовые бури, тут уж не до романтического настроения. Чтобы не застрять во льдах, нужно иметь полную уверенность в том, что механизмы судна работают как часы, а экипаж надежен и крепок, ведь именно капитан при возникновении опасности должен принять единственно верное решение.

К награждению знаком «Почетный полярник» капитана Черепанова представляли еще в 1987 году, после вручения знака «Почетный работник морского флота», но по каким-то причинам награда не была получена.

Анатолий Алексеевич сетует, что, к сожалению, многие капитаны не

имеют никаких знаков и орденов, - они пишут рапорт на награждение членов своего экипажа (механиков, штурманов), которые проявили себя в работе, а о себе скромно умалчивают.

Не думали мы тогда ни о каких наградах. Перед нами была поставлена сверхзадача, и мы чувствовали всю важность своей работы, - добавляет капитан ММП Анатолий Иванович Соколов, 35 лет проработавший в Арктике в должности капитана. - Сотни наших судов бороздили северные моря от Мурманска до Дальнего Востока, перевозили грузы для строительства новых городов, поселков, полярных станций и портов. Это был тот «завод», который работал на благо нашей Родины. Сейчас, к сожалению, не многие умеют так трудиться.

Многие из тех, кто не один сезон отработал в тяжелейших климатических условиях, уже ушли из жизни, так и не удостоившись звания «Почетный полярник». По словам Анатолия Черепанова, награждение моряков за их труд является устранением несправедливости по отношению к людям, самоотверженность которых достойна глубокого уважения.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото Оксаны ЧЕРНЫШЕВОЙ.



Штокман будет освоен общими усилиями



16 апреля в ОАО «Мурманское морское пароходство» состоялась рабочая встреча представителей ММП и компании «Штокман Девелопмент АГ» (Shtockman Development AG) (ШДАГ). В мероприятии приняли участие генеральный директор Мурманского морского пароходства Александр Медведев, топ-менеджмент судоходной компании, Юрий Комаров - главный исполнительный директор «Штокман Девелопмент АГ», Эрве Мадео - заместитель главного исполнительного директора, Александр Селин - директор Териберского филиала и другие специалисты ШДАГ.

В рамках практического семинара

«Презентация первой фазы освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения. Требования к поставщикам и подрядчикам и порядок проведения тендеров» со стороны Мурманского морского пароходства были наглядно представлены данные о производственных мощностях судоходного холдинга, сведения о ранее успешно отработанных проектах, его потенциале. Информация вызвала большую заинтересованность у международной компании. На данном этапе совместной работы компании обсуждали технические и практические нюансы реализации проекта по комплексному освоению Штокмановского месторождения. В частно-

сти, на встрече говорилось о строительстве и развитии береговой инфраструктуры, обеспечении транспортно-технологической системы, строительстве завода по бетонированию труб.

Учитывая масштабность проекта, в ходе его реализации будут задействованы все предприятия холдинга «Мурманское морское пароходство», включая такие судоходные компании, как ОАО «Северное морское пароходство» и ОАО «Северное речное пароходство».

Итогом рабочей встречи стало подтверждение заинтересованности в сотрудничестве компаний для совместного комплексного освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения.

Первым шагом к совместной работе стало обращение компании «Штокман Девелопмент АГ» в ОАО «Мурманское морское пароходство» с предложением рассмотреть возможность использования в качестве базового лагеря для строителей завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) одного из пассажирских судов пароходства.

По проекту СПГ должен быть построен в Териберке к 2014 году. ОАО «ММП» располагает пароходом необходимой вместимости, а также персоналом, способным обеспечить жизнедеятельность плавучего лагеря. На сегодня специалистами компании рассматривается возможность как ошвартовки судна у пирса Териберки, так и постановки его на якорь в непосредственной близости от строительной площадки.

По мнению представителей компании «Штокман Девелопмент АГ», использование пассажирского судна в качестве лагеря позволит сократить расходы и сроки строительства СПГ, а также создать максимально комфортные условия проживания для строителей.

Дарья КУЗНЕЦОВА.
Фото автора.

Деньги

Гознак и Банк России совместно работают над модификацией всей линии российских бумажных денег. Основная цель - более совершенная защита банкнот от подделок. Кроме того, согласно заявлению первого заместителя председателя Банка России Георгия Лунтовского Центробанк намерен полностью вывести из обращения монеты номиналом 1 и 5 копеек, а 10-рублевую купюру заменить монетой.

Лунтовский заявил, что производство купюры достоинством в 10 рублей невыгодно для ЦБ, так как срок службы банкноты всего полгода, тогда как монеты аналогичного достоинства служат до двадцати лет, поэтому такие монеты государству обойдутся дешевле.

Зампред ЦБ также сообщил, что в связи с предстоящими Универсиадой-2013 в Казани и Олимпийскими играми-2014 в Сочи и с целью популяризации спорта Банк России принял решение о выпуске спортивной серии монет «Выдающиеся спортсмены России». В этом году она будет посвящена футболу и хоккею. «Впервые в нашей практике одна из монет посвящается ныне живущему спортсмену, настоящей, на мой взгляд, легенде, хоккеисту Александру Николаевичу Мальцеву, которому на днях исполнится 60 лет», - отметил Лунтовский.

Росморречфлот и Росприроднадзор создадут совместную группу для мониторинга навигации-2009

Федеральное агентство по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзор) и Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) создадут межведомственную группу для мониторинга навигации 2009 года. Основной задачей группы будет постоянный мониторинг ситуации и оперативное реагирование на чрезвычайные происшествия, для того чтобы исключить любые сбои в навигации.

Наибольшее беспокойство у управления морского контроля, разрешительной деятельности и особо охраняемых природных территорий (ООПТ) Росприроднадзора вызывают проблемы, возникающие при проведении дноуглубительных работ, экологическое состояние акваторий, в частности, при проведении бункеровочных операций, а также вопросы состояния морских свалок.

Отмечается, что ответственность за проведение ремонтных дноуглубительных работ перед началом навигации возложена на Росморречфлот. Однако в соответствии с законодательством РФ проводить дноуглубление без заключения государственной экологической экспертизы запрещено. В случае выявления нарушителей, проводящих дноуглубительные работы без соответствующей документации, инспекторы Росприроднадзора обязаны принимать соответствующие меры, вплоть до приостановления работ.

Стороны пришли к единому мнению о необходимости создания специальной межведомственной группы.

По материалам информагентств.



Итоги работы и планы на будущее

24 апреля состоялось отчетно-выборное собрание Совета ветеранов войны и труда ОАО «Мурманское морское пароходство» и ФГУП «Атомфлот». С отчетом выступил председатель Совета ветеранов Борис Николаевич Купоросов. В отчете говорилось о работе, проведенной за отчетный период, в частности, о реализации его основной задачи: помощи и защите интересов неработающих пенсионеров компании.

Так, было отмечено, что продолжается выдача пенсионерам материальной помощи, выделяемой Мурманским морским пароходством. Все юбиляры получают к празднику материальную поддержку и поздравления в корпоративной газете «Арктическая звезда». Члены Совета успели посетить более 1400 пенсионеров-ветеранов, среди которых больные, одинокие, инвалиды, проживающие в Мурманске, Санкт-Петербурге, Архангельске и Москве. Всем им Советом

были вручены продуктовые наборы, приобретенные Мурманским морским пароходством. Отчитался председатель и о праздничных вечерах, проводимых для ветеранов ММП, - более 1200 человек приняли участие в мероприятиях в честь 8-го Марта, Дня Победы, Дня пожилого человека. Организовывались посещения театра, поездки в Долину Славы, встречи с учащимися школ и т.д.

Однако есть и недочеты в работе Совета ветеранов: недостаточно активная работа в области военно-патриотического воспитания молодежи и вовлечение пенсионеров, желающих работать в Совете на общественных началах.

В целом члены Совета ветеранов свою работу оценили как хорошую, планируют продолжать развитие уже наработанных направлений, а все недочеты обязуются исправить. Председателем Совета ветеранов вновь избран Борис Николаевич Купоросов.



Борис Николаевич Купоросов.



Арктика на службе России



Леонид Селиверстов.

«Арктика на службе России» - такова тема научно-практической конференции, которая прошла в конце апреля по инициативе общественной организации «Ассоциация исследователей Арктики» при поддержке ОАО «Мурманское морское пароходство», ФГУП «Атомфлот», Мурманского транспортного филиала ГМК «Норильский никель».



Николай Бабич.

В областном краеведческом музее, где проходила конференция, собрались ученые и прославленные капитаны, люди, неравнодушные к Арктике, ее будущему. Последний раз столь масштабная конфе-

ренция проходила в 2005 году и была посвящена истории арктического мореплавания. Нынешняя встреча, по мнению участников, стала еще более представительной, доклады были более глубокими, а круг обсуждаемых тем значительно расширился.

Проведение конференции такого уровня именно в 2009 году неслучайно. Год насыщен знаменательными для организаторов событиями: 70 лет исполняется Мурманскому морскому пароходству, 50 лет со дня подъема государственного флага на атомном ледоколе «Ленин», 30 лет с начала круглогодичной навигации Мурманск - Дудинка, осуществленной моряками Мурманского пароходства. Также в феврале отметила 10-летие «Ассоциация исследователей Арктики», которая образовалась и

действует при активной поддержке пароходства.

Двенадцать докладов прозвучали на конференции, и, конечно, рассказать обо всех в одном материале невозможно. Они касались проблем перевозок грузов по Северному морскому пути, исследований на шельфе арктических морей, причин и последствий исчезновения населенных пунктов на Мурманском и Беломорском побережьях, оценки транспортного потенциала регионов Арктики... Общим лейтмотивом всех выступлений была озабоченность нынешним положением дел в Арктике и твердая уверенность, что Россия обязана сохранить свое лидирующее положение в этом регионе ради будущих поколений.

- Сегодня о своих интересах в арктическом регионе заявляет немало стран - Соединенные Штаты Америки, Норвегия, Дания, Канада, Китай и другие, - отметил в своем приветственном слове к участникам конференции заместитель начальника департамента эксплуатации флота Александр Кондаков. - Отрадно, что и Россия после некоторого периода молчания «вспоминает» и начинает говорить об отстаивании своих интересов в Арктике. Ни одна страна не внесла такого вклада в открытие и освоение арктических морей и территорий, как Россия, и мы ни на минуту не должны этого забывать. Мы должны гордиться и делать все возможное, чтобы сохранить свое лидерство.

Мурманское пароходство стояло у истоков ледовых походов, именно с нашей компанией связано множество славных страниц, вписанных в историю освоения Арктики. О важнейших вехах освоения Арктики, Северного морского пути напомнил в своем докладе прославленный капитан пароходства, почетный полярник, автор книг о плавании в арктических морях Леонид Селиверстов:

- В 1938 году было создано Мурманское морское арктическое пароходство Севморпу-

ти. В его состав тогда входили паровые ледоколы «Ермак», «Сталин», «Ленин», ледорез «Ф. Литке», транспортные суда. Наш ледокольный флот активно осваивал главную трассу СМП. Моряки занимались не только грузоперевозками, но и принимали непосредственное участие в полярных экспедициях.

Однако для безопасного плавания по ледовым трассам, для продолжения масштабных научных исследований требовался качественно новый, специализированный флот. В 1954 году в Мурманск пришел первый дизель-электроход «Лена». Корабли этого класса обновили флот компании, помогли значительно расширить географию

морской транспортной системы, называемая иногда Северным морским путем», - отметил он. - «Арктическая транспортная система» - это понятие аморфное. Оно позволяет любому государству свободно проходить по Севморпути. Поэтому необходимо твердо стоять на позициях, что это национальная транспортная коммуникация, на которую Россия имеет исключительные права. Иначе для чего мы строили атомный ледокольный флот, создавали могучий транспортный флот, осваивали выгрузку на необорудованный берег? Сегодня нам как никогда нужна поддержка государства, необходимо единство в решении этого важнейшего национального транспортного



На пленарном заседании конференции.

плавания. Следующий этап развития начался с появлением атомных ледоколов: благодаря им навигацию в Арктике удалось продлить с трех до семи месяцев, а с 1979 года сделать уже круглогодичной.

Ледоколы второго поколения выдвинули ММП на первое место в ряду транспортных флотов других стран. Но и компания, в свою очередь в трудные 90-е годы сделала все, чтобы сохранить атомоходы, в буквальном смысле слова спасла от развала атомный флот. Считаю это достижением пароходства, - подчеркнул Леонид Степанович. - Нам необходимо сегодня упрочить свое присутствие в Арктике, чтобы не опоздать, когда будет решаться главный вопрос - кто в Арктике хозяин?

Большой интерес вызвал доклад начальника управления эксплуатации ФГУП «Атомфлот» Николая Бабича. Николай Григорьевич многие годы возглавлял Штаб морских операций Мурманского морского пароходства. Он напомнил, что в свое время правительство СССР отдало сумму, равную бюджету двух республик - Армении и Молдавии, на расширение круглогодичного присутствия в Арктике. Последние же 15 лет государство очень мало обращает внимания на Арктику.

- Досадно читать «авторитетные» мнения некоторых ученых о том, что «существует аркти-

вопроса, нельзя «растаскивать» Северный морской путь по «национальным квартирам»!

Страны, претендующие на арктические территории, тратят колоссальные силы и средства на упрочение своих позиций. Так, США тратит на это 1 млрд. долларов в год. В России же есть только программа по исследованию Арктики и нет никакой реальной работы, нет поддержки со стороны госчиновников. Для проведения исследований в районе хребта Ломоносова, которые должны подтвердить обоснованность притязаний нашей страны на территорию СМП, банально нет научно-исследовательского судна с необходимым оборудованием для этого вида работ.

- Деятельность таких организаций, как «Ассоциация исследователей Арктики» не просто нужна, она жизненно необходима, - высказал свое мнение Александр Кондаков. - Понимая важность проводимой ею работы, Мурманское морское пароходство поддерживало и будет поддерживать такие замечательные инициативы, как эта научно-практическая конференция.

Заслушав и обсудив доклады, участники конференции приняли резолюцию, которую решено направить в Правительство Российской Федерации и Государственную Думу.

Оксана ЧЕРНЫШЕВА.
Фото автора и из архива ММП.





Арктика - молчавшая века...

*«...Какая похвала российскому народу
Судьбой дана пройти покрыты льдами воду.
Хотя там, кажется, поставлен плыть предел,
Но бодрость придадут примеры славных дел!»*

М.В. Ломоносов.

После выхода из печати книги «В Арктике на парусниках и атомходах» в сентябре прошлого года автор получил много отзывов, интересных замечаний, предложений и рекомендаций - это очень приятно, и хочется выразить искреннюю благодарность читателям. Важно то обстоятельство, что авторы откликов, оценивающих достоинства и недостатки книги, - люди самых разнообразных профессий, социальных и политических направлений и убеждений - едины в главном: да, Российская Арктика - это территории, безусловно принадлежащие нашей стране - северной приокеанской державе. Великий русский ученый, горячий патриот Арктики профессор Д.И. Менделеев почти сто лет назад высказал замечательную мысль: «У России так много берегов Ледовитого океана, что нашу страну справедливо считают лежащей на берегу этого океана». (Д.Менделеев, «К познанию России». СПб, 1907, стр. 15).

Прошли века, возникали и рушились государства, менялись политические системы, уходили в историю многие поколения первопроходцев-мореходов, исследователей полярных широт, а Арктика «...живет сама собой, не прибегая к защите человечества...пока!» Однако приходится с грустью констатировать, что после сравнительно активного периода изучения, освоения и частично обустройства арктических окраин бывшего Союза в прошлом столетии эти гигантские побережные территории снова погрузились во мрак и запустение. Ну а что касается островов, архипелагов, шельфа и трансарктической трассы Севморпути, не хочется вспоминать - посчитают за дурной тон. Желательно поговорить о других «материях».

В течение нескольких десятилетий, проведенных в арктических плаваниях, у будущего автора накапливался своеобразный груз различной информации об Арктике. И росла неумемная потребность поделиться с читателями, написать об увиденном, испытанном, пережитом. Кроме того, при работе над книгой автору очень хотелось еще и еще раз поведать будущим читателям о полярном мореплавании, о флоте, а особенно о тех славных, легендарных землепроходцах, мореплавателях, исследователях, которые открывали, осваивали и частично обустроивали эти суровые, труднодоступные, но богатейшие природными ресурсами территории, именуемые Российской Арктикой.

Понятно, что в начале работы, как правило, встают «программные, базовые» вопросы.

С чего все начиналось? Например - когда русские люди вышли на побережья арктических морей? Какими путями продвигались они к суровым берегам Ледовитого океана? Когда и зачем первые ватаги отважных поморов отправились на своих деревянных парусных суденышках в трудные и опасные ледовые плавания? «...И шли туда за волей, за счастливой долей отчаянные Русские сердца!» - написал поэт. Вопросов много, предположений, догадок, порою фантастических домыслов тоже более чем достаточно, а толковых документированных ответов, к сожалению, значительно меньше. В седой дали времен и поколений, надо полагать, затерялось немало замечательных, порою бесценных страниц из истории заселения, освоения и обустройства гигантских просторов побережного края, который впоследствии проявился как Северные территории, Поморье, Арктика. Однако, по большому счету, это проблемы профессионалов - историков, краеведов.

Великое благородное дело - полярное мореплавание, которое начинали наши достославные земляки-поморы в XVI - XVII веках, продолжили и активно развили их последователи - мореплаватели XVIII века: Беринг и Чириков, Малыгин и Скуратов, Прончищев и Челюскин, братья Лаптевы и многие другие участники выдающихся русских полярных экспедиций. Достойный вклад в дело дальнейших открытий и исследований арктических окраин России внесли морские экспедиции XIX века под командой капитанов Васильева и Шишмарева, Литке и Коцебу, Врангеля, Рей-

неке, Пахтусова и других.

А позднее, уже в начале двадцатого столетия, исследованиями арктических морей и описью побережий занимались Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910 - 1915 годах, а также русские полярные экспедиции Э. Толля, Г. Седова, Г. Брусилова, В. Русанова. Имена этих патриотов-подвижников - «Дошедших до бессмертной широты!» - навечно вписаны на страницах истории открытия и освоения Русской Арктики.

Особенно масштабными и, безусловно, выдающимися как

тора постоянно присутствовало желание объединить по возможности материалы о наиболее важных, выдающихся, ярких событиях в Арктике в одной книге таким образом и в такой последовательности, чтобы помочь будущим читателям составить более-менее ясное представление о том, что такое реальная Арктика, и рассказать о той огромной роли, которую сыграли в ее освоении наши славные предшественники: моряки, гидрографы, ученые исследователи - истинные «Росси верные сыны!». Это они на протяжении почти четырех столетий открывали, осваивали,

интересов и твердо отстаивать их - это наша общая ответственность перед будущими поколениями россиян.

Иначе - для чего мы 40 и 30 лет назад строили могучие атомные ледоколы, создавали самый мощный в мире ледокольно-транспортный флот, широко рекламировали будущую нефтегазовую отрасль, а моряки-полярники осваивали за пределами трудных зимних плаваний в Арктику, осуществляя грузовые операции на ледовые припаи и необорудованные берега арктических побережий?!

И, наконец, чего ради моряки мурманского ледокольно-транспортного флота - члены экипажей славных атомходов на протяжении нескольких десятилетий осваивали и обстоятельно изучали весь Российский арктический сектор от Новой Земли и Земли Франца-Иосифа до Берингова пролива, включая будущие высокоширотные приполюсные трассы в центральном бассейне этого сектора, что позволяет уверенно и безопасно водить караваны современных кораблей без ограничения их размеров, мощностей и осадок как в навигационный период, так и в круглогодичном режиме.

Да, последняя полярная экспедиция к Северному полюсу в 2007 году, погружение с исследовательскими целями на дно Ледовитого океана в районе полюса - мероприятие, безусловно, знаковое, очень важное и даже (в определенном смысле) романтическое, но этого мало, господа. Прошло несколько лет, и опять складывается впечатление, что никого, даже на федеральном уровне, не интересуют проблемы дальнейшего развития и обустройства северных окраин страны, ее транспортных связей.

Теперь, когда вокруг Арктики складываются отнюдь не простые перспективы международного характера, кажется совершенно неуместным этот наш пресловутый дедеж и растаскивание по разным ведомствам арктического флота - одного из главных гарантов безопасности Северного побережья и национальной арктической трассы - Северного морского пути. В настоящее время нам как никогда нужны объединенный ледокольно-транспортный, в том числе атомный, флот и реальные инициативы государственного масштаба по дальнейшему освоению, развитию и обустройству северных территорий. Арктика ждет активных действий, и есть резон потопиться, господа! Новый двадцатый век - стремительный, экономически агрессивный и жестокий век. А при нашем традиционном развороте можно ненароком опоздать и потом изрядно оплошать при решении в недалеком будущем главного вопроса «Кто тут хозяин?!».

Л. СЕЛИВЕРСТОВ, капитан дальнего плавания, почетный полярник, член «Ассоциации исследователей Арктики».



Д/з «Лена».

по охвату обширных полярных регионов, так и по достигнутым исследовательским результатам были высокоширотные плавания на пароходах «Г. Седов», «Садко», «Малыгин», «Вл. Русанов», «А. Сибиряков» в конце 20-х, начале 40-х годов прошлого века. Ну а блистательные походы моряков Мурманского морского пароходства на атомных ледоколах в высокие арктические широты и к Северному полюсу с комплексными научно-практическими программами, безусловно, поставили их на первое место в ряду выдающихся исследований в обширном центральном бассейне Северного Ледовитого океана.

Нельзя не отметить огромный вклад моряков мурманского ледокольно-транспортного флота и в деле снабжения арктических территорий: портов и портопунктов, промышленных предприятий, комбинатов, рудников, приисков, рыбных промыслов, многочисленных полярных станций необходимым транспортом, топливом, продовольствием на протяжении многих десятилетий. В былые времена грузооборот в Арктике достигал почти 7 миллионов тонн в год.

При работе над книгой у ав-

изучали, а позднее частично обустроивали арктический край.

Мне очень хотелось привлечь внимание читателей, особенно представителей молодого поколения, многим из которых, вероятно, тоже придется в свое время заниматься проблемами Арктики, к тем огромным материальным ресурсам и средствам, которые были вложены, а также напомнить о принесенных жертвах при решении великих исторических задач - открытия и освоения гигантского побережного края - Северного фасада нашей Великой державы и создания трансарктической национальной водной магистрали - Северного морского пути.

Ни одна страна, даже все вместе взятые государства, прилегающие к побережью Ледовитого океана, не внесли такого вклада в открытие и освоение арктических морей и территорий, какой свершили русские люди. Отсюда однозначный логичный вывод: Российская Арктика - это наша территория и мы тут хозяева!

Было также острое желание привлечь внимание представителей властных структур, ответственных за решение арктических проблем, на необходимость активно и решительно укреплять и расширять наше постоянное, реальное присутствие в Российском секторе Арктики. Нам необходимо срочно и энергично продолжать освоение побережья, как называют его моряки: «Золотой Южный берег Ледовитого океана», а также арктического шельфа и островных территорий. Очень важно поставить наше присутствие в Арктике в ряд главных государственных приоритетов, экономических и политических



Д/з «Куйбышевгэс» в зимних льдах Карского моря.



Вспомним моряков поименно

Казанков Александр Васильевич (1928–1973)



Почетный работник морского флота (1963).

В 1952 г. окончил Одесское высшее инженерное морское училище и получил профессию инженера-судоводителя. В Мурманском морском арктическом пароходстве работал с 1951 г. сначала в должности матроса, а с 1952 г. в должности третьего, второго штурмана парохода «Кама». В декабре 1952 г. был назначен третьим помощником капитана парохода «А.Суворов», а в апреле 1956 г. переведен на должность старшего помощника капитана. В 1958 г. был утвержден в должности старшего штурмана дизель-электрохода «Куйбышевгэс», на котором работал до 1960 г. В апреле 1960 г. был переведен в управление пароходства, где работал до 1962 г. в должности главного штурмана, капитана-наставника судов заграничного плавания. В 1962 г. вернулся в плавсостав, где продолжал трудиться в должности капитана парохода «Кама» до 1964 г. Проявил положительные качества руководителя, способного самостоятельно решать сложные вопросы безаварийного плавания и производственной деятельности судна, умелого воспитателя моряков. Использовал возможности для увеличения грузоподъемности судна в каждом рейсе. В 1964 г. был назначен на должность заместителя начальника управления арктического и ледокольного флота Северного морского пароходства по кадрам, начальником отдела кадров Мурманского пароходства.

В 1967 г. был переведен в управление кадров Министерства морского флота на должность заместителя начальника отдела кадров по заграничному плаванию.

Награжден орденом «Знак Почета» (1966).

Стахнев Афанасий Иванович (1913–2003)



До 1929 г. - батрак. С 1929 г. работал разнорабочим, плотником в Алтайском крае. В 1935-1942 гг. - матрос, плотник на судах Дальневосточного пароходства, затем служил в рядах Советской Армии. В 1942 г. был откомандирован на работу в Мурманское пароходство. С 1942 по 1945 г. служил в отделе вспомогательных судов Северного флота, участвовал в полярных конвоях. После демобилизации с 1945 г. работал в Мурманском Государственном морском пароходстве в должности боцмана на пароходах «Роза Люксембург», «Мария Ульянова», «Кама», «Володарский», «Рошаль», буксире «Евпатория», лихтере «Дунайский». С 1960 по 1964 г. - боцман парохода «Леваневский». Участник многих арктических навигаций. Хорошо знал специфику работы в Арктике и умело руководил рейдовой разгрузкой судна в ледовых условиях штормовой Арктики. С 1964 по 1968 гг. - боцман пароходов «Тбилиси», «Северная Земля», дизель-электрохода «Рионгэс», ледокола «Киев». В 1968 г. был переведен на должность боцмана экспедиционного отряда аварийно-спасательных, судоподъемных и технических работ, где трудился до 1976 г. боцманом, старшим матросом, шкипером планшоута.

Награжден медалями: «За оборону Советского Заполярья» (1944), «За победу над Германией» (1945), «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» (1945), «За трудовое отличие» (1954).

Чалышев Михаил Михайлович (1931–2003)



В 1955 г. окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова и получил специальность инженера-судоводителя.

В апреле 1955 г. был принят на работу в Мурманское Государственное морское арктическое пароходство. Трудился в должности третьего, второго штурмана на пароходе «Сухуми», дизель-электроходах «Байкал», «Ангара». С 1958 по 1962 гг. - в должности старшего штурмана на дизель-электроходе «Рионгэс», теплоходе «Дангара», пароходе «Тбилиси». Работая старшим помощником капитана, неоднократно подменял капитана теплохода «Димитров». С 1962 г. - лоцман Мурманского морского торгового порта, а с 1 февраля 1963 г. - заместитель капитана Мурманского торгового порта. В 1965 г. вернулся в пароходство капитаном теплохода «Бирюса» управления арктического и ледокольного флота Северного морского пароходства. В 1969 г. перешел на работу в Литовское морское пароходство.



Любовь и лампочки

Почти полгода не видел родные берега экипаж дизель-электрохода «Куйбышевгэс». А тут еще в ленинградском порту моряков «обрадовало» известие о предстоящем рейсе в итальянский порт Монфальконе, в страну гондолеров, винограда и сухого вина кьянти. Озабоченный шеф судовой электрослужбы Владимир Григорьев вызвал в каюту подчиненного, второго электромеханика Павла Пургу:

- Вот что, Паша, у нас закончились расходные электролампы, так что бери заявку и тапай в СМТС (служба материально-технического снабжения). Действуй-злодействуй, но без лампочек на судно не возвращайся!

Разыскав на территории порта СМТС, Пурга перекрестился и решительно постучал в дверь. Молодой инженер-красавец службы снабжения Балтийского морского пароходства, просмотрев заявку, грустно покачал кучерявой, как у Анджели Девис, головой:

- Увы, проблема с лампочками, свои суда не можем обеспечить...

Как ни убеждал Павел кабинетного человека, что «Куйбышевгэс» - полгода без захода в Мурманск, а тут еще предстоит рейс на Италию, ничего не помогло. «А не попробовать ли договориться с низшими чинами?» - осенило Павла, и он бодро зашагал к складу с электротехническим оборудованием.

Кладовщица оказалась доброй, отзывчивой и, как выяснилось несколько позже, незамужней молодой женщиной. Познакомившись, Паша поведал о своей беде:

- Понимаете, Наташа, у нас проблема с электролампами. А тут предстоит рейс на Италию, да без захода в Мурманск. Шеф сказал, что я могу не возвращаться на судно без лампочек. Не губите человека, не берите грех на душу, - взмолился морячок, глядя на кладовщицу преданными собачьими глазами.

- Сколько же вам требуется? - усмехнулась Наталья, с интересом рассматривая молодого моряка.

- Нам бы ящика по четыре, сорока- и шестидесятиваттных ламп, по ящику низковольтных на 12 и 24 вольта и 500-ваттных - для прожекторов, - сказал и замер в тревожном ожидании. В этот момент Паша слышал удары собственного сердца.

- Хорошо, я помогу вам, наряд оформим на складе, - скромно улыбнулась Наталья, опустив глазки с длинными ресницами.

Слова эти, что бальзам на душу. Павел торжествовал и посмотрел на кладовщицу совсем другими, заинтересованными глазами. «А ведь она интересная женщина! А что? Может, пора подумать и о себе, в порт зашли не только за грузом и снабжением!» - изменил ход мыслей Павлуша.

- Наташа, я приглашаю вас посетить небольшой уютный ресторанчик у Нарвских ворот. Буду ждать вас в шесть вечера у проходной порта.

- Я приду, - едва слышно ответила женщина, но блеск ее глаз выдал показное равнодушие.

- Так я сбегу на судно, - засуетился морячок, - попрошу ребят донести ящики. Это совсем рядом, на третьем причале.

Когда вереница матросов и электриков с ящиками лампочек на плечах торжественно поднималась по трапу судна, старший электромеханик Григорьев довольно улыбался:

- Ну, Павел, молодец! Двое суток отгула! - решительно оценил он деловой успех Пурги...

Выходные дни попросила у начальства и Наташа. Днем молодые люди



наслаждались свободным временем, взявшись за руки, гуляли по Невскому проспекту, посещая кинотеатры и музеи. Обедать Павел приглашал в кафе на улице Гоголя, что в ста метрах от Невского проспекта и касс Аэрофлота. Расположенное в подвальчике заведение было знакомо Паше еще с курсантских времен. Рядом, в доме номер девять, проживал его друг и однокурсник Женя Рычков. Он и посоветовал курсантам еще на первом курсе мореходки отведать здесь фирменные блюда, продукции известного в Питере мясоединения имени Микояна. Ассортимент блюд был невелик, но посетителям, чтобы правильно расчитать свои силы, приходилось учиться огромные порции, что приносили любезные официанты. Конечно, это не касалось студентов, курсантов и солдат-отпускников, которые случайно забредали сюда...

С тех пор, будучи в Питере, Павел непременно посещал кафе, чтобы вспомнить счастливое курсантское время. Ну и, конечно же, отведать сочную вырезку или шашлык. Теперь, когда он выбыл в люди, мог позволить себе к обеду и добротный коньячок!

Ужинать подъезжали к Нарвским воротам. Павлу там нравился скромный, но уютный ресторан, также знакомый по прежним временам. После сытной трапезы Наташа пригласила домой, в предместье Ленинграда. В волнительном и близком предвкушении заветного часа они мчались на такси в Колпино. Обнявшись, изголодавшаяся по любви парочка всю дорогу нежно целовалась.

Два великолепных дня, что провели Павел с Наташей в небогатой, но чистой и уютной однокомнатной квартире молодой женщины, явились подарком судьбы. Почти сказкой в их монотонном и суетном мире. Мало это или много? Если они будут греть душу приятными воспоминаниями, а сладкая истома будоражить сердце, то грустный праздник - на всю жизнь! Как всякая одинокая женщина, Наташа рассчитывала на большее, чем кратковременная связь с морским странником. Она была нежной и податливой, потакая неумелым, но страстным желаниям сильного и неизбалованного женской близостью мужчины...

Когда пили утренний кофе, Наташа восторженно сказала:

- Павлик, чем я могу еще помочь по части снабжения?

- Милая Наташа, - отвечал дружок, скромно потупившись, - нам бы очень пригодился в рейсе шланговый электрический кабель для переносок и люстр, светоарматура, а если возмож-

но - спирт-ректификат для чистки и мойки аппаратуры...

Когда дизель-электроход отбуксировали в лесной порт для погрузки леса на Италию, к борту судна подкатила грузовая машина, принадлежавшая СМТС Балтийского морского пароходства.

- Эй, на судне, примите снабжение!

Вахтенный матрос у трапа вызвал электриков, которые и доставили на борт все, что заказывал разбитной электромеханик Пурга.

- Вот дает Паша! - умилялся довольный шеф электрослужбы Григорьев, - даже выходные дни провел с пользой для дела!

Закончив погрузку, дизель-электроход взял на борт лоцманов и поплыл себе с попутным ветерком в теплую и солнечную страну Италию...

Многочисленные порты, мимолетные встречи с женщинами не оставляли душевного следа. Дни и месяцы проносились, словно мелькавшие за окном поезда-экспресса пейзажи. И чем дальше, тем чаще вспоминал Павел короткую стоянку в городе на Неве. «Только два счастливых дня! Не похож ли я на бабочку, опаленную солнцем, которой отведено лишь сутки жизни...» - грустно размышлял моряк. «Ну почему не наведался в Питер? Чего боялся? Не хотел обременять себя ранним браком? Может, искал идеал по Пушкину - «чистойшей прелести чистейший образец»?

По окончании арктической навигации по островам Земли Франца-Иосифа Павел Пурга прибыл из Мурманска в Ленинград на курсы повышения плавсостава. Поселился в морской гостинице, что на улице Двинской, рядом с главными воротами морского торгового порта.

В первый же день Павел поспешил к проходной, охраняемой крепкими мужиками из ВОХРа - в черных шинелях с зелеными петлицами. Привычно повернув к складам СМТС, он почти побежал, испытывая жгучее желание увидеть Наталью и опасаясь платы судьбы за нерешительность. Открыв дверь знакомого до боли складского помещения, он увидел знакомых людей, повернувших к нему головы.

- А где Наташа?

Насмешливо осмотрев запыхавшегося Павла, замершего в ожидании, отвечала женщина в служебном халате:

- Нет Наташи, замуж вышла за моряка из Архангельска и укатила с ним на Север...

P.S. Все фамилии изменены.

Феликс ЦЫГАНЕНКО.



Рейсовый придет в 12.00

«Рейсовый» - одним этим словом, понятным и коротким, мы в Порт-Владимире называли пароходы, приходившие по расписанию в наш островной поселок. Они останавливались на рейде, а привозили буквально все необходимое для жизни. Чаще всего это были сушеные овощи - картошка, лук, свекла, морковь, а также мука, соль, сахар, консервы, масло, колбаса, водка. И промтовары, конечно. Рейсовые пароходы доставляли почту, медикаменты, частные грузы населения.

К приходу рейсового парохода жители Порт-Владимира старались написать письма, отнести на почту посылки и бандероли. Посылок, кстати, было в ту пору немало - многие отправляли на Большую землю сушеную или вяленую рыбу, консервы с тресковой печенью, которые производил наш рыбозавод.

Нас, мальчишек, больше всего интересовал вопрос о том, какой фильм находится в плоских железных ящиках, выгружаемых с рейсового:

- Слышал, новую индийскую картину привезли, «Господин 420» называется. Там опять Радж Капур играет!

Радж Капур покорила всех в фильме «Бродяга», и теперь мы ждали его появления в новом кинообразе.

Иногда были фильмы-сюрпризы. Кто, например, из нас, подростков, думал о том, каким культовым, захватывающим станет фильм, как нам тогда казалось, с абсолютно невыразительным названием - «Возраст любви»? Но когда мы посмотрели его, когда увидели очаровательную Лолиту Торрес, ее танцы, услышали ее песни, мы были покорены на много лет вперед. Уже в десятом классе, в ура-губском интернате, сидя во главе длинного стола, за которым мы делали уроки, я «играл» на губах мелодии из этого чудного фильма. Со звукоподражанием и музыкальным слухом у меня всегда дело обстояло неплохо, поэтому я мурлыкал и пел, не отрываясь от задач, примеров или от упражнений по русскому и немецкому языкам. Иногда я вставал с места и начинал приплясывать. Потом опять «к станку», то есть к учебникам и тетрадям. Я любил, когда ребята просили:

- Слава, ну давай-ка, еще разок изобрази «Коимбру».

Так называется одна из песен Лолиты Торрес. Меня не надо было уговаривать. Я пел «по-португальски», «выделывая» языком и губами даже музыкальные связки, переходы, проигрыши, вступления и концовки. И сегодня, когда звучит эта ме-

лодия, я в шутку говорю: «Это наша, порт-владимирская песня».

Но я отвлекся, ведь речь идет о рейсовых пароходах, приходивших в Порт-Владимир в пятидесятых годах прошлого столетия. Самым старым из них был, конечно, «Ястреб». Мы, правда, тогда не задумывались о его возрасте. Он выглядел неплохо. «Ястреб» уверенно заходил в наш залив, гудком оповещал о своем прибытии и бросал якорь на рейде. Мой младший брат, шестилетний Вовка, с криками «Рельсовый! Рельсовый!» бежал по трапам вниз, к причалу. Отъезжающие уже садились в рейдовый катер «Местком». Здесь же были пограничники, грузчики рыбкоопы, начальник портнадзора.

Приход рейсового парохода означал появление чего-то нового, пришедшего оттуда, где был Мурманск, районный центр Полярный, где была в чем-то другая, отличавшаяся от нашей жизнь. Это был зримый привет с Большой земли, маленький праздник, радость и в то же время нечто обыденное, житейское, без чего невозможно существовать.

Сегодня почему-то кажется, что рейсовые пароходы чаще всего приходили в полдень, в то время, когда мы играли в футбол на поляне за зданием электростанции. Там же мы прыгали в длину и высоту, купались в озере, где было много капшук - водяных червячков, наживки для ловли сайды и бычков. В день прихода рейсового, занимаясь своими делами, мы прислушивались - не гудит ли пароход? И вот он, знакомый гудок. Мы бросали свои игры и бежали к причалу. Честное слово, так здорово, когда все в твоей жизни рядом - дом, озеро, стадион и причал!

Басовитый, чуть с хрипотцой гудок «Ястреба» отличался от мощного голоса «Акопа Акопяна», более крупного, просто огромного рейсового парохода, который начал ходить где-то ближе к концу 50-х годов.

Ходила еще и «Вологда» - судно поменьше «Акопа», но более быстрое. Корпус «Ястреба» был окрашен черной краской, палубные надстройки у него сверкали белизной, а на этом фоне краснели спасательные круги. «Акоп Акопян» имел почему-то розовые надстройки. А «Вологда» была сплошь серая, ее красили шаровой краской от ватерлинии до мачт, как военные корабли. Мы хорошо знали, что голос у «Вологды» более пискливый и пронзительный. Если гудок «Акопа Акопяна» мы могли еще перепутать с каким-нибудь другим, то «Вологду» узнавали легко и безошибочно.

Иногда на катере «Местком» я помогал его капитану и матросу Сашке во время прихода рейсовых паро-

ходов. Однажды видел, как с борта «Вологды» свободные от вахты члены команды поймали на подвесе во время стоянки в Порт-Владимире несколько рыбн необыкновенного размера. То была треска никак не меньше полутораметровой длины! Это воспоминание о больших рыбах в моей памяти находится где-то рядом с другим подобным - как на причале в Ура-Губе выгружали с сейнера огромного палтуса. Его подняли стрелой, какое-то время он висел привязанный тросом за хвост, а когда уложили в машину, туша палтуса заняла всю площадь кузова, при этом хвост свисал поверх заднего борта! Это была просто грандиозная рыбина. Уж и не знаю, каким образом ее удалось поймать. Тресчины, выловленные матросами «Вологды», были, конечно, поменьше, но тоже впечатляли. Теперь, когда я рассказываю об этих огромных рыбах, мне верят не всегда - рыба измельчала.

Там же, на «Вологде», несколько военных моряков, направлявшихся в отпуск или на место службы, устроили однажды своего рода аттракцион, который тоже запомнился. Моряков было человек двадцать-тридцать. Сбившись в плотную, единую массу и выбрав пространство на палубе, где можно было кучно и быстро перемещаться от борта к борту, веселые североморцы так раскачали пароход, что пришлось вмешаться капитану, для того чтобы прекратить это безобразие.

Рейсовый пароход приходил примерно раз в неделю. Из Порт-Владимира он направлялся дальше на запад, в Титовку. Возможно, она и была конечным пунктом его маршрута. Оттуда он возвращался в Мурманск. Титовка входила в зону действия порт-владимирского рыбкоопы, поэтому туда иногда по торговым делам отправлялся отец, работавший председателем правления потребительского поселкового кооператива. Пару раз он брал с собой меня.

На рейсовых пароходах был буфет, где подавали чай, пирожки, салаты с селедкой, вино в розлив. По причине молодости мне не пришлось там выпивать, но отец с начальником портнадзора позволяли себе «отметиться» в буфете. Меня они угощали пирожками и лимонадом.

Сегодня, спустя более пятидесяти лет, я отчетливо понимаю, насколько важна была для жителей Порт-Владимира регулярная линия пароходного сообщения. Заходы парохода в соответствии с расписанием имели, как бы сказали сегодня, немалое социальное значение. Пароходами прибывали и уезжали люди. Благодаря рейсовым пароходам поселки побережья Мурмана были на-



П/х «Ястреб».

дежно связаны с Мурманском и между собой. В ту пору я еще не очень внятно представлял себе карту побережья. Из-за частого упоминания в разговорах взрослых казалось, что Тюва-Губа, Сайда-Губа, Ура-Губа, Титовка, Чан-Ручей, Ретинское, - все это где-то рядом с Порт-Владимиром. Стоит только сесть на рейсовый, и ты вскоре окажешься в нужном тебе прибрежном поселке.

Рейсовыми пароходами доставляли газеты, журналы, книги, канцелярские товары. Помню, отец выписывал «Огонек», «Крокодил», «Полярную правду» и районную газету «По сталинскому пути». Я, конечно, что называется, просматривал эти издания, а иногда и читал. Однажды в районной газете увидел снимок новой двухэтажной ура-губской школы, в которую нам еще только предстояло перебраться из старой, одноэтажной. Так что новости в буквальном смысле «привозил» рейсовый. Было, конечно, и радио. Одно из моих любимых занятий того времени состояло в том, чтобы крутить колесико настройки приемника «Рекорд» туда-сюда по шкале и представлять, что я перемещаюсь в пространстве - Мурманск, Москва, музыкальный радиомаяк и, конечно, Норвегия, сигнал которой был намного более сильным по сравнению с нашими отечественными станциями. Не понимая ни слова, я подолгу вслушивался в чужую речь. Ее звучание, ритмика напоминали журчание волн, покачивание шлюпок на волнах.

По воскресеньям норвежские радиостанции передавали богослужения. Насколько я понимаю теперь, то были прямые трансляции из храмов. Для меня, комсомольца, это были совершенно необычные передачи. Они привлекали своей таинственностью, каким-то укротным воркованием. Порой эти передачи мы

слушали вдвоем с матушкой. Очень часто по радио Норвегии звучала музыка аккордеона. Мелодии были простые, чистые и очень красивые. Судя по всему, среди них было много народных, танцевальных. То были передачи из Осло, потому что начинались они словами «Ошло беш!». Или что-то похожее на эту фразу. Я думал, что это означает «Говорит Осло» или что-нибудь в этом роде. Потом шел текст: вероятно, ведущий читал новости. Они были короткими, как сейчас у нас на «Радио России». И уж после этого начинались переборы аккордеона без объявления названий музыкальных пьес.

Был в этих передачах какой-то уют, нечто успокаивающее и умиротворяющее. В чем-то согласное с нашим тогдашним островным, укротным образом жизни. Моего воображения хватало на то, чтобы представить себе, что где-то в Норвегии, возможно, совсем недалеко от Порт-Владимира, так же, как и я, сидит у радиоприемника норвежский подросток и слушает негромкую музыку. И, конечно же, ожидает очередного захода рейсового парохода. Я не сомневался, что у норвежцев тоже есть свои рейсовые пароходы.

Прошло много лет, и мне довелось наглядно убедиться, что так оно и было. К этому убеждению я пришел, когда побывал в маленьком норвежском городке Вардэ, тоже островном, как и Порт-Владимир. К тому моменту уже не было на карте нашего любимого Порт-Владимира, давно не ходили рейсовые пароходы вдоль побережья Мурмана. А там, в Вардэ, в нескольких десятках метров от нашей гостиницы ежедневно в одно и то же время швартовался комфортабельный пассажирский паром морской пароходной линии, именуемой «Хуртигрута». Эта линия успешно действует с девятнадцатого века, функционировала она и во время немецкой оккупации. И сегодня, несмотря на развитую сеть прекрасных автомобильных дорог, местных авиасообщений, рейсовые пароходы в Норвегии по-прежнему заходят в прибрежные города и поселки.

Однажды мне пришлось добираться на пароме «Хуртигрута» из Киркенеса в Вардэ. Пассажиры, среди которых было много пожилых туристов, любовались захватывающими картинами побережья.

Я стоял среди них и вспоминал «Ястреба», «Вологду» и «Акопа Акопяна», нашу тихую, уютную жизнь в ожидании прибытия очередного рейсового парохода.

Вячеслав ИЩЕНКО,
член Союза журналистов РФ.
г. Мурманск.



Т/х «Акоп Акопян».



П/х «Вологда».



Самый счастливый день (свадьба Щекотовых).

Их родной «Леонид Леонидов»

Дороги, дороги... Мальчишке из Вологодской области дороги очень хорошо знакомы. Ведь только до 7-го класса Володя учился в своей сельской школе. А дальше все дети ходили в районный центр, где находилась школа-десятилетка. Не близко - за семь километров. Семь километров туда и семь обратно.

Современные, особенно городские, ребята с удивлением узнают о том, как их сверстники ходили в школу. Вот, наверное, тогда и зародилась в голове паренька Володи Щекотова мысль сделать дороги приятными. Не ходить, а ездить по ним. И даже не просто ездить, а сделать это своей работой. Потому и поступил в железнодорожный техникум.

И в голову Володе не приходило, что его ждут совсем другие дороги - морские. В армию его призвали на Северный флот. Четыре года и два месяца (такая тогда была служба в армии) служил он на Севере. А потом решил и остаться там. «Чтобы не снимать тельняшку, - шутит он сейчас, - решил стать моряком». Настоящим моряком. Чтобы земной шар посмотреть: страны, города, узнать, как там люди живут. Более трех десятилетий проработал старший электрик Владимир Щекотов на судах пароходства. Сначала это был ледокол «Капитан Воронин», основная задача которого - работа в Арктике и проводка судов по Енисею, ведь большим новым ледоколам туда не пройти.

А потом были суда заграничных плаваний: теплоходы «Иван Богун», «Степан Разин», «Мария Ермолова», «Василий Качалов», «Леонид Леонидов», дизель-электроходы «Лена», «Обь». Та самая легендарная «Обь» - всемирно известный дизель-электроход, флагман арктических плаваний.

Бережно среди прочих наград хранит Владимир Петрович па-

мятный адрес с дизель-электрохода «Обь», на титульном листе которого над фотографией дизель-электрохода написано: «Славным покорителям Арктики - членам экипажа д/э «Обь». Быть моряком «Оби» - почетно. Туда кое-каких моряков не посылали...

О том, что моряк Щекотов действительно был классным электриком, говорят многочисленные почетные грамоты, благодарности, удостоверения «Победитель социалистического соревнования», «Ветеран труда Мурманского морского пароходства». И как итог его работы в пароходстве - медаль «300 лет Российскому флоту».

В семидесятилетие, в апреле 2009 года, Владимир Петрович получил поздравление от администрации пароходства, профсоюзного комитета и Совета ветеранов ММП:

«Сердечно поздравляем Вас с юбилеем!

Желаем благополучия на долгие годы, долгие годы Вам и всем близким Вам людям.

Пусть годы мчатся чередой, Минуют Вас ненастья. А мы желаем всей душой Здоровья, бодрости

и счастья.

Махни рукой на эту дату,

Она не подлежит возврату.

И невзирая на года

Душа пусть будет молода.

С глубокой признательностью и благодарностью за Ваш самоотверженный труд в Мурманском морском пароходстве».

- Какое судно считаете самым своим? - спросила я Владимира Петровича.

- «Леонид Леонидов», - не задумываясь, ответил он. - На этом теплоходе я работал девять лет.

Владимир Петрович не сказал мне почти главного - т/х «Леонид Леонидов» не случайно стал любимым теплоходом. На

нем он встретил настоящую большую любовь. Аню, Аннушку, Анюту (как ласково называет он ее сейчас).

Молодая девушка 18 лет, тоненькая, стройная, очень симпатичная. Родители Ани поляки. Не секрет, что польские женщины всегда славилась красотой. И хотя Аня жила в Эстонии, от родственной Польше соседки Белоруссии досталось ей нежное имя Ганна, которым звали ее на родине. И вот эта



Владимир Щекотов с Аленкой.



Аня на причале в Бильбао.

девушка, почти девочка, пришла в морской коллектив. Как-то встретят ее? Пришла печь хлеб. «Пекарь», - удивленно поглядывали на нее моряки. Печь в море хлеб очень непросто. Особенно черный. Качка - первый его враг.

- Из моего первого хлеба в кают-компании слепили фигурки, - с грустной улыбкой вспоминает Анна Герасимовна, - больше он ни на что не годился...

Но очень скоро она научилась печь отличный хлеб! И когда по судну разносился ароматный запах свежего хлеба, моряки улыбались: «Молодец, девчонка!»

- Я очень любила свою работу, - грустно сказала Аня.

Да, ведь выйдя замуж за красивого, остроумного мужчину (ему уже было тогда 30 лет), она лишилась возможности ходить в море. Тогда муж и жена не могли ходить вместе на одном судне в море. Да к тому же по-

явившийся через год сын Женечка основательно «посадил» маму на берегу.

- Володя был тогда в море, - вспоминает Анна, - и меня из роддома встречал его друг Вася Черномор (я жила тогда у Черноморов). Володя дружил с Василием, я - с его женой Татьяной. Дружбу у нас были хорошие. Да и вообще люди мягче и добрее относились друг к другу. Вот Черноморы... Или, например, помню, помполит Смирнов отдал нам ключи от своей квартиры. И какое-то время мы жили там. Сейчас это кажется чем-то несбыточным...

Дружбу, соседи... И обо всех у Ани есть добрые слова. Показывает фотографию: «Это наш дом на Водопроводной. И наши соседи. Очень хорошие...»

Анна Герасимовна с благодарностью говорит о людях, которые пришли на помощь:

- За последние годы друзьями стали учителя, которые приходили к дочке Леночке. Беда, случившаяся с ней в раннем детстве, преследует ее всю жизнь. И после тяжелой операции Аленушка после шестого класса не могла ходить в школу. Четыре учителя занимались с ней на дому: Роза Алимжановна - русский язык и литература; Надежда Сергеевна - алгебра, геометрия; Тамара Ивановна - география, биология; Эльвира Николаевна - история. Все они стали самыми близкими, словно родными нам. Дружим до сих пор.

Есть еще один очень добрый и близкий человек - медсестра детской железнодорожной поликлиники Галина Дмитриевна Болятинская. Как она нам помогала и помогает с нашей дочерью! Володя служил вместе с ее мужем Игорем Петровичем. А теперь дружим все вместе. Спасибо им великое! Родных у нас здесь, в Мурманске, нет, зато друзья не забывают.

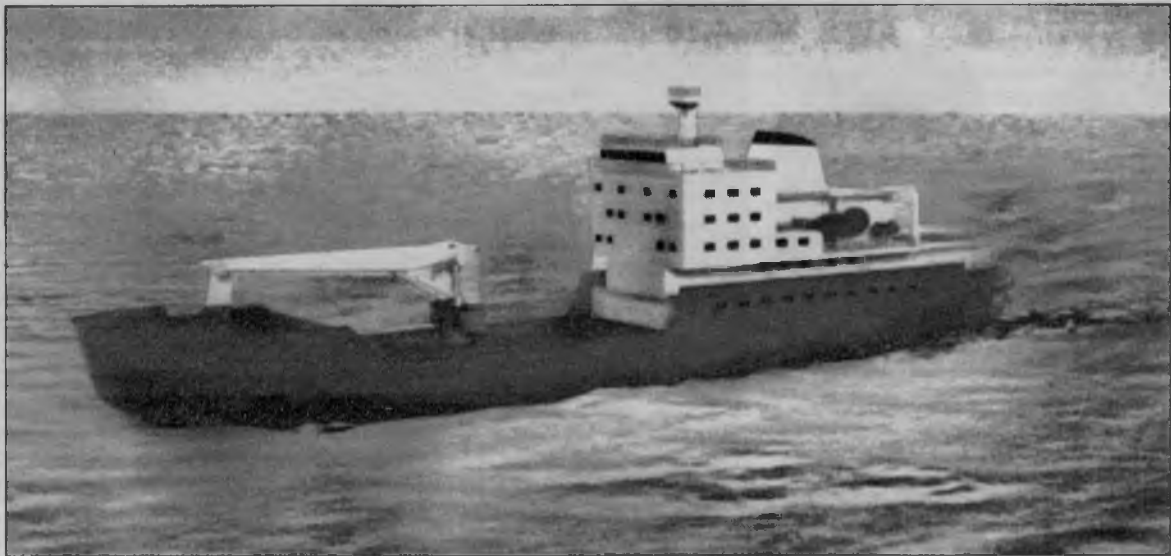
А наш сын Евгений, тот самый Женечка, сейчас живет в Санкт-Петербурге. У него семья: жена, двое детей. Но нас не забывает. Писать не пишет. Да кто сейчас будет писать? Но звонит очень часто. Молодец!

Так и живет эта семья, созданная на теплоходе «Леонид Леонидов». В их квартире всегда тепло и уютно - в этом заслуга Ани, и всегда рядом верные, преданные друзья.

Светлана РЫЖОВА.
Фото из семейного архива Щекотовых.



Новый флагман научного флота



В конце прошлого года в Санкт-Петербурге в музее Арктики и Антарктики состоялось по-настоящему знаковое мероприятие. Руководители Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды и ОАО «Адмиралтейские верфи» подписали государственный контракт на строительство нового научно-экспедиционного судна ледового класса проекта 22280 для Российской антарктической экспедиции.

По условиям контракта новый флагман научного флота России будет передан в эксплуатацию Арктическому и антарктическому НИИ Росгидромета РФ в сентябре 2011 года.

Значимость этого события заключается прежде всего в том, что до этого не только в современной России, но и в СССР кораблей подобного класса наши судостроители не строили. И с технической, и с технологической точки зрения этот проект для России уникален. Новый флагман предназначен для обеспечения деятельности Российской антарктической экспедиции, в частности, для доставки грузов на наши станции, замены научного персонала на них. Восемь оснащенных новейшей аппаратурой лабораторий, которые будут расположены на корабле, позволят проводить научно-исследовательские работы в океане и изучение природных процессов, проходящих в Арктике.

Новое судно заменит «Академика Федорова». При общих размерах 133 на 29 метров, ко-

рабль будет способен развивать скорость до 16 морских узлов в чистой воде и до 2 узлов в ледокольном режиме. Общая мощность энергетической установки судна составит 16,8 МВт, а длительность автономного плавания - 45 суток. При экипаже в 59 человек на корабле смогут комфортабельно разместиться еще 80 участников научной экспедиции. Кроме того, судно будет укомплектовано двумя палубными вертолетами Ка-32.

- Данное событие имеет огромное значение еще и потому, что Россия сегодня однозначно заявляет о своих геополитических интересах как в Арктике, так и в Антарктике, - прокомментировал событие руководитель Росгидромета Александр Бедрицкий. - Для того чтобы эти интересы соблюсти, мы должны иметь действенные инструменты, в том числе и такие суда.

Надеюсь, что этот контракт станет начальным этапом развития целой государственной программы по возрождению науч-

но-исследовательского флота России. А тот факт, что корабль закладывается на российском судостроительном заводе - однозначно свидетельствует о том, что мы сегодня и умеем, и можем строить суда на самом высоком научно-техническом уровне.

Проектированием и строитель-

ством флагмана займутся две петербургские компании - ОАО «Адмиралтейские верфи» и ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова.

- Конечно, для «Адмиралтейских верфей» это тоже знаковое событие, - сказал в интервью генеральный директор ОАО «Адмиралтейские верфи» Владимир Александров. - Нужно признать, что раньше, во времена СССР, подобные суда у нас не строились по нескольким причинам. Во-первых, потому что основные приоритеты отдавались военным кораблям. И во-вторых, потому что были определенные опасения - справимся ли.

Сейчас могу уверенно сказать - справимся. У нас появились и опыт, и необходимые технологии для работы с высокопрочной сталью, используемой для обшивки корпуса подобных судов. Что же касается необходимого для выполнения заказа производственного оборудования, то у нас есть полное понимание того, что нужно заказывать и где. Часть мы закажем

российским производителям, часть закупим за рубежом.

Если же более подробно говорить о самом проекте, то это судно способно одновременно выполнять несколько уникальных функций. Это будет ледокол, способный со скоростью 2 узла проламывать лед толщиной более одного метра. Одной из его функций будет доставка грузов на наши станции и уборка бытового мусора на берегах Антарктики. Ну и самое главное - это научно-экспедиционный корабль. На его борту будут расположены 8 научно-исследовательских лабораторий. Уникальность же заключается в том, что предусмотрен модульный принцип их размещения. То есть если в экспедиции требуется другая лаборатория, то ее модуль может быть быстро смонтирован на базе уже существующей. Сумма контракта составляет около 300 миллионов рублей.

Дмитрий ГРИГОРЬЕВ.
«Морской бизнес
Северо-Запада».



«Арктическая звезда» за семейные ценности

Газета «Арктическая звезда» ОАО «Мурманское морское пароходство» стала победителем областного конкурса среди журналистов и средств массовой информации «Заполярная семья».

Главными целями конкурса организаторы определили пропаганду семейных ценностей, укрепление института семьи, повышение престижа полной, крепкой и многодетной семьи. Всего в конкурсе приняли участие 16 средств массовой информации Мурманской области, которые представили более ста творческих материалов.

По решению конкурсной комиссии среди печатных средств массовой информации лучшими признаны редакции газет «Арктическая звезда», «Мурманский вестник», «Североморские вести», «Ковдорчанин».

Торжественная церемония награждения победителей состоится 15 мая в рамках празднования Международного дня семьи. Номинанты получат памятные дипломы и денежные премии.



Память народная

Ко Дню Победы в рамках программы «Память народная» Фонд Мира готовит к выходу книгу о тружениках тыла и приглашает принять участие в составлении ветеранов, награжденных медалью «За доблестный труд в ВОВ». Имена тех, кто в годы Великой Отечественной войны трудился и ковал победу в тылу, будут увековечены на страницах издания. Для включения в книгу необходимо дать краткие ответы на следующие вопросы:

1. Дата и место рождения.
2. Кратко о себе.
3. За что получена медаль «За доблестный труд в ВОВ».
4. Трудовая деятельность после войны.
5. Награды.
6. Фотография (не более 10х15).

Ответы на указанные вопросы, а также свидетельство труженика тыла и удостоверение к медали «За доблестный труд в ВОВ» необходимо принести в отделение Фонда Мира (просп. Ленина, 89, тел. 62-62-89).

Копии с документов будут сняты в отделении Фонда Мира (время работы с 10 до 15 часов ежедневно, кроме субботы и воскресенья).



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.

24 марта на 78-м году жизни скончалась **Осипова Тамара Васильевна**, воспитатель детского сада, ветеран труда, проработавшая в пароходстве более 9 лет. Тамара Васильевна проживала в городе Гатчина Ленинградской области.

19 апреля на 77-м году ушел из жизни **Косенко Анатолий Павлович**, моторист т/х «Звенигород», ветеран труда, проработавший в Мурманском морском пароходстве более 28 лет, проживавший в городе Смела Черкасской области.

20 апреля на 70-м году ушел из жизни мурманчанин **Говоруха Андрей Яковлевич**, ветеран ММП, начальник отдела лицензий и работы с акционерами, проработавший в Мурманском морском пароходстве почти 42 года.

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



День рождения капитана



Иван Каравка.

2 апреля 55-летие отметил один из самых знаменитых капитанов пассажирского флота Мурманского морского пароходства Иван Каравка. Поздравить виновника торжества пришли первые лица компании, коллеги и, конечно же, те, кто словом и делом помогал молодому Ивану Васильевичу в начале его морского пути.

Иван Васильевич отдал морю тридцать с лишним лет. Из них большую часть - транспортному флоту.

С пассажирами капитан Каравка стал работать по воле случая - 21 октября 2000 года в Роттердаме заболел капитан ледокола «Капитан Драницын», и, конечно, срочно потребовалась замена. Проблема серьезная - со дня на день корабль должен был отправиться в круиз к берегам Антарктиды.

- В пароходстве искать замену начали в тот же день, - вспоминает Иван Васильевич. - Но дело осложнялось тем, что была пятница. Найти в такое время капитана - задача не из легких, на подобные поиски может уйти и целая неделя.

Однако круиз все-таки состоялся - в пароходстве замену нашли буквально за несколько часов! Так в жизни капитана Каравки состоялся первый круиз к Антар-

ктиде. Вместе с пассажирами он открывал для себя удивительный мир Антарктики. Красоты этого загадочного и одного из самых труднодоступных уголков планеты посетители музея истории ММП не раз могли видеть на фотовыставках Ивана Каравки. Через некоторое время после лечения на судно вернулся прежний капитан. А Иван Васильевич улетел в Мурманск.

Круиз к берегам Антарктиды мог так и остаться случайностью, приятным эпизодом в жизни капитана, но в дело вмешалось руководство фирмы, организовавшей круиз. Туроператоры очень попросили пароходство, чтобы Иван Каравка отработал следующий сезон вместе с ними. Пассажирам понравилась интеллигентная манера общения капитана и на мостике, и в каютах. А специальные капитанские приемы - «кэптаны-пати» покорили пассажиров русским гостеприимством.

Когда же в Мурманском морском пароходстве встал вопрос о назначении капитана на теплоход «Полярис», все сошлись во мнении, что лучше кандидатуры, чем Иван Каравка, нет.

Дарья КУЗНЕЦОВА.
Фото автора.



Анатолий Черепанов вручает поздравление от «Ассоциации морских капитанов».



Гости праздника.



Владимир Ермолин с подарком от пароходства.



Вместе мы - одна семья!

Поздравляем вас, коллеги!

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

Яровой Геннадий Михайлович - старший механик теплохода «Печенга».

Хорошев Валерий Михайлович - электромеханик теплохода «Павел Вавилов».

Пенечко Сергей Артурович - мастер производственного обучения тренажера по БЖС.

Шершневу Андрей Никифорович - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Варзуга».

Лагоцкий Иван Владимирович - старший механик транспортного резерва.

Демидов Андрей Борисович - капитан теплохода «Капитан Свиридов».

Каравка Иван Васильевич - капитан теплохода «Полярис».

Ситникова Валентина Александровна - диспетчер отдела эксплуатации флота.

Голованов Юрий Васильевич - матрос 1-го класса теплохода «Клавдия Еланская».

Окс Александр Аскарлович - первый (старший) электромеханик теплохода «Юрий Аршеневский».

Кузнецов Юрий Михайлович - судовой врач теплохода «Клавдия Еланская».

Белодед Татьяна Николаевна - уборщик служебных помещений группы хозобслуживания зданий управления административно-хозяйственной службы департамента социальной политики.

Крайванов Николай Иванович - водитель бортового а/м г/п 3-7 т отдела эксплуатации.

Иванин Анатолий Павлович - капитан-наставник РЛТ навигационного тренажерного комплекса.

Зуров Михаил Федорович - старший (главный) механик теплохода «Капитан Данилкин».

Бугера Владимир Николаевич - боцман теплохода «Полярис».

Вам, родившимся в апреле 1939, 1944, 1949, 1954, 1959 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морскому делу, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия. Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

Доброго здоровья вам, ветераны!

Совет ветеранов, коллектив и администрация
ОАО «Мурманское морское пароходство»

от всей души поздравляют своих бывших работников с юбилеями.

С 95-летием

Парасковью Ивановну Смирнову, стиральщицу мехпрачечной, отработавшую в компании более 27 лет. В настоящее время Парасковья Ивановна проживает в Днепропетровске.

С 85-летием

Участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, бухгалтера управления мурманчанку **Анну Васильевну Винокурову**, проработавшую в пароходстве 26 лет.

С 80-летием

Жительницу города Санкт-Петербурга, участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, горничную гостиницы «Морьяк» **Марию Семеновну Соколову**, без малого 12 лет проработавшую в Мурманском морском пароходстве; **Римму Максимовну Деркач**, ветерана блокадного Ленинграда, ветерана

труда, отработавшую более 18 лет в пароходстве диспетчером Инфлота, также проживающую в Санкт-Петербурге; мурманчанку, ветерана труда, первого помощника капитана плавсостава **Василия Васильевича Туманова**, отдавшего родному предприятию более 36 лет; жительницу Костромы, сестру-хозяйку профилактория **Розу Ивановну Антипину**, проработавшую в компании 14 лет.

С 75-летием

Почетного полярника и почетного работника Морского флота, ветерана труда, заместителя начальника службы эксплуатации флота **Бориса Борисовича Заику**, проработавшего в компании более 19 лет, проживающего в Москве; жителя Челябинска, почетного полярника, ветерана труда, капитана ледокола «Капитан Сорокин» **Игоря Константиновича Мацигановского**, отдавшего компании более 39 лет; жителя Архангель-

ской области, ветерана труда, капитана плавсостава **Алексея Николаевича Сухопарова**, проработавшего в пароходстве без малого 29 лет.

С 70-летием

Мурманчанку, ветерана труда и ММП, уборщицу парохода «Володарский» **Валентину Леонтьевну Тесля**, отработавшую в пароходстве без малого 33 года; ветерана труда и ММП, старшего электрика теплохода «Иван Богун» мурманчанина **Владимира Петровича Щекотова**, отработавшего на родном предприятии 31 год; жителя Санкт-Петербурга, ветерана труда и ММП, начальника радиостанции плавсостава **Вячеслава Николаевича Нечаева**, проработавшего в компании почти 32 года; инспектора ЖБК **Аллу Михайловну Митрофанову**, отдавшую пароходству более 15 лет, проживающую в городе Домодедово Московской области.

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



Дачный сезон

Весенний уход за ягодными культурами

Дачный сезон в наших краях наступает значительно позже, чем в других регионах страны. Однако чего только не выращивают дачники за полярным кругом! Мы начинаем серию статей в помощь северным садоводам и огородникам.

Пришла весна. Растаял снег на приусадебных участках. Оправились от сырого, по-весеннему тяжелого снега кусты смородины и жимолости. Стали более яркими вымытые первым весенним дождем побеги малины. Потянулись к солнцу чуть поблекшие за зиму, но все же по-летнему зеленые листья земляники. Эти приметы весеннего пробуждения природы заставляют садоводов-любителей приступить к работе по весеннему уходу за ягодными культурами.

Придя на участок рано весной, до распускания почек, необходимо внимательно осмотреть кусты смородины и малины. Вырезать надломленные, больные и старые ветки смородины; отплодоносившие двухлетние побеги малины, если это не было сделано осенью. Ветки, которые оказались прижатыми к земле под тяжестью снега и не принявшие потом вертикальное положение, необходимо подрезать до первого побега, растущего вертикально вверх. Таким образом, чтобы взрослые кусты смородины имели 12-15 ветвей разного возраста, а малины - 10-12 сильных однолетних побегов. Если у кустов смородины наблюдается сильное подмерзание верхушек побегов, то их концы необходимо обрезать до здоровой почвы.

Кусты жимолости в первые

пять-семь лет после посадки обрезать не рекомендуется. В восьмилетнем возрасте и старше необходимо проводить прореживающую обрезку, то есть вырезать старые ветки внутри куста и некоторые молодые, но сильно загущающие его центральную часть.

Уход за земляникой начинают с уборки и обрезки засохших после зимы листьев и старых «кусов» плетей. Проводить его лучше в сухую и теплую погоду.

После уборки ягодников все срезанные ветки и прошлогодние листья необходимо убрать и сжечь, так как в них скапливаются и зимуют вредители и болезни.

Вслед за обрезкой кустов и очисткой участка приступают к перекопке почвы в междурядьях и у кустов. Для смородины, жимолости и малины междурядья перекапывают на глубину 10-15 см, а у кустов на 5-7 см.

Для смородины и малины, под перекопку, можно вносить органические удобрения (навоз, перегной) из расчета 8-10 кг на 1 м². После перекопки перед боронованием вносятся минеральные удобрения, на 1 м²: 10-15 г нитроаммофоски, азофоски (1-3-летних кустов) и 40-50 г для 4-летних и старше или 25 г аммиачной селитры, 20 г - хлористого калия и 30 г - двойного суперфосфата.

Жимолость подкармливают



50-60 г нитроаммофоски, азофоски. Раз в четыре года вносятся навоз или перегной 8-10 кг/м². Вносить удобрения под жимолость можно мелко, одну часть рано весной (конец мая - начало июня), а другую во второй половине августа.

Землянику подкармливают в конце мая - начале июня аммиачной селитрой - 20 г/м² или азофоской - 30 г/м². Затем проводят первое рыхление почвы в междурядьях на глубину 6-8 см, вблизи кустов на 2-3 см. Оголившиеся стебли земляники (рожки) необходимо подоку-

чить, чтобы не образовывались дополнительные корни.

Для получения более раннего урожая ягод земляники в среднем на 10-15 дней необходимо ее укрыть. Укрывать землянику можно полиэтиленовой пленкой толщиной 60-150 микрон, перфорированной полиэтиленовой пленкой с диаметром отверстий 26-28 мм или синтетическим укрывным материалом (агрил, лутрасил, спанбонд, СУФ-17 и другие). Нетканый укрывной материал расстилают прямо на растения, а пленку натягивают на дуги, расставленные на расстоянии 0,7-1,0 м друг от друга. Ширина укрытий - 1-1,5 м, высота - 0,4-0,6 м, длина произвольная.

Для борьбы с вредителями и болезнями на ягодниках в весенний период рекомендуется проводить следующие мероприятия.

На смородине от тли проводят опрыскивание: до распускания почек - фуфанолом (10 мл на 10 л воды, норма расхода - 1-1,5 л на куст); во время вегетации до цветения - карбофосом (60 г/8 л воды), ровикуром (10 г/10 л воды), 1% бордоской смесью (100 г медного купороса и 100 г гашеной извести на 10 л воды) или настоем чеснока - на 200 г измельченного чеснока 2 литра воды, настоять в течение суток, затем процедить, разбавить 8 л воды и добавить 30 г хозяйственного мыла. От мучнистой росы опрыскивание кустов и почвы под ними до начала цветения фундазолом (15 г на 10

л воды), 1% медным купоросом (100 г на 10 л) или нитрофеном (300 г на 10 л). Против антракноза - опрыскивание почек бордоской смесью (300 г сульфата меди и 400 г гашеной извести на 10 л воды, расход 1,5 л на куст), медным купоросом (50-100 г на 10 л) или раствором золы (100 г на 1 л воды, настаивать в течение трех суток, процедить и развести в трехкратной повторности).

Малину и землянику от паутинного клеща обрабатывают в конце мая - карбофосом (60 г на 8 л воды, расход раствора для малины - не более 2 л на 10 кустов, земляники - не более 1,5 л на 10 м²), нитрофеном (200-300 г на 10 л воды), можно обработать настоем чеснока. В июне до начала цветения поврежденные растения опрыскивают ровикуром (10 г на 10 л) или раствором, состоящим из 50 г кальцинированной соды, 50 г хозяйственного мыла и 10 л воды. Против мучнистой росы, пятнистости листьев и серой гнили на землянике применяют опрыскивание растений до начала отрастания листьев бордоской смесью (300 г медного купороса, 400 г гашеной извести на 10 л воды).

Таким образом, правильный и своевременный уход за ягодными культурами обеспечивает хороший урожай не только в текущем году, но и в последующие годы выращивания.

А.А. МАРТЫНОВА,
научный сотрудник Полярной опытной станции.



Субботник

Сделаем город чистым!

В Мурманске состоялся первый общегородской субботник, проводимый в рамках месячника по санитарной очистке и благоустройству города. Активное участие в нем приняли и сотрудники ОАО «Мурманское морское пароходство». Департамент социальной политики компании обеспечил участников всем необходимым инвентарем.

«Подобные мероприятия являются традицией и для города, и для нас, - рассказал «Арктической звезде» начальник службы кадров Николай Хвост. - Конечно же, если бы все мурманчане вышли и навели порядок около своих домов, офисов, где они трудятся, то в нашем городе стало бы заметно чище. Субботник у нас прошел энергично и весело, но сотрудники Мурманского морского пароходства круглый год живут по принципу: чисто не там, где убирают, а там, где не мусорят».

Оксана ЧЕРНЫШЕВА.



19:30
на телеканале
Блиц-ТНТ

**В курсе событий
Новости
Блиц-ТНТ**



Учредитель:
ОАО «Мурманское
морское пароходство».

Выпускающий редактор Оксана Чернышева.

Газета зарегистрирована Управлением ФНСИи МК
по Мурманской области.
Свидетельство ПИ № ТУ 51-00035
от 07.11.2008 г.

Размещение рекламы (8152) 253-764.

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

Наш адрес: Россия, 183038,
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Телефон 481-018.
E-mail: uos-press@msco.ru

Газета выходит один раз в месяц.

Тираж 1000 экз. Заказ № 197499
Подписано к печати 29.04.09.
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ИПП «Север»,
Россия, 183624, г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18.
Распространяется бесплатно.