



Уникальное открытие нового века

Продолжает свои трудовые будни в Антарктиде теплоход ММП «Иван Папанин», моряки которого во время своего рейса стали участниками открытия мирового значения и провели на теплоходе Первую международную антарктическую фотовыставку.

→ 2-я страница

Хозяйка своей судьбы

Эту обаятельную, улыбчивую женщину в нашей компании знают и моряки, и работники береговых служб. Наталья Иосифовна Польская работает в паромоходе более двадцати пяти лет. Сегодня должность, которую она занимает, в штатном расписании значится как старший инспектор по паспортно-визовому оформлению в службе кадров.

→ 5-я страница



Арктическая

№ 2
(7645)

22 февраля
2012



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издаётся с июня 1932 года

СОРОСС отчитался о работе

В Москве состоялось общее собрание Союза российских судовладельцев (СОРОСС), в котором приняли участие заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, ответственный секретарь Морской коллегии при правительстве РФ Александр Балыбердин, председатель совета СОРОССа Сергей Генаралов.

→ 3-я страница

Лучшие работники 2011 года

Три года назад - в год семидесятилетия Мурманского морского пароходства в компании была возрождена славная традиция - занесение лучших работников плавсостава и береговых подразделений на Доску почета.

→ 4-я страница

По следам войны

23 февраля в нашей стране празднуют День защитника Отечества. Отметили его и труженики нашей компании - те, кто работает сейчас, и те, кто уже на заслуженном отдыхе. Для многих служба в Вооруженных силах по-прежнему является неотъемлемой частью становления мужчины. Своими воспоминаниями о годах службы в рядах Советской армии делится ветеран пароходства Геннадий Яренский.

→ 6-я страница

Моряк из Калача

Юрий Волобуев - моряк Мурманского пароходства, родом из города Калач Воронежской области. Начиная Волобуев в 70-х годах на полярном ледоколе «Киев», и, по мнению старшего электромеханика «Киева» Всеволода Чайки, бывший североморец - лучший электрик на линейном ледоколе!

→ 7-я страница

Испытание на прочность

Продолжаем публикацию воспоминаний о работе в ММП ветерана пароходства, механика-наставника Александра Сухотина. В статье он повествует о своем последнем рейсе на пароходе «Тбилиси», о том, какой экзамен уготовила судьба морякам парохода.

→ 8-я страница



Уважаемые друзья!

От имени правления ОАО «Мурманское морское пароходство» позвольте поздравить вас с Днем защитника Отечества!

Для многих поколений россиян этот праздник давно стал всенародным. Он неразрывно связан с историей страны и напоминает нам о силе, воинской славе и непобедимости России. Подвиги российских воинов навсегда вписаны в историю нашего государства, а нынешнее поколение защитников Отечества - достойные продолжатели героических ратных традиций. Их мужество, профессионализм, стойкость и патриотизм всегда будут служить надежной гарантией от посягательств на территориальную целостность Российской Федерации.

С праздником вас, дорогие друзья, здоровья вам и мирного неба над головой!

Милые женщины!

От имени мужского коллектива правления, моряков и работников береговых подразделений Мурманского морского пароходства от всей души хочу поздравить вас с самым первым, самым весенним и самым радостным праздником - 8 Марта!

Вы - женщины, жены, матери, сестры и дочери, без преувеличения сказать, украшаете нашу жизнь, делая ее ярче, насыщеннее и интереснее. Совершая подвиги, покоря небесные просторы и открытый океан, мужчины всей земли тем не менее стремятся домой, к теплу родного очага, к своей любимой и единственной. Пусть же весной вместе с природой расцветает ваша красота и очарование, и пусть каждый ваш день будет наполнен яркими событиями.

От всей души желаю вам, милые женщины, теплой весны, крепкого здоровья и душевного тепла, мира и благополучия, веры в свои силы и только добрых перемен в жизни. Будьте счастливы! Спасибо за то, что вы есть - любящие и любимые. Пусть не тускнеет ваша красота, пусть исполняются все ваши мечты!

Генеральный директор
ОАО «ММП»
А. М. Медведев

Наш хронограф



7 марта - 70 лет назад расстрелянный вражеским эсминцем погиб пароход «Ижора» Мурманского пароходства.
11 марта - 35 лет назад открыл свои двери музей истории Мурманского пароходства, ныне корпоративный музей ОАО «Мурманское морское пароходство».
17 марта - 115 лет со дня рождения известного полярного капитана Николая Михайловича Николаева.
22 марта - 110 лет со дня рождения известного полярного капитана Николая Ивановича Хромцова.



Уникальное открытие нового века

Место работы - полюс холода

Айсберги в Антарктиде - это не только одна из местных достопримечательностей, это еще и большая опасность. Стоит такой красавец, любуешься им, фотографируешь на память, как вдруг отламывается от него кусочек льда размером с... пятиэтажный дом, а ему хоть бы что - продолжает стоять дальше! Теплоход рядом с ним, что щепка у подножия горы.

С десяток таких гор и перекрыли нам выход из бухты. Они, как сломанные двери в лифте, то открывали проход, то, плотно прижимаясь друг к другу, перекрывали нам выход. Только на приливе нам удалось проскочить между этими Геркулесовыми столбами и выйти на чистую воду. Впереди пятдневный переход к индийской антарктической станции Майтри (Maitri). С окончанием выгрузки на станции Бхарати (Bharati) появилось немного свободного времени, которое мы использовали для посещения наших соседей: российской станции «Прогресс», китайской Zong Shang, австралийской станции Davis. Как и в любой новой стране или новой местности, самое интересное - это люди. Люди тут попадают разные, но самая симпатичная мне категория - это те, кто «заболел» Антарктидой и считает ее своим домом. Таковы, например, ребята со станции «Прогресс». Наш старый знакомый, начальник станции Анатолий Георгиевич Львов и научный руководитель Российской антарктической экспедиции Александр Викторович Франк-Каменецкий.

У каждого из них за плечами по несколько зимовок, а сезонов столько, что они уже и со счета сбились. Каждый может часами рассказывать интересные факты из истории освоения Антарктиды, удивительные истории, основанные на собственном опыте.

Неизменно разговор касается российской станции «Восток». Это единственная наша континентальная станция, расположенная в точке геомагнитного полюса нашей планеты. Станция основана в 1957 году. Существующая станция уже третья по счету, первая лежит под 3-метровым слоем снега. Снабжение станции происходит только в летние месяцы, с декабря по февраль, когда на станцию может прилететь самолет «Баслер» БТ-67 на лыжном шасси или доехать санно-гусеничный поезд от станции «Прогресс». Все остальное время она оторвана от всего мира. Место, где расположена станция, является еще и полюсом недоступности. Здесь в 1983 году зафиксирована самая низкая температура на Земле - минус 89,2С. Лютый

холод, ветер, дышать можно только через шерстяную маску. При температуре ниже минус 60 С люди работают на открытом воздухе не более 15 минут. Самое сложное - это добыча воды. Заранее выпиливают из снега блоки и растапливают их в «снеготаялке», которая постоянно замерзает. В зимовочный период на станции находится порядка 12 человек. Метеорологи, гляциологи, бурильщики, радист, механики для обслуживания дизель-электростанции.

Ближайшая к «Востоку» станция - итало-французская «Купол Конкордия» примерно в 600 км. Гляциологи роют шурфы - это ямы 1,5 на 1,5 метра и глубиной до 12 метров. На глубине уже трех метров залегает снег 50-летней давности.

С 1970 года на станции производится глубокое бурение. Под ней обнаружено подледниковое озеро Восток. Эта биосистема, как капсула времени, изолирована от окружающего мира уже несколько миллионов лет. В прошлом сезоне глубина скважины составила 3 720 метров 47 см, граница лед-вода, предположительно, находится на глубине 3 750 м плюс/минус 20 метров. На 1 февраля 2012 года специалистам удалось пройти до отметки 3 728,5 метра. Остановились на пару дней для определения диаметра скважины и измерения давления в ней. Российскими учеными из Санкт-Петербургского горного университета



Индийский фотограф Ракеш Рао - большой мастер натурной съемки.

разработана технология чистого внедрения в подледниковое озеро. Дело в том, что обычно в скважину заливают керосин и фреон, и международное сообщество попросило российских ученых раз-



Ледяной исполин.

работать технологию проникновения в уникальную экосистему без внесения в нее воды каких-либо элементов извне. Исследователи планируют добуриться до озера, затем вода из озера должна подняться по скважине вверх (т.к. давление

фотограф, но уже известен в Индии как мастер натурной съемки, участник нескольких фотовыставок. Выигранный грант на поездку в Антарктиду сделал его знаменитым в Индии, он получил заказы на серию фотографий о природе Антарктиды, строительстве новой индийской антарктической станции, о жизни полярников в условиях вечного холода.

Так получилось, что на российской станции «Прогресс» я встретил своего знакомого фотографа Виктора Шевцова. Он уже не первый раз в Антарктиде, очевидно, она сильно «зацепила» его своей неземной красотой. Но кроме этого, будучи по натуре путешественником-экстремалом, в этот раз он решил сделать еще и подводные съемки. Виктор увлекается фридайвингом и не новичок в плавании под водой, однако, антарктические воды - это не озера Питера и Карелии. Хорошая экипировка, специальная аппаратура и надежный напарник нужны здесь особенно.

Два фотохудожника в одном месте, да еще из разных стран, - это уже повод для организации международной фотовыставки. Различное восприятие окружающего мира, различные методы исполнения, я бы сказал, даже разная психологическая основа в сюжетах их работ не преграда для совместной фотовыставки для увлеченных и любящих свое дело энтузиастов.

Оба мастера любезно поделились со мной своими работами. Отсутствие технических условий в подготовке выставки никого не смутило, наоборот, они принимали активное участие, советовали, как лучше напечатать свои фото, с какой степенью освещенности, как расположить, с какой стороны должен падать свет... Для фотовыставки выбрали одно из помещений на теплоходе «Иван Папанин», развесили фотографии, подобрали освещение, повесили ленточку и вот - свершилось: Первая антарктическая международная фотовыставка на теплоходе «Иван Папанин» торжественно открыта.

Отвечая возможным скептикам, скажу, что, несмотря на удаленность от всех возможных мегаполисов, недостатка в зрителях мы не испытывали: корейские пилоты, немецкие строители, российские моряки и индийские ученые очень тепло и душевно отреагировали на это культурное событие. Несмотря на разные национальности, языки и взгляды на жизнь, общее у нас всех есть - это хорошее настроение, чувство прекрасного, любовь к искусству и... Антарктиде.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ,
помощник капитана по РЭ
т/х «Иван Папанин», Антарктида.



Фотовыставка на теплоходе «Иван Папанин».

Фотовыставка в Антарктиде

Состав индийской экспедиции широк и разнообразен. В основном это научные работники: геофизики, метеорологи, гляциологи, есть логистики, механики, водители.

В штатном расписании экспедиции предусмотрен даже фотограф. Его имя Ракеш Рао (Rakesh Rao). Причем чтобы попасть в состав экспедиции, Ракеш участвовал в национальном конкурсе на лучший фотопроект в Антарктиде и стал его победителем. Ракеш - молодой



СОРОСС отчитался о работе



Виктор Олерский, заместитель министра транспорта РФ.

В Москве состоялось общее собрание Союза российских судовладельцев (СОРОСС), в котором приняли участие заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, ответственный секретарь Морской коллегии при правительстве РФ Александр Балыбердин, председатель совета СОРОССа Сергей Генералов.

На собрании, в ходе которого рассматривались итоги деятельности Союза российских судовладельцев в 2011 году, выступил и генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» Александр Медведев, являющийся также руководителем комитета СОРОССа по судоходной политике. «Сегодня в стране принята Концепция судоходной политики на период до 2030 года, и такой документ рассматривается впервые, - отметил он в своем докладе. - Правительство поставило требование довести уровень безопасности перевозок экспортно-импортных грузов флотом под российским флагом до 40%, а сегодня он составляет всего 6%! Предлагаемые механизмы для выполнения этих целей: проведение инновационных и модернизационных мероприятий, но также остро необходимо и осуществление мер государственного содействия».

Заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский рассказал, что сегодня в Государственной думе находится шесть проектов федеральных законов, затрагивающих вопросы судоходства и судовладения. Первый из них - поправки в федеральный Кодекс торгового мореплавания. Предложенные поправки разъясняют и улучшают многие аспекты кодекса, например, в области страхования ответственности судоводителей и судовладельцев. Также в первом чтении приняты два закона - о Северном морском пути и о понятии «маломерное судно». По словам замминистра, закон о Севморпути в феврале этого года будет принят во втором чтении. Еще одно важное нововведение, которым занималось министерство, - создание пунктов пропуска в морских портах, которые позволяют начать обработку груза сразу по прибытии судна, не дожидаясь окончания пограничных и таможенных процедур.

Президент СОРОССа Михаил Романовский подчеркнул важность идущей сегодня работы по созданию должности пятого заместителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), ответственного за безопасность судоходства. «Мое убеждение - пока не будет в Росморречфлоте или Минтрансе конкретного человека, отвечающего за безопасность, причем человека с реальным опытом, прошедшего капитанский мостик, ситуацию не исправить. Конечно, совсем изжить катастрофы невозможно при любой организации, но нынешнюю ситуацию нужно исправлять - сегодня вертикаль власти в этом вопросе упирается в никуда», - сказал он.

Президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Роман Троценко обратил внимание на результаты действия недавно принятого закона о поддержке российского судоходства и судостроения. Этот закон облегчил фискальное бремя для судостроителей, освободив их от ряда налогов. «Теперь мы можем экономить от 15% до 18% от стоимости контракта. И благодаря этому конкурировать с корейскими или китайскими верфями», - отметил Роман Троценко. - Кстати, больше других от закона выигрывают крупные сырьевые компании. К примеру, Газпром экономит около \$20 млн в год на эксплуатации морской буровой платформы. Похожие цифры - \$15 млн - составляет экономия «Лукойла».

Представитель главного командования ВМФ контр-адмирал Василий Ляшок рассказал о мерах по борьбе с морским пиратством и роли российского военного флота в этом деле. Сегодня, отметил контр-адмирал, благодаря тактике использования корабля-«матки» пираты совершают атаки практически по всему Индийскому океану. Корабли российского ВМФ несут вахту в Аденском заливе и у побережья Сомали с октября прошлого года. Уже выполнено 12 походов. «Ни одного судна при нас не захватили, - отметил Василий Ляшок.



Михаил Романовский, президент СОРОССа.



Александр Медведев, генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство».

- Но есть серьезная проблема - по-прежнему непонятно, как судить и подвергать уголовному преследованию захваченных пиратов. На кораблях ВМФ невозможно проводить уголовно-процессуальные мероприятия, т.к. негде содержать задержанных, нет адвоката, которого им обязаны предоставить. Поэтому нужно проработать с государствами района механизм передачи им задержанных преступников или создать международный универсальный суд для этих случаев. Наша юстиция пытается создать подобный орган, но власти США мешают процессу».

Андрей Гузенко, заместитель руководителя Ространснадзора, отвечающий за сферу морского и речного транспорта, поделился соображениями о том, какие выводы были извлечены из недавних трагедий, таких, например, как, катастрофа с нефтяной платформой «Кольская». «Мы часто слышим, что наш флот устарел, изношен, но, по статистике, по причинам отказа техники произошло не более 20% всех аварий. В 80% остальных виновен человек - как экипажи судов, так и береговые службы», - сказал Гузенко. По его словам, для улучшения ситуации сегодня ведомством внедрены две автоматизированные системы. Первая собирает и анализирует данные об авариях, в результате проведенного анализа выявляются наиболее опасные районы. «Благодаря полученным данным удалось предупредить дальнейшие происшествия в этих районах», - заметил замруководителя Ространснадзора. Вторая система предназначена для формирования политики отчетности. Также сегодня решается вопрос о создании автоматизированного рабочего места инспектора, что позволило бы сократить возможность человеческих ошибок.

Участники собрания приняли примерный план действий СОРОССа на 2012 год.

По материалам информационной службы «Морские вести России».

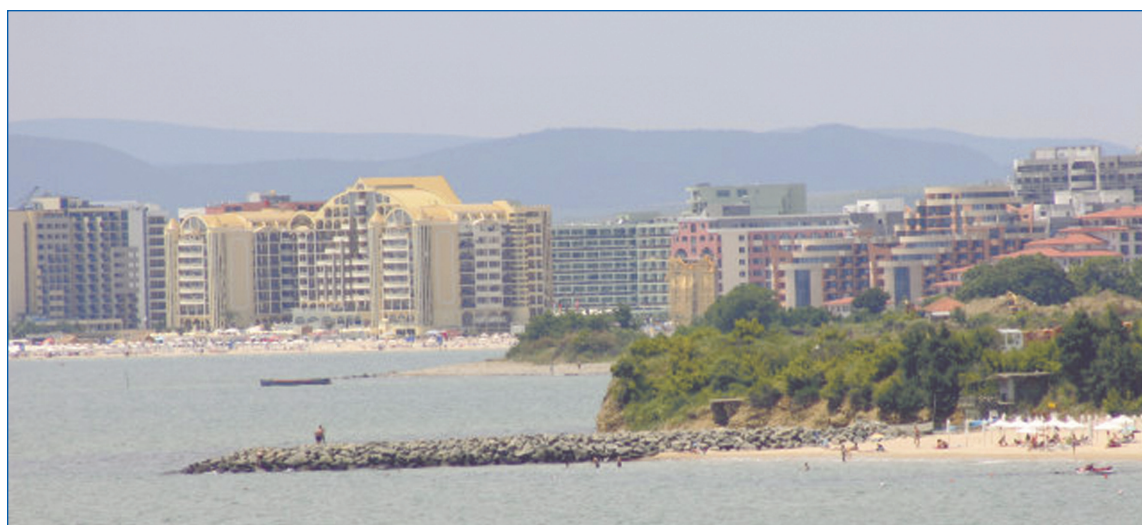


В Болгарию - по шенгенской визе

Правительство Болгарии приняло решение, в соответствии с которым до даты полного присоединения страны к Шенгенскому пространству Болгария в одностороннем порядке будет применять безвизовый режим к владельцам действительных шенгенских виз. Подобное решение полностью соответствует правовому полю Шенгена.

Данное решение означает, что теперь граждане России, владельцы шенгенских виз и разрешений на пребывание, имеют право выезжать, выезжать и пребывать на территории Республики Болгарии не более трех месяцев в рамках шестимесячного периода, считая со дня первого въезда, без болгарской визы, дающей право на краткосрочное пребывание.

Анастасия ВОРОН.



Требования к безопасности водного транспорта ужесточатся

Госдума приняла в первом чтении проект федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты» (о совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом и повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств).

Этот документ был подготовлен правительством после крушения теплохода «Булгария» летом прошлого года и в конце осени внесен на рассмотрение думцам. Под «некоторыми актами», в частности, подразумевается Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) и другие.

Наибольшие изменения коснутся КВВТ, который, по мнению инициато-

ров проекта, должен отвечать современным требованиям обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях. Так, для совершенствования системы госрегулирования и обеспечения безопасности судоходства будут перераспределены государственные функции между Ространснадзором и Росморречфлотом, а на базе существующих государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства созданы администрации речных бассейнов (АРБ), которые станут осуществлять портовый контроль, госрегистрацию судов в судовых реестрах РФ и реестре арендованных судов, государственную регистрацию спортивных парусных судов и дипломирование членов экипажей,

навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов, содержание судоходных гидротехнических сооружений и т.д.

Законопроект устанавливает основные для проверки судов и иных плавучих объектов в процессе их эксплуатации и право должностного лица принимать решение о временном задержании судна до устранения нарушений, создающих угрозу его безопасной эксплуатации.

Обновленный КВВТ введет обязательность регистрации договоров аренды (фрахтования) судов без экипажа, а все сделки аренды будут подлежать государственной регистрации с внесением в реестр арендованных судов (ст. 16). Обязательным условием для осуществле-

ния перевозок будет внедрение системы управления безопасностью судоходных компаний. Вводится также ответственность судовладельца за вред, причиненный имуществу юридических и физических лиц, в том числе загрязнением с судна нефтью и нефтепродуктами, и за ущерб, нанесенный инфраструктуре речного порта, морского порта и внутренних водных путей (ст. 121).

По данным Ространснадзора, за последние три года аварийность на транспорте выросла в два с половиной раза, в том числе на водном транспорте почти в два раза, а число погибших (с учетом катастрофы «Булгарии») - в пятнадцать.

Ирина ФУРСОВА.
rg.ru

НАША ГОРДОСТЬ

Лучшие работники 2011 года



Три года назад, в год семидесятилетия Мурманского морского пароходства, в компании была возрождена славная традиция - занесение лучших работников плавсостава и береговых подразделений на Доску почета.

Доска почета всегда считалась методом поощрения сотрудников и является важным элементом корпоративной культуры. Представления на занесение дают все департаменты компании по результатам работы своих сотрудников за год, затем правление пароходства обсуждает и утверждает кандидатуры. Выбор был непростым - пароходство всегда по праву гордилось своими кадрами.

По итогам работы за 2011 год на Доску почета занесены: **Александр Филиппов**, старший моторист-электрогазосварщик т/х «Александр Суворов», **Василий Головишин**, боцман т/х «Дмитрий Пожарский», **Михаил Сотников**, донкерман-моторист т/х «Индиго», **Алексей Таранченко**, токарь-кладовщик-моторист 1-го класса т/х «Натали», **Александр Алешин**, электрик 1-го класса-моторист 2-го класса т/х «Михаил Стрекаловский», **Анатолий Гришков**, 1-й (старший) электромеханик т/х «Варзуга», **Андрей Кудинов**, матрос 1-го класса т/х «Виктор Ткачев», **Дмитрий Пахту-**

сов, второй механик т/х «Заполярье», **Сергей Стрельников**, капитан т/х «Капитан Данилкин», **Дмитрий Шагимов**, старший механик л/к «Владимир Игнатьюк», **Александр Белинский**, старший механик т/х «Юрий Аршеневский», **Людмила Лынева**, горничная гостиницы «Морьяк», **Светлана Шевелева**, начальник административно-хозяйственной службы, **Сергей Волков**, начальник отдела обеспечения СУБиК, **Андраник Кочарян**, заместитель начальника правового управления, **Ольга Бейлик**, начальник отдела учета ТМЦ и капиталовложений, **Юрий Марьян**, второй помощник капитана т/х «Иван Папанин», **Александр Веденев**, третий электромеханик т/х «Варзуга», **Николай Марков**, старший механик т/х «Индиго», **Роман Щитковский**, руководитель группы транспортного и танкерного флота и круинга.

- Место, где расположена Доска почета, мы считаем очень удачным, - рассказывает директор департамента социальной политики Алексей Лопаткин, - здесь, в сквере у здания службы кадров на улице Володарского, наши лучшие работники открыты, что называется, для всеобщего обозрения. Члены экипажей, приходящие с рейса, коллеги, члены семей, посетители музея истории нашей компании могут посмотреть на портреты лучших работников ММП.

Двадцать человек, как раньше сказали бы - передовиков производства, по итогам работы за минувший год кроме морального удовлетворения получают также и денежное поощрение.

В прежние годы доски почета были в пароходстве, как и на многих предприятиях, в порядке вещей - здесь всегда ценили и поощряли лучших сотрудников. С течением времени, к сожалению, ситуация изменилась. Ну а теперь пришло время, как сказал Александр Медведев, возрождать хорошие традиции.

- Раньше-то сюда попадали фото победителей социалистических соревнований - в духе советской специфики, - напомнил генеральный директор. - А теперь это просто лучшие по профессии, до-

бившиеся значительных успехов в работе по результатам минувшего года. Кандидатуры выдвигали самые разные службы пароходства, Отбор был непростым, ведь у нас много замечательных работников, поэтому в отношении каждого велось серьезное обсуждение. Между прочим, одной из самых непростых задач при оформлении стенда стала подготовка фотографий: было сложно собрать людей, ведь многие находились в море. Я уверен, что такая форма поощрения важна и необходима, ведь человек должен получать моральное удовлетворение от того, что результаты его труда замечены и оценены по достоинству. Это один из методов стимулирования, и весьма действенный, на мой взгляд.

Кстати, на Доске почета есть и портрет однофамильца генерального директора - Виталий Медведев ходит в море старшим механиком.

Капитан ледокола «Владимир Игнатьюк» Юрий Кривенко работает в пароходстве с 1962 года и за столь долгий срок уж наверняка не раз попадал в число лучших.

- Это всегда приятно, - улыбнулся он. - Работа наша не из самых простых, и потому испытываешь удовлетворение, когда тебя ценят по достоинству. Я считаю, это очень своевременная инициатива со стороны руководства. Сам я сейчас в отпуске, а потому с удовольствием пришел на открытие Доски почета. «Игнатьюк» отправился в Антарктиду, а до того был в канадской Арктике, под Гренландией, где мы занимались проводкой судов.

На церемонии открытия исполняющий обязанности директора департамента социальной политики Николай Хвост подчеркнул, что те, чьи портреты попали нынче на Доску почета, без преувеличения, являются золотым фондом Мурманского морского пароходства. И это не просто устойчивое выражение - это действительно так. За семь десятилетий истории предприятия, неразрывно связанной с историей нашего края, именно такие люди обеспечивали устойчивое и успешное развитие и своей отрасли, и Мурманской области.

Оксана ЧЕРНЫШЕВА.

НОВОСТИ ДОЧЕРНИХ КОМПАНИЙ

Зимняя навигация судов СМП в Онеге



Сразу три теплохода Северного морского пароходства в конце января - начале февраля покинули порт Онега с грузом Онежского ЛДК. Сверхпоздний заход теплоходов СМП - на пике зимних морозов - уникален, ведь порт Онега обычно работает только после ледохода и до ледостава. В этом году ледокольное обеспечение осуществляет буксирный ледокол ОАО СМП «Норд».

Первым в Онегу в конце января пришел «Механик Брилин», за ним «Механик Семаков» и последним теплоход «Механик Пустошный». Погрузка была

расписана по часам, все прошло четко по графику. Даже наступившие морозы не помешали погрузке последнего теплохода, 3 февраля, как и планировалось, «Механик Пустошный» покинул порт.

Причину столь раннего начала очередной лесозаготовительной навигации определяет экономика. Отправлять продукцию на экспорт морским путем дешевле и сохраннее, чем по железной дороге. В пользу морского пути говорит более целостная доставка столь «хрупкого груза», как пиломатериал, время, которое не надо тратить на поиск и ожидание железнодоро-

рожных вагонов. Поэтому, даже с учетом услуг по ледокольной проводке, лесопереработчикам предпочтительнее именно этот вариант.

Более 10 тысяч кубометров онежского пиломатериала доставят в ближайшее время теплоходы Северного морского пароходства в порты Франции, Англии и Бельгии. Отгрузки от причала Онежского ЛДК на суда СМП планируются и в феврале. В марте продукция Онежского ЛДК будет «уходить» в Европу с причалов Архангельского морского торгового порта.

Пресс-служба ОАО «СМП».



Хозяйка своей судьбы



Визитная карточка

Эту обаятельную улыбчивую женщину в нашей компании знают и моряки, и работники береговых служб. Наталья Иосифовна Польская работает в пароходстве более двадцати пяти лет. Сегодня должность, которую она занимает, в штатном расписании значится как старший инспектор по паспортно-визовому оформлению в службе кадров. Известный английский классик Джозеф Конрад писал: «Быть женщиной очень трудно уже потому, что в основном приходится иметь дело с мужчинами». Эти слова прямо адресованы Наталье Польской. Ведь ей действительно приходится работать в основном с моряками.

При первой встрече Наталья Иосифовна кажется несколько резкой, даже категоричной, но в процессе общения формируется главное - искреннее уважение и восхищение этой женщиной - тонкой, справедливой, общительной, обладающей харизмой. За многолетний добросовестный труд и высокий профессионализм, личный вклад в развитие морского транспорта Польская награждена грамотами губернатора Мурманской области и руководства компании.

Знаменательная деталь - Наталья Иосифовна более 20 лет является бессменным председателем участковой избирательной комиссии, и не было случая, чтобы возглавляемая ею общественная структура во время выборов себя чем-то скомпрометировала. А Наталья Иосифовна неоднократно получала благодарности от мурманского избиркома за отличную работу участковой избирательной комиссии.

Следует отметить, что у Польской очень много друзей. Помню, как тепло поздравили ее с юбилеем представители

мурманских организаций, с которыми она взаимодействует в работе. «Мне везет в жизни, - говорит Наталья Иосифовна, - меня всегда окружают хорошие люди». А мне хочется добавить: на окружающих везет тому, кто сам стремится к сотрудничеству и высоко ценит труд и мнение других.

Семейное тепло

Человек учится жить и любить в отчем доме. Рождение Натальи было отмечено безграничной любовью родителей. От отца ей достался генетический код жизнелюбия, который затем лег в основу характера нашей героини. Детство ее прошло в маленьком молдавском городке Страшены. В доме всегда было много гостей. Отец любил готовить и угощать друзей. Наташа помнит добрые глаза и теплые родительские руки. Мама, всегда строгая, но справедливая и добрая, много времени находилась в школе. Она и привила дочери любовь к своей профессии, научила ее общению. В большой любви, благополучии и согласии прошло детство... Открытая, доброжелательная улыбка и сегодня самая характерная особенность Натальи Иосифовны.

Большим испытанием для семьи стал развал Советского Союза. Родители оказались гражданами иностранного государства. Отец не смог пережить случившегося и вскоре ушел из жизни. И Наташа настояла на том, чтобы мама переехала в Мурманск.

«Для меня и сегодня очень важны мои родные - мама и дочери. К сожалению, не часто собираемся вместе. У нас принято устраивать семейные ужины. Нередко можем устроить и романтический вечер со свечами. Я очень люблю готовить, заниматься домом, но на это не хватает времени, и если бы не

помощь мамы, Тамары Александровны, совсем бы пропала», - с улыбкой рассказывает Наталья Иосифовна.

Карьерная лестница

Окончила школу, но от интереса к различным сферам жизни кружилась голова, чтобы определиться в выборе профессии, Наташа Чебаненко (девичья фамилия) год работала пионервожатой в школе, которую окончила и в которой работала ее мама. По настоянию матери Наташа поступила в Кишиневский педагогический институт и, успешно закончив его, получила профессию учителя русского языка и литературы. Направили ее работать методистом по профориентации в межшкольный учебно-производственный комбинат, а затем воспитателем в группу продленного дня. Но вскоре девушка вышла замуж и в 1981 году приехала в Мурманск по месту работы мужа. Он ходил третьим помощником капитана на судах Мурманского морского пароходства. Наташа устроилась на работу воспитателем в пароходский детский сад. Три года жила молодая семья в гостинице «Моряк». Наташа и сейчас помнит, что жили они в 517-м номере. Через год после переезда родилась первая дочь - тоже Наташа, а затем на свет появилась и вторая - Ирина. Наталья ушла с работы по уходу за детьми дошкольного возраста. Но вскоре брак развалился, и молодая мама с двумя детьми осталась без средств к существованию. Но характер не позволил ей опустить руки. И она устроилась на работу преподавателем эстетики в мореходную школу пароходства, а вечерами и ночами подрабатывала воспитателем в общежитии мореходной школы. Сейчас она с улыбкой вспоминает, как ее, очень молодого и красивого воспитателя, обхаживали курсанты.

После мореходной школы она работала референтом, инженером рекламно-информационного бюро, а в 1998 году ее приняли в службу кадров пароходства. Начинала Наталья Иосифовна в должности старшего инспектора в группе военного и паспортного учета. Несколько лет назад предложение об изменении ее функциональных обязанностей поступило для нее неожиданно. Испугаться не было времени, и она с головой окунулась в освоение новых функций, в новую работу. Сейчас нередко вечера и выходные - это тоже ее рабочее время. На столе Натальи Иосифовны не одна пачка визиток. Благодаря установившимся личным контактам ей удается решить практически все вопросы как с иностранными партнерами, так и с руководителями различных компаний в России и в Мурманске. За все время работы не было никаких претензий по организации отправок

и и возвращения на Родину наших моряков, работающих за рубежом. Неоднократно я была свидетелем того, как благодарны Польской бывают моряки, которым она помогает срочно поменять паспорт, приобрести проездные документы, советует, как поступить в различных жизненных ситуациях.

Конфеты от министра

Ответственность, компетентность, готовность прийти на помощь, оперативность в работе - эти качества отличают Наталью Иосифовну. Однажды делегация Мурманской области выезжала в Канаду. Представителям нашей компании она быстро оформила паспорта и выездные визы, предложила министру транспорта области свои услуги, но он категорично отказался, объяснив, что ему это сделают в администрации. За один день до отъезда он позвонил Польской и попросил срочно подключиться к оформлению его документов, т.к. работники администрации не успевают. Наталья Иосифовна в течение нескольких часов оформила ему выездные документы, и каково же было ее удивление, когда от министра в знак признательности ей принесли большую коробку конфет, с которыми затем пили чай все работники службы кадров.

Дочери

Только работа выводит женщину из ограниченного круга семейных интересов, делает ее экономически независимой в семье. После рождения детей постепенно ведущая роль в семье Польских переходила в руки Натальи. Вся ответственность и в зарабатывании денег, и в воспитании детей легла на ее плечи. Огромной радостью стало получение квартиры. Сейчас представить себе трудно, как не просто было молодой женщине одной воспитывать детей, да так, чтобы они не ощущали материальных затруднений. Проблемы еще более обострялись в связи с развалом и нестабильностью в стране. Шли годы, а Наташа все работала и работала, забывая о себе. Она стремилась сделать детство девочек радостным и счастли-

вым. Дочери хорошо учились, росли умными, и это было большой заслугой матери. Рассказ Польской о дочерях наполнен гордостью, нежностью и любовью. Заботливая и изобретательная мать, человек тонкий и чуткий, живущий на высокой волне и доверяющий своей интуиции и знаниям, Наталья Иосифовна всю свою жизнь посвятила воспитанию девочек. После окончания школы дочери поступили в институты и успешно окончили их. Старшая Наташа - педагог по образованию и хотя не работает по профессии, но так же социально активна, как и мама. Она прекрасно поет в вокально-инструментальном ансамбле, занимает призовые места в конкурсах. Младшая - Ирина так училась на медицинском факультете Петрозаводского университета, что все годы учебы была стипендиаткой Потанинской премии. Сейчас доктор Ирина Польская замужем, работает в Петрозаводском научном медицинском центре. Ее муж работает механиком на судах нашей компании.

Мнение автора

Я познакомилась с Наташей Польской двадцать лет назад. Мы вместе работали в частной компании «Салма» в должности старших специалистов по распространению лотереи «Храмы России». Эта молодая женщина, яркая, эффектная, красивая, поразила меня своим трудолюбием и глазами редкой красоты и дерзновения. Выразительность черт ее лица эффективно привлекала внимание. Она уже тогда была душой маленького коллектива нашей «Салмы». Компанию вскоре расформировали, и мы вернулись на работу в пароходство.

Я всегда радуюсь успехам Натальи Иосифовны. Но порой ловлю себя на мысли: а может, судьба готовила ее к другому предназначению? Может, для сцены? Такая красивая, грациозная женщина смогла бы покорила сердца тысяч зрителей. Но это моя фантазия! Наталья Польская - состоявшаяся женщина, пользующаяся большим уважением в компании.

Валентина КАРЕПОВА
Фото Дмитрия ВИЛЬЦЕНА
и из семейного архива Н.Польской.



Наталия Польская с дочерьми - Ириной и Натальей.



По следам войны



Извлечение снаряда.

23 февраля в нашей стране знаменательный праздник - День защитника Отечества. В советское время он назывался День Советской Армии и Воен-

но-Морского флота. Многие труженики Мурманского морского пароходства, работающие в настоящее время, и те, кто уже на заслуженном отдыхе, отметили этот праздник. Ведь для многих служба в Вооруженных силах по-прежнему является неотъемлемой частью становления мужчины.

Недавно по телевидению показывали фильм «Вторая ошибка сапера», он воскресил в моей памяти дни службы, и в эти праздничные дни я хочу вспомнить своих друзей - сослуживцев. Мне пришлось служить в Советской армии с 1958 по 1961 год. Служба наша была опасная, но интересная. Вначале она проходила в 126-м отдельном батальоне миноискателей, а затем в отдельном полку, который дислоцировался под Ленинградом. В полку была отдельная пиротехническая рота, которая занималась извлечением неразорвавшихся авиабомб с времен Великой Отечественной войны, а затем их уничтожением в безопасных местах, ну а мы, саперы, занимались разминированием, то есть поиском взрывчатых веществ - мин, снарядов, авиабомб.

Не раз бывало, что мы находили целые склады мин, снарядов и других взрывчатых веществ. Как-то нас послали в пионерский лагерь, где ребята нашли противотанковые гранаты и мины. Срочно выехав на место, мы обследовали всю территорию пионерского лагеря и обнаружили разрушенное кирпичное строение, в подвале которого был склад противотанковых мин и других взрывчаток. Противотанковые мины для людей большой опасности не представляли, так как они рассчитаны на тяжелую технику - танки, БТРы, автомобили - их взрыватели срабатывали от тяжелого веса, а человек, ступив на них, не подрывался.

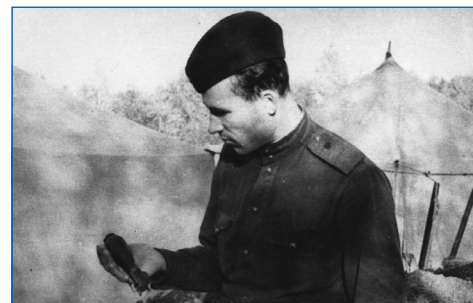
Еще был интересный случай: на грузовой спецмашине в кузове мы везли различные взрывчатые вещества - мины, снаряды, несколько авиабомб. Особо опасные предметы держали в руках, а некоторые лежали в ящике с песком. Снаряды, мины и авиабомбы, у которых были извлечены взрыватели, и они не представляли опасности, лежали на дне кузова. Мы сидели на скамейках. Когда выехали на Приозерское шоссе, нас остановила группа грибников, человек пять, и попросили, чтобы мы подвезли их до отворотки на станцию Орехово. Один мужчина ступил на колесо и полез

в кузов, но, увидев, что у нас в руках и на дне кузова, сказал: «Ребята, извините, но мы лучше пойдем пешком». А идти им предстояло не менее пяти километров.

Иногда у меня возникают мысли: а сколько же мы своей работой спасли людей от непредвиденной смерти, от тех взрывчаток, которые нашли и уничтожили? Конечно, это никому неизвестно, но понимание, что моя служба была нужна и людям, и Отечеству, очень греет сердце. К своей небольшой статье прилагаю фотографии тех далеких лет моей армейской молодости.

Геннадий ЯРЕНСКИЙ.

Фото из семейного архива автора.



В руках автора минометная мина без взрывателя.



ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ

Поздравляем вас, коллеги!

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

Бегунов Сергей Александрович - старший механик т/х «Варзуга»;
Волынчиц Михаил Иванович - 2-й помощник капитана т/х «Юрий Аршеневский»;
Черепанов Александр Яковлевич - 3-й механик т/х «Михаил Кутузов»;
Гулак Марина Евгеньевна - экономист 1-й категории отдела финансовых операций и отчетности;
Чуваева Татьяна Ивановна - буфетчик т/х «Грумант»;
Федоров Александр Львович - старший моторист-матрос т/х «Юрий Аршеневский»;

Гордеев Анатолий Исасевич - боцман т/х «Капитан Чухчин»;
Смирнов Николай Викторович - капитан т/х «Александр Суворов»;
Сакевич Валерий Андреевич - повар 2-й категории-буфетчик т/х «Капитан Данилкин»;
Аксененко Федор Павлович - матрос 1-го класса т/х «Александр Суворов»;
Осмоловский Виталий Петрович - старший помощник кранмейстера-сменный механик ПК-76.

Вам, родившимся в феврале 1942, 1947, 1952, 1957, 1962 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 ветеранам!

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

С 90-летием

Участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, кочегара СМТС, мурманчанку Татьяну Ивановну Воротникову. Татьяна Ивановна отработала в пароходстве 7 лет.

С 85-летием

Участника трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, почетного полярника, ветерана труда, старшего моториста плавсостава ММП Алексея Алексеевича Иванова, проживающего в Санкт-Петербурге. Он отработал в Мурманском пароходстве 29 лет.

Ветерана труда, техника-картографа Службы мореплавания Валентину Филипповну Тырлову, проживающую в Архангельской области. Валентина Филипповна отработала в пароходстве 13 лет.

Почетного работника морского флота, ветерана труда, капитана т/х «Зареченск» Анания Максиминовича Долгова, жителя Тульской области. Его трудовой стаж в пароходстве 41 год.

Участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, печатницу типографии, мурманчанку Анну Константиновну Малик. Она отработала в компании 26 лет.

Участника Великой Отечественной войны, ветерана труда, электромеханика плавсостава ММП Евгения Гавриловича Федотова, проживающего в Нижнем Новгороде. Евгений Гаврилович отработал в Мурманском пароходстве 32 года.

С 80-летием

Ветерана труда, няню яслей-сада Майю Зосимовну Яреньгину, проживающую в поселке Шукозеро Мурманской области. Ее трудовой стаж в пароходстве 21 год.

Ветерана труда и ММП, механика т/х «Дедовск» Алексея Михайловича Мишина, проживающего в Москве. Он отработал в Мурманском пароходстве 41 год.

Ветерана труда, уборщицу мехпрачечной, мурманчанку Раису Максимовну Наумову, отработавшую в пароходстве 14 лет.

Почетного полярника, начальника управления технической эксплуатации Вадима Ильича Соколова, проживающего в городе Валдай Новгородской области. Вадим Ильич отработал в компании 37 лет.

Ветерана труда, секретаря баскомфлота, мурманчанку Екатерину Ивановну Радченко, отработавшую на предприятии 20 лет.

С 75-летием

Ветерана труда, стрелка ВОХР, мурманчанку Нину Николаевну Болтыхову. Она отработала на предприятии 23 года.

Ветерана труда, директора гостиницы «Морьяк», мурманчанку Антонину Егоровну Бондареву, отработавшую в пароходстве 16 лет.

Ветерана труда, повара плавсостава ММП, мурманчанку Лидию Сергеевну Двойнишникову. Ее трудовой стаж в компании 27 лет.

Буфетчицу плавсостава ММП Валентину Ивановну Перфильеву, ныне проживающую в Санкт-Петербурге. Валентина Ивановна отработала на родном предприятии 25 лет.

Ветерана труда и ММП, штурмана базы резерва ММП, проживающего в Витебске, Геннадия Егоровича Адаменко. Его трудовой стаж в Мурманском пароходстве 39 лет.

Инженера СМТС Ольгу Ивановну Мелину, проживающую в Санкт-Петербурге. Она отработала в родной компании 26 с половиной лет.

Ветерана труда, швейцара ДК моряков, мурманчанку Риту Сергеевну Чебыкину. Она отработала в пароходстве 22 года.

Почетного полярника, ветерана труда, капитана т/х «Саша Бородулин» Вячеслава Михайловича Парфенова, жителя Санкт-Петербурга. Его трудовой стаж в компании 34 года.

Ветерана труда, заведующую сектором парткома ММП Нэлли Дмитриевну Державину, проживающую в городе Тихвине Ленинградской области. Она отработала в компании 26 лет.

Ветерана труда, инженера 2-й категории, мурманчанина Леонида Петровича Кравца, отработавшего в Мурманском пароходстве 37 лет.

Кассира управления ММП, мур-

манчанку Нинэль Федоровну Дорофееву, отработавшую в Мурманском пароходстве 12 лет.

С 70-летием

Ветерана труда и ММП, старшего механика плавсостава ММП Федора Федоровича Осипова, жителя Ленинградской области. Федор Федорович отработал в компании 34 года.

Ветерана труда, секретаря-машинистку управления ММП, мурманчанку Лидию Николаевну Сапронову. Ее трудовой стаж в пароходстве 32 года.

Почетного полярника, ветерана труда и ММП, мурманчанина Юрия Николаевича Севостьянова, отработавшего в пароходстве 33 года.

Ветерана труда, заведующую яслями-садом №1 Елену Михайловну Федорову, ныне проживающую в Орле. Она отработала на родном предприятии 19 лет.

Ветерана труда, электромонтера автобазы ММП, мурманчанина Геннадия Петровича Щербакова. Геннадий Петрович отработал в Мурманском пароходстве 36 лет.

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



Моряк из Калача

Будь я профессиональный художник, творивший на морские темы, непременно взял бы в качестве натурщика судового электрика Юру Волобуева. Не обделила его ростом природа-матушка, да и фигура, что у спартанских воинов Древней Греции. Но главное - шикарная русая борода, как есть русский богатырь Илья Муромец!

Бороду Юрка отпустил, когда после службы на Северном флоте пришел в Мурманское морское пароходство. Его борода напоминала северных первопроходцев из музея истории ММП и очень прилично смотрелась у рослого моряка. А началось все с призыва на службу из небольшого города Калач Воронежской области, расположенного при слиянии рек Толчешевка и Подгорная. Сменив донской край на побережье Ледовитого океана, Волобуев так и прирос к суровому Заполярью.

На службе богатырь из российской глубинки освоил специальность корабельного электрика. Однако флотскому начальству он приглянулся, прежде всего ростом и фигурой. Потому командиры решили: быть Волобуеву знаменосцем Северного флота! Это позво-

ляло моряку присутствовать на торжественных церемониях в Североморске и встречах с представителями зарубежных морских держав. Пусть смотрят холеные высокомерные иностранцы, каких богатырей способна родить земля русская!

Будучи в торговом флоте, Юра прекрасно доказал, что Северный флот не подведет! Начиная Волобуев в 70-х годах на полярном ледоколе «Киев», и, по мнению старшего электромеханика «Киева» Всеволода Чайки, бывший североморец - лучший электрик на линейном ледоколе!

В восьмидесятых годах Юра - уже опытный специалист - по праву перешел на транспортные суда. Впервые мы познакомились с ним на теплоходе «Шура Кобер». Добродушный и отзывчивый моряк, перефразируя Высоцкого, был надежным, как весь торговый флот! И доказательством тому - зимний штормовой переход из Мурманска в Европу в начале 90-х годов. Теплоход «Шура Кобер» с грузом норильского алюминия, меди и никеля совершал очередной рейс в Роттердам.

В Северном море ураганный ветер и высокая злая волна сотворили черное дело. Через де-



Юрий Волобуев, моряк с теплохода «Шура Кобер».

формированный в результате удара волны люк на полубаке вода затопила носовые помещения теплохода. Все электрические щиты с аппаратурой оказались в соленой морской воде, которая, как известно, первейший враг электриков! Мало того, из шкиперской намыло смазки и пакли от тросовых бухт. И все это осело на контакторах и реле.

Итак, аврал для электрогруппы! Несколько дней и ночей электромеханик и два электрика восстанавливали аппаратуру, причем работали по колено в воде и при непрерывающейся бортовой качке. Огромная работоспособность бывшего матроса Северного флота Волобуева помогла нам до прихода в Рот-



Теплоход «Шура Кобер».

тердам справиться с аварией.

С тяжелым чувством вспоминаешь «лихие 90-е». Торговый флот, как и всю страну, «осчастливили» эпохой экономических реформ. На теплоходе «Шура Кобер» кроме прочих членов экипажа сократили обоих электриков, отпустив их по домам... В числе безработных мог оказаться и Юра Волобуев, если бы не старший механик, мурманчанин Леонард Зозуля. Не хотел он терять опытного моряка, усадив Юру за учебники. Сдав экзамен, Волобуев быстро освоился и стал классным мотористом. Талантливый человек, как известно, во всем талантлив.

И все же в душе Юра оставался электриком, чувствовалась в

нем ностальгия по ушедшим временам. Особенно когда он, громадный, как медведь, заходил в электромастерскую. Задумчиво, осторожно и ласково брал Юра со стеллажей, сделанных его руками, специнструмент и приспособления. Теперь они были лишними в его новой работе.

За кормой, как говорили те, кто провел большую часть жизни на воде, остались годы моряцкого труда. Кто работал с Юрой Волобуевым в Мурманском морском пароходстве, хорошо помнят: сколько аварийных ситуаций удалось избежать, благодаря умению большого, сильного и бородатого парня, родом из далекого от моря Калача.

Феликс ЦЫГАНЕНКО.



Двойной юбилей



Карл Эрнест фон Бэр, знаменитый естествоиспытатель, выдающийся натуралист XIX века.

Его имя крепко нами забыто, и упрекать в этом никого нельзя. Ибо прошло 220 лет, как он родился, и 175 лет - как он впервые вступил на нашу северную землю. А имя его звучало весомо - Карл Эрнест фон Бэр (1792-1876). Но, переехав в Россию, он стал просто Карлом Максимовичем Бэр, хотя отца по-прежнему продолжали звать Эрнестом.

Появился на свет будущий ученый в Эстонии, в семье прибалтийских немцев. Произошло это в феврале 1792 г. в родовом имении Пип. Прежде чем стать известным академиком, основателем эмбриологии, географом, исследователем Арктики и морей, омывающих Европейскую Россию, и одним из выдающихся натуралистов XIX века, ему пришлось много и упорно учиться. Начиная свое обучение юный Карл вместе с сестрами и братьями у себя дома под руководством отца и нескольких учителей. Дальней-

шее образование он получил уже в Ревельской дворянской школе, а затем покорился ему и Дерптский университет, где он окончил медицинский факультет, и уже дипломированным специалистом поехал набираться профессионального опыта в Австрию и Германию. И сделал это так успешно, что в 1819 г. стал профессором Кенигсбергского университета. А спустя некоторое время - в 1827 г. Бэр был избран и членом-корреспондентом Петербургской АН.

В 1834 г. он переехал в Россию, где полностью раскрылся его талант. В середине июня 1837 г. К. Бэр возглавил научную экспедицию на Новую Землю на шхуне «Кротов», капитаном которой стал Август Карлович Циволько. Август Карлович был, несмотря на молодость, уже известным исследователем Русского Севера и даже зимовал на Новой Земле с самим Петром Кузьмичом Пахтусовым.

Выделенная для путешествия шхуна «Кротов», «считая» соломбальскими мастерами, очень соответствовала своему имени - была по величине, как ехидно шутили сами моряки, чуть больше кро-та. И только бескорыстная отзывчивость одного архангельского судовладельца, который тоже направлялся на Новую Землю, спасла экспедицию. Он взял к себе на борт часть людей и груза.

Главной задачей экспедиции Бэра и его коллег на Новую Землю было изучение ее геологического строения, ознакомление с фауной и флорой. Правда, аналогичная работа проводилась еще в 1768-69 гг. экспедицией Федора Федоровича Розмысло-ва, которую в свое время «благословил» в путь сам знаменитый Василий Яковлевич Чичагов. Но рейс Розмыслова прошел не столь успешно, как намечалось. Его трагический поход достоин отдельного очерка, ибо в нем проявилось мужество, самоотверженность и высокое чувство ответственности перед выполнением научной

задачи. Печаль вызывает, что в рейс ушел экипаж из 12 человек, а в Архангельск через год вернулись всего четверо.

«Кротов» вышел из Архангельска на ботанические и зоологические обследования его окрестностей, а затем с этой же целью посетил нашу Лапландию. И лишь во второй половине июля бросил якорь у западного входа в пролив Маточкин Шар вблизи того места, где Циволько зимовал с Пахтусовым в 1834-1835 гг.

Экспедиция Бэра получила прекрасные научные результаты, став важным шагом в изучении Арктики. В ее коллекции было собрано до 90 видов растений

и до 70 видов беспозвоночных, сделаны важные геологические изыскания. В 1838 году Бэр опубликовал результаты своих исследований. Он разрабатывал проекты новых экспедиций в Арктику, указывая на важность изучения ее климата, необходимость проведения геофизических наблюдений.

Кстати, Бэру так приглянулся Кольский полуостров, что спустя три года он вновь вернулся в Заполярье. Его имя было заслуженно увековечено на карте Арктики в нескольких названиях: островов, мысов, гор и заливов.

Рашид САЛЯЕВ.



Дорогие друзья!

Первичная профсоюзная организация ОАО «Мурманское морское пароходство» Российского профессионального союза моряков поздравляет вас с Днем защитника Отечества!

Этот знаменательный день памятен и близок как праздник мужественных и преданных Родине людей, кому дороги могущество и слава России, ее незабываемое прошлое и великое будущее. 23 февраля мы выражаем благодарность всем поколениям русских воинов, ведь именно они своим мужеством, силой духа и отвагой защищали и защищают Россию. Это поистине всенародный праздник, воплощающий в себе преемственность ратных традиций и неразрывную связь поколений. Мы по праву гордимся героическими страницами отечественной истории и чествуем тех, кто посвятил свою жизнь служению Отчизне, защите ее суверенитета и безопасности!

Пусть сильная половина человечества всегда остается сильной, а Отечество богато защитниками!

Примите искренние пожелания мира и добра вам и вашим близким, здоровья, счастья, удачи и благополучия!

Председатель профкома ППО ОАО «ММП» РПСМ
В.В. ШУЛЬГА.

Дорогие женщины!

Первичная профсоюзная организация ОАО «Мурманское морское пароходство» Российского профессионального союза моряков поздравляет вас с прекрасным весенним праздником - Днем 8 Марта!

Весна - время расцвета, новых надежд. Ни один дом без вас никогда не станет уютным и гостеприимным. Вы несете в мир жизнь, любовь и красоту.

Пусть эти весенние дни будут яркими и радостными, подарят вам множество чудесных моментов, добавят сил и энергии!

Желаем вам крепкого здоровья, успехов, благополучия, счастья, душевного тепла и обаяния!



Председатель профкома ППО ОАО «ММП» РПСМ
В.В. ШУЛЬГА.



Испытание на прочность

В Риге пароход «Тбилиси» загрузили углем. Предстояло совершить очередной рейс на Кубу. По какой-то причине портовики отказались произвести штивку груза, и мы закрыли трюмы с «пирамидами» по середине. Капитан отнесся к этому спокойно, сказав, что дойдем до островов Мадейра, а там пройдем штилевой полосой. Но до островов Мадейра следует пройти Бискай! А судьба нам уготовила экзамен значительно раньше.

На выходе из Датских проливов в четыре часа утра наш радист Слава Ручкин принял сигнал SOS. Недалеко от нас в 30 милях от берега тонул Калининградский большой морозильный рыболовный траулер «Туكان». Когда мы подошли к месту гибели, БМРТ уже затонул. В море при температуре воды +4 градуса плавали люди, плоты, шлюпки. В небе кружил датский самолет, указывая нам направление. Неумело начали поднимать людей. Опыта спасения у нас не было, т.к. в учебном центре «Колпино» нас в основном обучали заделывать пробоины. А вот как поднять человека из бушующего моря, как быстро и правильно обвязаться, воспользоваться спасательным кругом - этому уделялось мало внимания. К сожалению, на наших глазах несколько рыбаков погибли при ударе волны о борт «Тбилиси». Но мы быстро приспособились и резко вдвоем или втроем просто вырывали человека из волн. Вначале поднятых уносили в лазарет или по каютам, а потом стали оказывать помощь прямо на палубе. Судовой врач бегал от одного к другому, наливал в чашку спирт и требовал всех раздевать и растирать, периодически подносил ватку с нашатырем к носу того, кто терял сознание. Затем в каютах мы отпаивали спасенных горячим чаем и как могли успокаивали. Тогда мы сделали вывод, что погиб «Туكان» из-за разгильдяйства самих моряков. Третий помощник капитана БМРТ, который пришел в сознание одним из первых, рассказал, что матросы не закрыли люк в кормовой части у слипа. «Туكان» вышел в первый рейс, после приемы на судоремонтном заводе. Экипаж был сформирован наспех перед отходом. Люди не знали друг друга и не проверили готовность судна к выходу в море.

Я, как и все члены экипажа, участвовал в спасении рыбаков. Мне пришлось помогать девушке. Она лежала на палубе в красном халате и мокрой фуфайке. Я стоял на коленях у ее ног и несмело смазывал спиртом ее виски, лоб, лицо.

И вдруг ко мне подбежал доктор и закричал: «Что ты на нее любишься! Раздевай, растирай, спасай бабу!». Он одним движением сорвал пуговицы с фуфайки, а затем халата. Я этого сам сделать не мог. Я был очень скромным молодым человеком. Доктор понял это и стал интенсивно растирать и массировать женское тело, поднес нашатырь, и девушка открыла глаза. Ее подняли и отвели в каюту.

Запасы спирта у доктора закончились, и он обратился к морякам: «Ребята, у кого из вас есть спирт или одеколон?». Все перевели взгляд на меня. Нам с радистом выделяли три литра на квартал для технических нужд. «Срочно, неси!» - скомандовал доктор. Я побежал в каюту, принес канистру со спиртом. Моряки, широко открыв глаза, уставились на канистру. «А говорил - закончился, - раздался голос из толпы. - Да тут весь экипаж спойть можно!». «Пейте на берегу!» - резко ответил я. Одолевали меня тогда любители выпить - приходят в каюту очередные «любители музыки» и просят плеснуть пять граммов. Им необходимо головку магнитофона спиртом протереть, а сами разбавят спирт водой из-под крана и пьют. На свои протесты я получал ответ: «Чего добро портить? Магнитофон я одеколоном протру».

Спасательные работы все продолжались. К месту гибели «Тукана» подошла латвийская плавбаза «Вилис Лацис» и взяла на себя руководство спасательной операцией. Мы успели поднять на борт плот и шлюпку с двумя моряками, привязанными к банкам. Далее участвовать в спасении рыбаков мы не могли, т.к. правый борт нашего судна все больше и больше захлестывала волна. В трюмах сместился уголь и крен достиг уже 20 градусов. Капитан доложил на плавбазу, что дальнейшее участие в спасательной операции считает невозможным из-за смещения груза. Шторм несколько ослабел. Моряков, живых и мертвых, мы передали на плавбазу, а сами двинулись в сторону Ла-Манша. Прижавшись к английскому берегу, стали на якорь. И капитан объявил аврал. Все члены экипажа, свободные от вахт, вооружившись лопатами, стали перебрасывать уголь с правого борта на левый. За один день все превратилось в негров, на руках у всех появились кровавые мозоли, а стрелка кренометра не сдвинулась с места и продолжала показывать 20 градусов. Отличилась своими успехами смена, которую возглавлял Володя Куроптев, потом мы с



ним вместе работали в УТЭФ. Тогда судовые умельцы соорудили механическую лопату - к стальному листу сверху приварили дугообразную ручку, посередине - рым, к которому крепился шкентель лебедки, и через канифаст-блок стали лебедкой таскать эту лопату. Работа стала более успешной, стрелка кренометра хоть и медленно, но поползла вверх. Каждая смена делала запись в журнале о победных градусах. Продолжалась эта борьба трое суток. В благодарность за наш каторжный труд Нептун одарил нас в Бискае «речной» волной. Но для нас кошмар на этом не закончился.

На нашей палубе осталась совсем новая, но с поврежденным бортом дюралевая шлюпка с БМРТ «Туكان», которую на плавбазу забрать отказались. Калининградцы на наш запрос рекомендовали затопить шлюпку в Атлантике. Но моряки-соломбальцы, а на борту их было более половины экипажа, стеной встали на ее защиту: «Как это затопить? Мы из нее катер сделаем!». И капитан сдался. Грохот и стук молотков на палубе стоял весь переход. Возглавил бригаду боцман Андрей Шулин. В ход пошло все. Даже списанные пожарные шланги. Поврежденную кормовую

часть удалили, и катер стал уже и немного короче. На рейде кубинского порта Никаро катер испытывали на водотечность. Результатом остались не удовлетворены. Но ребята не унывали: «Подшпаклюем, подкрасим и будет держать!». При заходе в Архангельск и погрузке судна катер исчез, и, как ни странно, о его судьбе никто так и не узнал. Возможно, знал только капитан, но дело, как говорится, уже в прошлом... Это был мой последний рейс на пароходе «Тбилиси».

Александр СУХОТИН.
1967 г.

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.

19 сентября 2011 года на 78-м году жизни ушел из жизни капитан-наставник службы мореплавания ММП, почетный работник морского флота, ветеран труда **Владимир Андреевич Рубцов**, проживавший в Санкт-Петербурге. Его трудовой стаж в паромстве 36 лет.

30 ноября 2011 года на 84-м году жизни не стало **Александра Михайловича Зайченко**, боцмана т/х «Павлик Ларишкин», ветерана труда, проживавшего в Вологде. Александр Михайлович отработал в Мурманском паромстве 37 лет.

28 декабря 2011 года на 74-м году жизни умер мурманчанин **Василий Никифорович Пронин**, старший механик ТБС «Нефтегаз-13», ветеран труда и ММП. Он отработал в паромстве 47 лет.

4 января 2012 года на 84-м году ушла из жизни мурман-

чанка **Тамара Васильевна Осминкина**, заведующая студией звукозаписи, участник Великой Отечественной войны, ветеран труда. Тамара Васильевна отработала на родном предприятии 17 с половиной лет.

13 января 2012 года на 71-м году умер **Евгений Павлович Зинович**, матрос-моторист т/х «Кузьма Минин», почетный работник ММП, ветеран труда, проживавший в Минске. Его трудовой стаж в Мурманском паромстве 39 лет.

22 января 2012 года на 74-м году жизни не стало **Валентина Васильевича Мухина**, капитана ММП, ветерана труда, проживавшего в городе Великий Новгород. Он отработал в Мурманском паромстве 40 лет.

30 января 2012 года на 88-м году ушел из жизни мурманчанин **Анатолий Агафонович**

Пинаев, начальник ЭРНК, ветеран Великой Отечественной войны, ветеран труда. Анатолий Агафонович отработал в паромстве 34 года.

5 февраля 2012 года на 86-м году жизни скончалась мурманчанка **Олимпиада Ивановна Микитенко**, комендант АХО ММП, ветеран труда. Ее трудовой стаж в паромстве 26 лет.

10 февраля 2012 года на 78-м году жизни не стало **Андрея Григорьевича Шулина**, боцмана т/х «Михаил Кутузов», ветерана труда, проживавшего в Запорожье. Он отработал в паромстве 39 лет.

12 февраля 2012 года на 74-м году ушел из жизни мурманчанин **Олег Федорович Привалов**, боцман плавсостава ММП, ветеран труда и ММП. Олег Федорович отработал в Мурманском паромстве 34 года.

Пусть добрая память об ушедших надолго останется в наших сердцах.

Пусть земля им будет пухом.