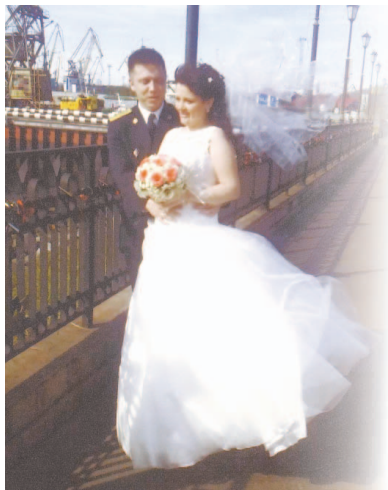




Здесь живет доброта

Разговаривать с Марьям Сафовой Нугаевой очень приятно: мягкий, мелодичный голос, согретый теплом к людям. О ком бы она ни говорила, чувствуется доброе и теплое отношение.

→ Стр. 5

«Счастье первопроходца принадлежит всем!»

17 августа на ледокольном музее «Ленин» состоялось празднование 35-летия со дня достижения атомным ледоколом «Арктика» Северного полюса.

→ Стр. 7



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 8
(7649)

27 августа
2012

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Владимир Ермолин: «Флот не терпит дилетантства!»



Мурманское морское пароходство уделяет пристальное внимание вопросам безопасности мореплавания. О том, как сегодня обстоят дела с безопасностью судов на море, каковы показатели аварийности и что делается компанией, чтобы избежать аварийных случаев, рассказал заместитель генерального директора - директор по судоходству ОАО «ММП» Владимир Ермолин.

→ Стр. 2

Миссия выполнима



Мурманское морское пароходство продолжает доставлять жизненно важные грузы в труднодоступные северные широты.

→ Стр. 3

Пассажирский теплоход «Поларис»
участвует сразу в двух важнейших экспедициях, организованных Русским географическим обществом по поручению президента РФ. В начале августа судно доставило на ЗФИ участников экспедиции по очистке Арктики, а в середине месяца отправилось на Новосибирские острова, где ученым в течение 25 дней предстоит провести ряд научно-исследовательских работ.



Подробнее об этом читайте на стр. 3.

Наш хронограф



14 сентября - 35 лет назад (1977) Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в обеспечение арктических перевозок народнохозяйственных грузов и осуществление успешного экспериментального рейса в район Северного полюса атомный ледокол «Арктика» награжден орденом Октябрьской Революции.

Владимир Ермолин: «ФЛОТ НЕ ТЕРПИТ ДИЛЕТАНТСТВА!»

Мурманское морское пароходство уделяет пристальное внимание вопросам безопасности мореплавания. О том, как сегодня обстоят дела с безопасностью судов на море, каковы показатели аварийности и что делается компанией, чтобы избежать аварийных случаев, рассказал заместитель генерального директора - директор по судоходству ОАО «ММП» Владимир Ермолин.



человек. Во многих последних громких катастрофах, будь то гибель пассажирского судна «Булгария» или крушение лайнера Costa Concordia у берегов Тосканы, не последнюю роль сыграл человеческий фактор. Флот, морской транспорт ни в коем случае не терпит дилетантства, пренебрежения существующими правилами и нормами. На авось надеяться не стоит.

- Каждый конкретный случай, связанный с крушением судов и гибелью людей на реке и на море, разбирается внутри компании?

- Это как раз часть той работы, которую мы ведем по предупреждению возникновения аварийных случаев. Любая авария, которая происходит в водах Мирового океана, нами учитывается, разбирается, анализируется и проецируется на работу нашего флота. И если возникает необходимость - предпринимаем нужные действия. Если же авария случается на судне, принадлежащем ММП, то в обязательном порядке вырабатываются корректирующие мероприятия по недопущению подобных случаев в будущем.

И еще. В случае если какое-то наше судно либо уже попало в аварийную ситуацию, либо такое с ним может произойти, по распоряжению генерального директора в любое время дня и ночи собирается аварийный штаб, куда входит определенный список лиц - специалистов компании, которые решают, какие шаги нужно предпринять, чтобы безопасно и оперативно устранить проблемы.

- Каков уровень подготовки морских специалистов, и влияет ли это на аварийность?

- Безусловно. Молодые ребята после окончания вузов приходят к нам с разным уровнем подготовки. Часто приходится доводить их до кондиции - это обычный процесс. Когда я сам пришел на флот, мне сказали: «Забудь все то, чему тебя учили в стенах вуза, начи-

най учиться всему на судне!». Вузы готовят моряков, дают им базовые теоретические знания профессии, но опыт они получают только на борту судна. Я всегда говорю капитанам, что до тех пор, пока они не научат своих старших помощников нести вахту самостоятельно, спокойно спать не будут.

У нас сильная система аттестации, система подготовки плавсостава, и все моряки через нее проходят. Сегодня можно с гордостью говорить, что наши судоводители и механики ценятся не только в нашей стране, но и в мире - многие европейские компании с удовольствием берут специалистов, если знают, что они работали в Мурманском морском пароходстве.

- Как достигается готовность экипажа действовать в чрезвычайных ситуациях?

- Регулярно проводятся тренировки, учения - это элементы подготовки экипажей к борьбе за живучесть. Есть такой документ - наставление по борьбе за живучесть судов (НБЖС), там обозначены и методики подготовки экипажей, и судовые тревоги, которые существуют (общесудовая, шлюпочная и т.д.). По нему мы и работаем.

- Какие мероприятия запланированы департаментом безопасности мореплавания на ближайшее время?

- Мы начинаем готовить флот к эксплуатации в осенне-зимний период (ОЗП). На всех судах будут разработаны организационно-технические мероприятия для работы в штормовых условиях и при низких температурах, будут проверены люковые закрытия, грузовые палубы на водонепроницаемость. Думаю, что объявим в сентябре месячник культуры судовождения и очередной раз напомним морякам о возможных рисках, проведем на каждом судне внеочередные инструктажи по правилам техники безопасности при работе в штормовых условиях и при низких температурах.

Беседовала
Ирина ЮСУПОВА.
Фото Д. ВИЛЬЦЕНА.

- Владимир Анатольевич, по данным статистического учета, за последние годы число аварий увеличилось или, напротив, уменьшилось?

- Основная цель департамента безопасности мореплавания - исключить число любых аварийных случаев, свести их количество к нулю. Насколько успешно мы движемся к этой цели, свидетельствуют показатели - последние пять лет количество аварийных случаев стабильно уменьшается. К сожалению, к нулю мы пока не пришли, но если в 2007 году мы имели 8 аварийных случаев, то в 2011 году - 3.

- Каким образом удалось достичь таких результатов?

- Здесь можно говорить и о накопленном опыте, и о слаженной работе департамента безопасности мореплавания и департамента технической политики.

Кроме того, пароходство, начиная с 1996 года, работает в системе управления безопасностью (СУБ), провозглашенной Международным кодексом управления безопасностью (МКУБ). Эта система как раз и направлена на то, чтобы управлять безопасностью. В нашей компании мы ее постоянно совершенствуем и в результате снижаем аварийность.

В основном мы работаем над предотвращением аварий, чтобы не бороться потом с их последствиями. Когда авария произошла - это уже случившийся факт. Поэтому важно не допустить аварию, прервать эту цепочку событий, которые могут привести к негативной ситуации.

- Приведите примеры самых серьезных аварий на судах.

- Аварийные случаи на судах бывают разные - навигационные, технические. Это может быть посадка судна на грунт, столкновение, навал на причал, потеря остойчивости, плавучести, штормовое или ледовое повреждение, повреждение главного двигателя и т.д. Можно констатировать, что у нас за последние годы ни одной серьез-

ной аварии на море не было, по крайней мере, за последние пять лет.

Практически все аварийные случаи разноплановые, похожих практически не бывает, и говорить о какой-либо закономерности не приходится. Поэтому каждый такой инцидент анализируется нами индивидуально.

- Все ли аварийные случаи на судах фиксируются и расследуются?

- В 2009 году были утверждены новые правила расследования аварийных случаев с морскими судами (ПРАС). Там сказано, что капитан судна должен немедленно о произошедшей аварии известить капитана морского порта (места) регистрации судна или капитана планируемого порта захода в РФ, Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и ряд других учреждений и ведомств. Первый, кто расследует аварийный случай, - это капитан судна, он составляет и утверждает акт об аварийном случае, получает объяснения очевидцев и причастных лиц и т.д. После прибытия в порт он обязан отдать эти документы капитану морского порта для регистрации.

- Можно ли скрыть аварию на судне?

- Шило в мешке не утаишь. Контроль за движением судов сегодня настолько всеобъемлющий, что спрятать что-то практически невозможно. Есть автоматизированная идентификационная система (АИС), существуют системы управления движением судов (СУДС) - портовые, прибрежные, региональные. На каждом судне в обязательном порядке должно находиться передающее устройство, сообщаемое, в каком состоянии находится данное транспортное средство.

Кроме того, существует система дальней идентификации и слежения за судами. Вплоть до того, что, если судно где-то в море будет

что-то сбрасывать в воду, это можно зафиксировать. Наши моряки знают, что таких вещей делать нельзя, что за это последует суровое наказание.

- На ваш взгляд, что чаще всего приводит к авариям - техническая неисправность того или иного оборудования или пресловутый человеческий фактор?

- По статистике, которую ведет Минтранс, в 83 процентах аварийных случаях виновен человек, а я убежден, что в 100 процентах. Даже если происходит техническая авария, то в череде предшествующих тому событий имеются человеческие ошибки: кто-то где-то какую-то гайку не закрутил, где-то на датчик вовремя не среагировали. Можно привести массу примеров, и везде будет присутствовать

На выездном заседании совета Росморречфлота в Нижнем Новгороде А. Давыденко обратил внимание участников совета, что дизель-электроход «Булгария» утонул не за 10 минут. Нет, судовладельцы, операторы и экипаж судна шли к этой трагедии не день и не два, а несколько лет. И эта проблема характерна не только для России.

Так, Международная морская организация провела ряд исследований причин гибели людей при авариях судов как на море, так и на внутренних водах. Подробные исследования влияния различных факторов показали, что в основе трагического случая с гибелью человека лежит около 20 тысяч мелких нарушений. А ведь есть еще нарушения средней тяжести и уж совсем серьезные, так называемые критические ситуации. Так вот, оказалось, что снижение мелких нарушений всего на 20% наполовину уменьшает риск гибели человека.

Источник:
«Морские вести России».

НА ПРАВАХ ХОЗЯИНА

В то время как ведущие мировые державы нацеливают свои взгляды на необъятные арктические просторы, Россия на правах настоящего хозяина начинает очищать эти территории от скопившегося там промышленного мусора.

ОПАСНО ДЛЯ ЖИЗНИ

Земля Франца-Иосифа - крайняя точка России в Арктике и крайняя северная точка, которая находится всего в 9 градусах от Северного полюса. Населены людьми только два острова, входящие в архипелаг, - остров Хейса и Земля Александры, на которой расположена погранза-става ФСБ России «Нагурское».

По сообщению «Российской газеты», в прошлом году специалистами научно-исследовательского учреждения «СОПС» были обследованы острова архипелага: Земля Александры, Гофмана, Грэм-Белл и Гукера.

Когда-то на этих островах жизнь кипела - работали полярные станции, дислоцировались базы министерства обороны, а после окончания хозяйственной и военной деятельности в Арктике они были оставлены вместе со всем нажитым хозяйством. Сегодня здесь покоится брошенная военная техника (баржи, самолеты, автомобили), остатки зданий и сооружений, огромные бочки, в которых, по словам специалистов, могут находиться технические масла с высоким уровнем содержания полихлорированных бифенилов (ПХБ). Бочки ржавеют, а содержимое бочек потихоньку вытекает.

Полихлорированный бифенил - в 1970-е годы суперпопулярный диэлектрик, который обладает уникальными свойствами: не замерзает, прекрасно работает в конденсаторах, красках и маслах, у него высокая диэлектрическая постоянная. При этом - очень сильный яд, который накапливается в организме и не выводится. Даже маленькие дозы ПХБ приводят к серьезным мутационным эффектам. Яд накапливается в растениях, оленях, рыбе, тюленях, попадает в организм медведей и людей.

Источник: www.rgo.ru



По оценкам ученых, на всех этих островах скопилось порядка 78,5 тысячи тонн мусора. Лидером по загрязнению была признана Земля Александры - самая западная точка архипелага. Пару лет назад эту картину в ходе рабочей поездки на погранзаставу увидел Владимир Путин и заявил, что Арктике требуется генеральная уборка. Тогда же была принята трехлетняя программа очистки.

ПРЕССУЮТ И ТРАНСПОРТИРУЮТ

Экспедиция по очистке ЗФИ стартовала еще в середине июля - из Архангельска на Землю Александры отправилась передовая бригада для подготовки боевого горючего, подключать там коммуникации (тепло, свет, воду). В начале августа на ЗФИ были направлены еще два судна - СМП «Технолог Конюхов» и ММП «Поларис». Последнее доставило рабочих на острова. Пассажирское судно ледового класса «Поларис» прекрасно подходит для плавания в арктических широтах. Кроме того, на судне есть все условия для комфортного проживания пассажиров.

По информации «РГ», сегодня на Земле Александры развернут лагерь, очищают территорию более 150 рабочих. На остров завезено 50 единиц тяже-

лой вездеходной техники, трактора и мусоросборники. В бухте Северной установлены специальные факелы для выжигания горючесмазочных материалов (ГСМ) из ржавых бочек. После выжигания ГСМ бочки будут прессовать. Также на острове ликвидируют остатки техники и корпусов строений, утилизируются бывшие военные ангары. Далее полученное вторсырье будут транспортировать на судах в Архангельск.

Западное побережье архипелага мало замерзает, поэтому возможен довольно длинный период работы. По словам представителей РГО, экспедиция может продлиться до конца октября, но все будет зависеть от погодных условий.

Владимир Путин на встрече с участниками экспедиции: «Мы будем наращивать присутствие в Арктике, развивать науку, инфраструктуру: прежде всего порты, дороги, мосты. Разумеется, будем укреплять и военную составляющую. Безусловно, мы будем стремиться к балансу развития инфраструктуры и сохранения природы. Арктика - это очень уязвимый регион планеты и важный для экосистемы мира. Поэтому к этому региону - особое бережное отношение».

Источник: <http://narfu.ru>



НОВОСТИ КОМПАНИИ

Миссия выполняема

Мурманское морское пароходство продолжает доставлять жизненно важные грузы в труднодоступные северные широты.

Теплоход «Капитан Данилкин» благополучно выполнил второй рейс по маршруту Архангельск - Певек - Архангельск. Судно доставило в Певек порядка 9,5 тысячи тонн генерального груза - стройматериалов для строящейся нефтебазы.

В северном заводе участвует теплоход «Капитан Чухчин». В августе судно выгрузило 18 тысяч тонн щебенки в Байдаракской губе.

Близится начало очередного отопительного сезона. В этой связи вопросы завоза топлива и материально-технических ресурсов в районы Крайнего Севера и на Дальний Восток находятся под пристальным вниманием федеральных властей. В августе по Севморпути на Чукотку доставлено более 50 % топлива, необходимого для прохождения зимы. Нефтепродукты доставляют танкеры ледового класса Мурманского морского пароход-



ства «Варзуга» и «Индиго».

Впервые в поставке топлива на Чукотку участвует танкер пароходства «Хатанга», загрузка судна осуществляется по уникальной схеме с использованием танкера-накопителя «Натали», установленного на рейде Колыского залива. В свой первый рейс по новому маршруту «Хатанга» доставила более 19 тысяч тонн дизельного топлива в порт Певек.

Бованенково – Ухта

Танкер «Котлас» вышел из порта Архангельск 20 августа и направился с дизельным топливом в Байдаракскую губу Карского моря для снабжения строящегося магистрального газопровода Бованенково - Ухта.

Система магистральных газопроводов (СМГ) Бованенково - Ухта - двухниточная газотранспортная система для подачи ямальского газа в Единую систему газоснабжения России. В 2006 году правление ОАО «Газпром» приняло решение осваивать месторождение, и через два года компания приступила к строительству наиболее сложного участка системы магистральных газопроводов Бованенково - Ухта - подводного перехода через Байдаракскую

К ТЕМЕ

Научный вояж «Полариса»

Помимо похода на ЗФИ этим летом «Поларис» участвует еще в одной экспедиции Русского географического общества. 15 августа теплоход вышел из порта Тикси с учеными на борту и отправился на Новосибирские острова.

По данным, размещенным на официальном сайте РГО, основная цель экспедиции - изучить современное состояние Новосибирских островов. В ходе экспедиции будет выполнен комплекс палеогеографических и палеонтологических, мерзлотно-геологических, зоологических (животный мир, орнитология) и биогеографических исследований, оценены параметры криогенных процессов, выполнены экологические и методические работы.

В экспедиции принимают участие 47 человек, из них 25 ученых и специалистов из семи научных организаций: Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова, Института географии РАН, Арктического и антарктического научно-исследовательского института Росгидромета и некоторых других. Полевые научные отряды проведут исследовательские работы в заранее выбранных точках: на о. Большой Ляховский (п/ст Кигилях), о. Новая Сибирь (мыс Деревянная гора), о. Котельный (п/ст Санникова), о. Фаддеевский (залив Геденшторма). Каждый из полевых отрядов будет состоять из четырех ученых и специалистов и двух сопровождающих, отвечающих за жизнеобеспечение и безопасность отряда. Далее экспедиция продолжит движение к архипелагу Острова Де Лонга, откуда после реконсигуровочного посещения архипелага возвратится к Новосибирским островам, где будут приняты на борт четыре полевых отряда экспедиции. Возвращение в п. Тикси запланировано на 9 сентября 2012 года. Таким образом продолжительность экспедиции составит 25 суток.



<http://gazprom.ru/press/news/2012/june/article137327/>

«ЗЕЛЕННЫЕ» ЧЕРЕЗ ООН ОТБИРАЮТ У РУССКИХ АРКТИКУ

Международные «зеленые» с помощью карликовых островных государств из тропических широт решили присоединиться к будущему разделу Арктики, где, считается, сосредоточено до 25% мирового запаса углеводородов. Через ООН «Гринпис» собирается добиться признания северных полярных территорий экстерриториальным заповедником - по образцу Антарктиды.

ПОТЕПЛЕНИЯ НЕ БУДЕТ

Основным аргументом «зеленых» стал миф о глобальном потеплении, которое, считается, может ускорить разработку месторождений на арктическом шельфе. Из-за потепления, вызванного естественными климатическими причинами и воздействием человека на атмосферные процессы, за период с конца 1970-х гг. до начала 2008 г. площадь постоянных льдов сократилась почти вдвое - с 7,9 млн. до 4,2 млн. кв. км, среднегодовая температура в Арктике повысилась на два градуса. По оценкам некоторых зарубежных экспертов, Северный Ледовитый океан может стать свободным от льда уже к 2019 году.

Российские ученые из НИИ Арктики и Антарктики не согласны с этими прогнозами. По их данным, отечественный сектор Арктики будет полностью доступен для судоходства в летний сезон (с апреля по сентябрь) к концу 2020-х - началу 2030-х годов. Канадский и американский секторы, по этому же прогнозу, будут свободны от льдов летом только к началу 2070-х годов.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТАТУС ДЛЯ АРКТИКИ

При всей противоречивости прогнозов большинство ученых согласны, что экономическая деятельность в северных широтах в ближайшее время облегчится.

«В конце сентября состоится заседание Генеральной ассам-

блеи ООН, и «Гринпис» намерен внести в повестку рассмотрение вопроса о специальном статусе для акватории Арктики. Есть шанс, что по Арктике будет принято такое же решение, как и по Антарктиде в свое время. Консенсус должен быть достигнут, но эта работа - на десятилетия», - сообщил российским журналистам руководитель энергетического отдела «Гринписа» в РФ Владимир Чупров.

Чтобы внести предложение на рассмотрение ООН, экологи воспользуются помощью малых островных государств. Аргу-

Например, Россия собирается стать транспортным монополистом на Северном морском пути, анонсировав строительство девяти ледоколов: трех универсальных атомных и шести дизель-электрических. Также запланировано расширение действующих гаваней и строительство новых портов, таких как порт Сабетта на Ямале и порт Варандей на территории Ненецкого автономного округа, у пролива Югорский Шар.

Еще прошлой осенью секретарь Совета безопасности Николай Патрушев объявил, что Арктика, население которой со-

Северному морскому пути в 2012 году может превысить 5 миллионов тонн, а в дальнейшем - увеличиться в 10 раз.

«ХОЛОДНОЕ» ПРОТИВОСТОЯНИЕ

Интерес к шельфу (логистика, углеводороды) проявляют США, Канада и прочие государства - члены НАТО. Все же именно Геологическая служба США опубликовала исследование, в котором говорилось о том, что в Арктике находится около 25% неразведанных мировых запасов углеводородов. Ответом на это исследование стала знаменитая экспедиция «Арктика-2007», участники которой установили на дне Северного Ледовитого океана капсулу с российским флагом и собрали пробы грунта, что было воспринято конкурентами как сигнал к началу нового «холодного» противостояния. «На дворе не XV век. Нельзя ездить по миру, устанавливать какие-то флаги, а потом заявлять: «Это наша территория», - объявил тогда глава МИДа Канады Питер Маккей.

В целом за территорию Арктики соперничают восемь стран: Россия, США, Канада, Норвегия, Дания, Финляндия, Швеция и Исландия. Год назад, к «полярной восьмерке» соперников добавилась хор из таких традиционно арктических стран, как Китай, Япония, Корея, Малайзия и Таиланд. Об этом в августе 2011 года объявил главком ВМФ РФ Владимир Высоцкий. Тогда же, год назад, вице-премьер Сергей Иванов обещал, что в 2012 году Россия подаст в ООН заявку на расширение границ принадлежности арктического шельфа. Для этого в Арктику была направлена вторая экспедиция по научному обоснованию претензий РФ на территории в районе хребтов Ломоносова и Менделеева.

Материал с сайта NR2.ru:
http://www.nr2.ru/yamal_ugra/398329.html
Фото И. ЮСУПОВОЙ.



ментом «делегатов-карликов» станет страх перед глобальным потеплением и возможным затоплением этих стран.

«Зеленые» собираются воспользоваться страхами представителей островных государств, которым действительно грозит затопление в случае таяния полярных льдов.

ДЕМОНСТРАЦИЯ МОЩИ

Правительства стран, имеющих выход к Северному Ледовитому океану, находят все больше поводов для противостояния и поигрывания мускулами в стиле «холодной войны». И все больше экономических выгод от эксплуатации региона.

ставляет 1% от населения России, уже сейчас обеспечивает своей продукцией 20% ВВП страны. Кроме того, продукция, добываемая на данных территориях, составляет больше 22% экспорта страны. В районах Крайнего Севера добывается: 75% нефти, 85% газа, а также золото, платиноиды, никель, алмазы. Шельф арктических морей России занимает одну треть Северного Ледовитого океана. По словам руководителя Совета, разработка «Стратегии развития Арктической зоны России» уже завершается. Речь идет, в частности, о создании в Арктике транспортно-логистических комплексов и использовании Северного морского пути. Общий объем грузопотока по

НОВОСТИ ОТРАСЛИ

Президент РФ Владимир Путин подписал Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». Он вступит в силу через 180 дней со времени опубликования, то есть в феврале 2013 года.

В августе следующего года вступает в силу Конвенция о труде в морском судоходстве. Это стало возможным после того, как конвенцию ратифицировали Россия и Филиппины.

Теперь документ ратифицирован 30 странами, входящими в Международную организацию труда (это необходимое требование для вступления конвенции в силу), контролирующими в сумме почти 60% брутто-тоннажа торгового флота (необходимый минимум в 33% был достигнут еще в 2009 году). Конвенция определяет стандарты труда на судах, несоблюдение которых грозит судовладельцам дополнительными проверками и задержаниями в случае серьезных нарушений.

Россия с 22 августа официально стала 156-й страной - членом ВТО. Вступил в силу протокол о присоединении РФ к этой организации, подведший черту под 18-летним марафоном переговорного процесса.

Подписано постановление правительства РФ «О присоединении к международной конвенции о контроле за вредными противообращающимися системами на судах». Минтранс поручено курировать процесс освидетельствования судов на предмет использования ими противообращающихся систем, которые соответствуют международным стандартам. Росморречфлот займется организацией работ по проверке судов на соответствие требованиям конвенции.

По материалам
информационных агентств.

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.

4 июля не стало ветерана ММП, почетного полярника, старшего электроме-

ханика **Николая Петровича Егорова**. Николай Петрович отработал в компании 41 год.

12 июля на 81-м году ушла из жизни ветеран ММП, оператор радиостанции **Нина Ивановна Козлова**. Нина Ивановна отработала в ММП 26 лет.

В июле на 68-м году ушел из жизни ветеран труда, первый помощник капитана

Эдуард Борисович Художил. Эдуард Борисович отработал в компании более 17 лет.

6 августа на 78-м году ушел из жизни ветеран ММП, почетный полярник, капитан **Борис Павлович Угрюмов**, последние годы проживавший в Санкт-Петербурге. Борис Павлович отработал в компании более 33 лет.

14 августа не стало старшего механика **Александра Ивановича Лаптева**, проживавшего в Архангельске. Александр

Иванович отработал в паромном флоте 32 года.

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





ЗДЕСЬ ЖИВЕТ ДОБРОТА

Разговаривать с Марьям Сафовой Нугаевой очень приятно: мягкий, мелодичный голос, согретый теплом к людям. О ком бы она ни говорила, чувствуется доброе и теплое отношение.

- Мы все, кроме Фатимы и Хараса (старших сестры и брата), родились здесь, в Мурманске, - начала свой рассказ Миля. Я буду называть ее так, как зовут все, и, наверное, неслучайно - звучит нежно и ласково.

- Наши родители приехали в 1926 году в Мурманск из Ульяновской области...



С РАНЕНОЙ МАЛЫШКОЙ НА РУКАХ

Отец прочно встал на ноги на холодной мурманской земле. Поступил работать в рыбный порт. Мама с детьми дома хозяйничала, тем более что детей было семеро. И тут случилась жуткая беда, имя которой - война.

Отец - Сафа Асатович Мавлютов - ушел на фронт, а маму - Салиму Насиповну - с пятью младшими детьми эвакуировали в Мордовию. Все бы ничего (тогда всех женщин и детей старались вывезти из Мурманска), но во время бомбежки двухлетнюю Розочку взрывной волной сбросило с кровати, и она сломала ножку. Мама, схватив малышку на руки, побежала к врачам. Ей сказали: «Сейчас отправим девочку на катере на тот берег - там военный госпиталь, и ей помогут». «Я не могу ее оставить, у меня там еще дети и я должна с ними ехать в эвакуацию!», тогда Розе в местном лазарете положили гипс на ногу. В это время враг свирепствовал, почти сплошь деревенный Мурманск горел как факел. И катер с ранеными, на котором нашей Розе предстояло плыть, разбомбили фашисты...

- Судьба сжалась над нашей семьей. И мама с раненой малышкой на руках и нами, мал мала меньше, отправилась в путь. Ехали в товарных вагонах. Ехали очень долго. Было трудно всем: и холодно, и голодно, и страшно.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ОТЦА С ФРОНТА

- А когда вернулись в Мурманск - нашего Жилстроя нет, сгорел весь. Сгорел и наш дом на улице Горького. Поселили нас на улицу Спортивную в барак, две семьи в комнате, мебели никакой нет. С улицы подбирали ящики и делали из них топчаны, - вспоминает Миля.

- И вдруг, словно солнце из-за туч, вернулся папа с войны, живой и с множеством наград. И жизнь окрасилась в светлые, радостные тона. Нам дали комнату в коммуналке. А еще папа нашел нашу старую швейную машинку «Зингер», которую он где-то спрятал, уходя на фронт.

Как мы обрадовались нашей «кормилице»! Ведь на ней мама обшивала всю нашу семью: подшивала, перешивала со старших на младших. А еще давали машинку нашим друзьям Гафаровым, чтобы и они шили для своей семьи.

А потом я и Роза тоже начали учиться шить. Я, окончив семь классов школы № 12 на Жилстрое, поступила на курсы кройки и шитья. После курсов поступила на работу на швейную фабрику. Это было в 1957 году. Сначала ученицей, а затем сдавала на повышение квалификации.

Последним стал 4-й (самый высокий) разряд. Я тогда работала в ателье, которых было несколько в составе фабрики. Там же портнихой стала работать и Роза.

РАВИЛЬ

Жизнь входила в нормальную колею. И однажды подруга познакомилась Мило со своим братом Равилем. Они понравились друг другу и через несколько месяцев

поженились. Он в то время работал в отделе кадров Мурманского морского пароходства и учился заочно в средней мореходке. А потом перешел работать в АСПТР, сначала матросом на катерах, а потом капитаном - сменным механиком т/х «ВРБ-11».

Однажды Равиль позвонил супруге на работу: «Миля, мне что-то плохо».

- Я только успела сказать: «Сейчас, бегу». И бросилась домой. Дверь открываю, а руки не слушаются. Открыла, а он уже мертвый. Ему было всего 51, а мне 46, когда осталась с двумя детьми.

Сын Ренат окончил высшее военное училище радиоэлектроники имени Попова, дочь Марина - апатитское медицинское училище.

- Внуки растут хорошие, добрые. У сына - Денис, работает монтажником, у дочери - Оля, окончила университет экономики и права, познакомилась с Сергеем, выпускником военного училища в Москве, они расписались и вместе уехали в Дагестан. Уже 3 года моему единственному правнуку Андрею, - рассказывает Миля.

ЖИЗНЬ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

- Что делать? Жизнь продолжается, - говорит она. - После смерти мужа я поменяла работу, перешла в ДМО «Моряк». 6 ноября 1973 года намечалось открытие гостиницы. Я поступила туда старшей горничной. Работы хватало всем! Мыли окна, полы, вешали шторы, застилали постели. И, может быть, этот совместный труд, этот единый порыв помог сплотить новый коллектив, сначала возглавляемый Полиной Яковлевной Устиновой, потом Антониной Георгиевной Бондаревой. А если директор уезжала в отпуск, всю ее работу тянула завхоз Мария Валентиновна Мальцева.

Вскоре я перешла работать администратором. Там в администрации работали замечательные женщины. Коллектив был хороший. Морякам очень нравилась гостиница: красиво, уютно, чисто. Встречали их всегда приветливо.

- А что вам запомнилось больше всего? - спросила я Милю.

- Как мы вместе с коллективом отмечали 35-летие гостиницы, очень дружно, весело отметили.

- А еще какие дни стали для вас памятными?

- Когда получили комнату на проспекте Ленина, 100. Вскоре соседям дали отдельную квартиру, и мы стали хозяевами этой. Вот было настоящее счастье!

По словам Миля, самые запоминающиеся дни - это, конечно же, дни рождения детей, внука, правнука. Но были и просто выдающиеся события. 27 мая в Мурманск из Дагестана приехали внучка Оля и Сергей. Здесь в храме Спаса на Водах произошло их венчание. Красиво, радостно, торжественно. И погода была как на заказ.



- Анечка, жена моего сына Рената, прислала им в подарок икону, вышитую бисером. Потрясающий подарок, всех поразил!

СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ ПОМОГ

Было еще одно очень приятное для Миля событие - ей выделили путевку в санаторий «Фламинго» в Дивноморском, недалеко от Геленджика. Говорит, что по истине побывала в раю. Март, там все цветет. Питание, обслуживание, лечение - отличное! А воздух какой! Прибой морской!

- Спасибо нашему Совету ветеранов за это. Ведь это Борис Николаевич Купоров позвонил мне и предложил путевку.



Большое дело делают люди из Совета ветеранов! Ведь пожилым и больным людям так нужно чье-то участие... А здесь всегда красивыми открытками поздравят с праздниками. Иногда даже в ДК им. Кирова пригласят на вечер. Каждый год оказывают материальную помощь, а для одиноких пожилых людей - это великое дело!

СЕСТРА РОЗА

- Из всех моих братьев и сестер ближе мне Роза. И сейчас я живу у нее - она сломала ногу и руку. Сколько же пришлось пережить моей бедной Розе!

В раннем детстве сломанная нога у Розы постоянно болела, еще добавился полиомиелит. Роза долго ходила на костылях. На работу никуда не брали. В ателье ее взяли сначала на отдельные операции, а вот потом она стала шить пальто и легкие платья.

- Наверное, за доброту ей Бог дал такую удачу! - говорит Миля. - А доброты у нее! Всем помогала воспитывать детей (своей семье у нее не было). И всю жизнь Роза ухаживала за родителями: папа прожил 80 лет, мама - 90. И все это легло на плечи Розы. Она удивительно добрый и отзывчивый человек!

МУРМАНСК - НАША МАЛАЯ РОДИНА

- Мурманск за полярным кругом стал для нас самым теплым, человечным и родным городом, нашей малой родиной. А портрет моего папы, дошедшего до Берлина и награжденного орденом Ленина, медалью «За отвагу» и другими наградами, долгое время был на Доске почета рыбного порта. А мама здесь была удостоена почетного звания «Матери-героини», - так завершила свой рассказ замечательная женщина, ветеран труда и коренная мурманчанка Марьям Сафова Нугаева.

Светлана РЫЖОВА.
Фото из семейного архива
НУГАЕВЫХ.

РЕЙС В НЕИЗВЕСТНОСТЬ

Статья посвящается 35-летию со дня достижения атомным ледоколом «Арктика» Северного полюса и доблестным морякам Мурманского морского пароходства.

Мысль о походе надводного судна на Северный полюс не давала покоя многим поколениям моряков и исследователей Арктики. В начале 1976 года возможность осуществления такого рейса была проработана в министерстве морского флота, но идея его осуществления не была поддержана Центральным Комитетом КПСС, и даже президент Академии наук знаменитый Анатолий Петрович Александров возражал против этого похода. Неожиданно в 1977 году в прессе прошла информация, что американцы на ледоколе готовят поход к полюсу. Об этом министр морского флота Т.Б. Гуженко доложил в Центральный Комитет КПСС. И в июне было получено официальное разрешение на подготовку исторической экспедиции. 13 июля 1977 года в министерстве морского флота был подписан план организационно-технических мероприятий по подготовке и осуществлению этого рейса. По плану уже 9 августа атомоход «Арктика» из Мурманска должен был выйти к полюсу.

«ПОЛНЫЙ ХОД!»

День отхода 9 августа в Мурманске выдался солнечным, теплым. В 20 часов капитан Кучиев скомандовал: «Полный ход!», и «Арктика», сделав три прощальных гудка, зашпорила в неизведанное.

Жизнь на судне шла своим чередом. Экипаж в количестве 171 человека четко нес вахту, а 36 «временно прикомандированных», среди которых были ученые и корреспонденты основных центральных газет, любовались морем и с нетерпением ждали льдов. Все 207 человек готовились к нелегкой работе.

Атомоход, обогнув мыс Желания, вышел в Карское море и взял курс на пролив Вилькицкого. На вопрос о продолжительности рейса И.П. Романов, ученый из института Арктики и Антарктики, и В.М. Лосев, гидролог атомохода, осторожно отвечали, что экспедиция займет примерно 29 суток. Достичь цели предполагалось 25 августа.

ЗАВЕТНАЯ МЕЧТА КАПИТАНА

Кто они, те, кому представилась возможность участвовать в данной исторической экспедиции? Свидетели тех событий вспоминают, что экипаж комплектовался из лучших моряков Мурманского морского пароходства. За основу были приняты не только деловые качества специалистов, но и способность их вести себя адекватно в критических ситуациях. Возглавил экспедицию министр морского флота Тимофей Борисович Гуженко. Не за Звездой Героя Соцтруда пошел он в этот рейс, а

для того, чтобы взять на себя ответственность за исход рейса.

О капитане «Арктики» Юрии Кучиеве написано много. Это был опытный полярный капитан. Поход к полюсу был его заветной мечтой. К ее свершению он шел через десятилетия арктических плаваний, накапливая опыт, силу, уверенность.

Старшим помощником капитана в рейсе работал Анатолий Алексеевич Ламехов. «Когда он только спит?» - удивлялись пассажиры ледокола. Заботливый, хозяйственный, он отвечал за снабжение экспедиции, беспокоился о том, чтобы люди были тепло одеты и обеспечены всем необходимым в случае вынужденной высадки на лед. Отвечал он и за продовольствие, и за чистоту помещений...

Гидрологом атомохода был Валерий Михайлович Лосев - человек, беззаветно влюбленный в Арктику, один из лучших специалистов в сфере ведения ледовой авиаразведки, лауреат Государственной премии (Прим. от автора - Лосев погиб в авиакатастрофе в Арктике в 1999 году).

ТОРЖЕСТВЕННЫЙ МОМЕНТ

И вот 11 августа около часа дня с левого и правого бортов судна раздались резкий скрежет. На него болезненно отреагировали те, кто впервые вышел в Арктику. Бросившись к иллюминаторам, они поняли, что ледокол вошел в лед. 14 августа начались ледовые поля, которым не было конца и края. «Арктика» вскоре стала похожа на врубленную машину, пробивающую скалу. Только это была скала лежащая. Лед 10 баллов, торосы. Впервые за время рейса силовые установки были выведены на 100-процентную мощность. Атомоход упорно следовал к цели.

И чем цель становилась ближе, тем громче были удары, сильнее вибрация. Во время приема пищи, чтобы не прыгали кастрюли и не слетали тарелки, замедляли ход. 16 августа ледокол вошел в такое мощное поле, что начали считать каждый метр пути. На 10 миль потратили четыре часа. В ночь на 17 августа никто не сомкнул глаз, боясь пропустить торжественный момент. И вот по судовому радио прозвучал голос Павла Нью, четвертого помощника капитана: «Наш ледокол в четыре ноль-ноль по московскому времени вышел на Северный географический

полюс!». «Стоп машина! С приходом!» - крикнул капитан.

ПРАЗДНИК НА ВЕРШИНЕ ПЛАНЕТЫ

В 7.12 опустили парадный трап. «Государственный флаг Советского Союза на полюсе вынести!» - раздалась команда капитана Кучиева. Такого праздника ранее в истории не случилось. В центр установили флагшток, трибуну, очертили круг, по которому все «советские посланцы» в валенках с транспарантами в руках и улыбками на лицах пересекли все 360 меридианов и совершили самое короткое кругосветное путешествие. Позже такие путешествия стали традицией для всех гостей полюса. К флагштоку первый помощник капитана Владислав Георгиевич Лазарев прикрепил массивную капсулу с проектом Конституции, текстом Гимна СССР и судовой ролью экипажа.

Вынос знамени - особо значимое событие праздника на вершине планеты. Подбор знаменосцев оказался делом непростым. В результате обсуждений алый флаг на десятиметровую высоту поднимала матрос Лилия Минина, ветеран флота, злектронавигатор Александр Георгиевич Гамбургер, ветеран многих полярных экспедиций Илья Павлович Романов и старший инженер-оператор атомохода Юрий Кузнецов.

РАСТРОГАЛСЯ ДО СЛЕЗ

Когда флаг был поднят, торжественность тишины нарушили 21 залпом в честь большой победы. Затем от трибуны к флагштоку со старым древком знамени, символом мечты рус-

ских мореплавателей и ученых, символом победы моряков Мурманского пароходства, достигнувших неприступную точку земли, подошел Кучиев. Позже капитан признался, что в тот момент он растрогался до слез. Как национальная реликвия древко было возвращено на Родину. Все остальное осталось на льдине.

Праздник продолжался и после того, как закончилась торжественная часть. Задание Родины моряками успешно выполнено. Пройдено 2528 трудных морских миль. Цель была достигнута на восемь суток раньше намеченного срока. Опущена на дно Ледовитого океана большая металлическая плита с надписью: «СССР, 60-летие Октября. А/л «Арктика». Широта 90 градусов.1977». 15 часов простояла нарядная, украшенная флагами расцвечивания «Арктика» у полюса. В 19 часов 05 минут атомоход вторично прошел точку Северного полюса и лег на генеральный курс - по 45-му меридиану на Мурманск. К полюсу идти было трудно, но и обратная дорога оказалась не легкой. Маршрут проходил по новой, неизведанной ранее трассе. Но благодаря умению и опыту судоводителей атомохода, экипажа вертолета, который по многу часов находился в воздухе, ледокол, преодолев невероятно тяжелые льды, благополучно вернулся в Мурманск.

ЭКЗАМЕН ВЫДЕРЖАЛИ НА «ОТЛИЧНО»

Цель экспедиции была успешно достигнута, но цель эта не была чисто престижной - первыми на надводном корабле в активном плавании достигнуть Северного полюса, а носила научно-практический харак-

тер и определялась долгосрочными планами дальнейшего освоения северных просторов нашей страны с их богатыми природными ресурсами.

Этот рейс стал еще одним экзаменом системы подготовки кадров мореплавателей. В ходе его испытывались моральные качества моряков, их способность заставить атом трудиться на благо экономики страны. И этот экзамен моряки Мурманского пароходства выдержали на «отлично». Все они получили правительственные награды, все были награждены значком «Почетный полярник». Трое наших моряков - капитан Юрий Кучиев, главный инженер-механик Олег Пашнин и мастер атомной паропроизводящей установки Фидус Асхадуллин - стали Героями Социалистического Труда.

С момента того первого прихода атомохода «Арктика» к вершине планеты прошло 35 лет. Постарела и выведена из эксплуатации героиня Арктики, замерло ее атомное сердце, покрывшись ржавчиной корпус. О ее заслугах уже стали забывать. На трассах работают младшие соратники атомохода. Но благодаря усилиям «Арктики» сегодня караваны судов с народнохозяйственными грузами работают на полярных трассах круглый год. С августа 1990 года ежегодно сотни туристов на борту атомных ледоколов совершают экзотические круизы к макушке Земли. Рейсы эти стали привычными. Ради этого шли в холодную неизвестность моряки Мурманского пароходства, а день 17 августа 1977 года стал историческим для мореплавателей всего мирового сообщества.

Валентина КАРЕПОВА.
Фото из архива редакции.



«СЧАСТЬЕ ПЕРВОПРОХОДЦА ПРИНАДЛЕЖИТ ВСЕМ!»

17 августа на ледоколе-музее «Ленин» состоялось празднование 35-летия со дня достижения атомоходом «Арктика» Северного полюса. На борту судна собрались представители министерства транспорта области, ММП, Атомфлота, участники похода, ветераны, журналисты и все те, кому небезразлична история российского флота.



Показ документального фильма о походе «Арктики» к вершине планеты - Северному полюсу - создал душевное и ностальгическое настроение всем присутствующим. «Лед был очень тяжелый... Мы получили в руки корабль, на котором могли штурмовать полюс», - как будто живой вещал с экрана капитан Юрий Кучиев, из динамиков звучал его знакомый многим ветеранам-морякам голос.



Ледокол «Арктика» давно выведен из строя. Первый заместитель генерального директора ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка сообщил всем присутствующим, что руководство госпредприятия выступило с инициативой дать имя «Арктики» новому строящемуся ледоколу Росатомфлота.



Капитана Кучиева давно нет в живых, но на мероприятии присутствовала его дочь - Татьяна Тихомирова.



Последний капитан «Арктики» А.Н. Баринов известил всех присутствующих, что сохранил память о ледоколе - судовой журнал с того самого рейса.



Наш капитан Руслан Борисович Игрицкий с гордостью вспоминал о бывших достижениях моряков Мурманского морского пароходства. Рассказал о трудностях и радостях тогдашних мореплавателей, сообщил о любопытнейших фактах того рейса - то, что надолго врезалось в память...



Заместитель генерального директора - директор по судоходству ОАО «ММП» В. А. Ермолин и капитан-наставник службы безопасности мореплавания В. И. Шестопалов поздравили всех собравшихся с этой знаменательной датой и вручили представителям Атомфлота памятный адрес.



Председатель московской ассоциации полярников, лауреат Государственной премии СССР Герман Бурков (кстати, в 1977 году он был участником оперативного штаба по подготовке рейса «Арктики») поздравил всех присутствующих и рассказал о своей новой книге «Мы пришли к тебе, Полюс!».

Подготовила Ирина ЮСУПОВА. Фото автора.



Поздравляем вас, коллеги!

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

Грехов Олег Владимирович - капитан теплохода «Михаил Кутузов»;

Дынникова Вера Николаевна - ведущий специалист отдела учета и расчетно-кассовых операций и социального страхования ДБУиО;

Болдырева Светлана Викторовна - ведущий специалист отдела учета финансово-кассовых операций и бюджетирования ДБУиО;

Лопичев Сергей Владимирович - матрос 1-го класса теплохода «Юрий Аршеневский»;

Воронина Ольга Петровна - лаборант 3-го разряда санитарно-промышленной лаборатории УТЭФ ДТП;

Балашев Алексей Петрович - 2-й механик танкера «Натали»;

Киданов Сергей Михайлович - старший помощник капитана теплохода «Капитан Данилкин»;

Бризицкая Любовь Илларионовна - инженер спецотдела управления пароходства;

Козлов Петр Михайлович - старший моторист теплохода «Клавдия Еланская»;

Фомин Михаил Григорьевич - капитан теплохода «Кузьма Минин»;

Сергеев Николай Афанасьевич - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса транспортного резерва;

Королева Вера Ивановна - уборщик производственных и служебных помещений АХС ДСП.

Вам, родившимся в августе 1947, 1952, 1957, 1962 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морскому делу, верность славным событиям 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

Ветерана Великой Отечественной войны, ветерана труда, старшего бухгалтера ММП, мурманчанку **Лидию Васильевну Удовичку**. Лидия Васильевна отработала в Мурманском пароходстве 28 лет.

С 85-летием

Участника Великой Отечественной войны, ветерана труда и ММП, моториста 1-го класса БТО, мурманчанина **Геннадия Александровича Кассирова**, отработавшего на предприятии 31 год.

Участника трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, первого помощника капитана плавсостава ММП, ныне проживающего в городе Донской-1 Тульской области, **Ивана Никитовича Пономарева**. Его трудовой стаж в Мурманском пароходстве 24 года.

Участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, матроса плавсостава ММП, мурманчанку **Галину Петровну Кузьмицкую**. Галина Петровна трудилась в Мурманском пароходстве 13 с половиной лет.

С 80-летием

Почетного работника морского флота, ветерана труда и ММП, старшего механика т/х «Валя Котик», ныне проживающего в Санкт-Петербурге, **Льва Владимировича Зорина**. Его трудовой стаж в компании 43 года.

Ветерана труда и ММП, старшего моториста т/х «Звенигород», мурманчанина **Александра Тарасовича Филатова**. Он отработал в Мурманском пароходстве 37 с половиной лет.

Кладовщицу ДМО «Моряк», мурманчанку **Раису Михайловну Кизик**.

Раиса Михайловна отработала в компании 22 года.

С 75-летием

Ветерана труда, ревизора службы претензий и страхований ММП, мурманчанку **Тамару Яковлевну Усягину**. Ее трудовой стаж в пароходстве 32 года.

Ветерана труда, дворника яслей-сада №1, мурманчанку **Алию Михайловну Бубнову**, отработавшую в пароходстве 17 с половиной лет.

Ветерана труда, старшего инженера отдела АСУ (ИВЦ) ММП, мурманчанина **Виктора Сергеевича Харченко**. Его трудовой стаж в ММП 30 лет.

Ветерана труда, боцмана а/л «Арктика», ныне проживающего в Херсоне, **Максима Михайловича Федаса**. Его трудовой стаж в Мурманском морском пароходстве 43 года.

Ветерана труда, инженера службы эксплуатации флота, мурманчанку **Иду Андреевну Третьякову**. Ида Андреевна отработала в пароходстве 34 года.

С 70-летием

Печатницу типографии ММП, мурманчанку **Валентину Михайловну Красовскую**, отработавшую в компании 22 с половиной года.

Ветерана труда и ММП, матроса 1-го класса т/х «Клавдия Еланская», мурманчанина **Михаила Николаевича Наманюка**. Его трудовой стаж в пароходстве 31 год.

Ветерана ММП, маляра ремгруппы, ныне проживающую в Ярославле **Нину Филипповну Никольскую**. Она отработала в Мурманском пароходстве 27 лет.

Ветерана труда и ММП, официантку т/х «Юрий Аршеневский», мурманчанку **Ольгу Тимофеевну Гаранину**, отработавшую в пароходстве 26 лет.

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



Черный хлеб



Какие только происшествия не случались с моряками пароходства за долгие годы его существования! Героические и остро сюжетные, драматические и увлекательные. Некоторые из них передавались моряками по памяти из поколения в поколение. А что если открыть в газете рубрику воспоминаний моряков-ветеранов? Думаю, что для молодежи это было бы весьма интересно. Вот я и призываю коллег покопаться в памяти и поделиться курьезами и смешными историями давно минувших лет...

Бывший электромеханик, автор этих строк, я хочу рассказать о курьезе в камбузном «департаменте» на дизель-электроходе «Куйбышевгэс» в далеких 60-х годах...

Нет хлеба - бунт на корабле

С пекарями на судне получалось какое-то наваждение! Белый хлеб пекли добротный, вкусный, а вот с черным - просто беда! Не получался, и все тут! Моряки возмущались, а пекаря лишь руками разводили. По приходу в Мурманск у ветерана флота капитана Митрофана Кузьмича состоялся серьезный разговор с кадровиками:

- Не уважаете, ребята, старого капитана, кого присылаете? Что ни пекарь, проблема с черным хлебом... Бунт на корабле!

- Митрофан Кузьмич! Будет у вас не только отменный черный и белый хлеб, но и всякие там крендельки, булочки-шанежки, куличи и прочее баловство! - обещал старший инспектор отдела кадров Хрулев.

В том, что кадровики не лукавили, экипаж убедился в первом же рейсе. Черный хлеб, что выпекал новый младший повар, он же пекарь, Леша Карпушкин, понравился не только морякам. В бельгийском порту Остенде за ним наладилась приходить даже две русские женщины-эмигрантки. Угнанные во время войны в Германию, они вышли замуж за пленных бельгийцев. А вот вкуса черного хлеба никак не могли забыть.

Проводы приятеля - дело святое!

Но прославился Леша Карпушкин не хлебной продукцией, а курьезом в Мурманске. Он вошел в историю пароходства благодаря изречению, правда, несколько исправленного временем и моряками: «В Кандалакше хлеба нет, еду дальше...»

На стоянке в порту, как известно, хлеб на судне не пекут. В магазин или столовую с бумажным мешком за ним ходил пекарь. Так случилось, что Карпушкин отправился в город вместе с приятелем, матросом Алхазовым, отъезжающим в отпуск. Посидеть на дорожку решили в железнодорожном ресторане. «Хлеб от меня никуда не денется, а проводить Жору в отпуск - дело святое!» - справедливо решил выпускник кулинарного училища.

После обильной трапезы с коньяком друзья решили продолжить про-

воды в купе поданного к перрону скорого поезда на Питер. Приятное тепло от коньяка «Белый аист» располагало к душевной беседе в купе, где они были вдвоем. Незаметно подкравшаяся дремота окутала моряков, и скорый поезд, словно не желая нарушать грезы молодых людей, тихонько тронул с места...

Очнувшись друзья от грохота, набравшего скорость экспресса. В отчаянии Леша хотел выпрыгнуть из виляющего между сопками, покрытыми редким кустарником и карликовыми березками, пассажирского состава. Но вмешался Жорик, остановив приятеля от пагубного поступка. Поразмыслив, друзья справедливо решили, что хлеб для экипажа можно приобрести и на станции Кандалакша. Потому вернулись в купе, чтобы продолжить «мероприятие».

Возвращение блудного поваренка

Через шесть часов в ночной мгле Леша высадили в Кандалакше. Купить ночью хлеба было негде, сердечного поваренка невольно сжалось. Карпушкин вспомнил, как по-отечески к нему относился старый капитан. Митрофан Кузьмич испытывал к молодому человеку симпатию, возможно, что вспоминал свои первые шаги на флоте. Много лет назад матрос-камбузник Митрофанушка Страхов начинал свою трудовую деятельность на архангельской зверобойной шхуне.

Алексей представил, как Митрофан Кузьмич ворочался ночью на просторной капитанской кровати, обустроенной мрачными мыслями о пропавшем пекаре: «Что случилось с Карпушкиным? К ужину с хлебом так и не появился. А как в беду попал или в милицию по молодости лет?» Леша резко вскочил и побежал к окошку железнодорожного телеграфа. В Мурманск на судно полетела срочная телеграмма: «Митрофан Кузьмич, в Кандалакше хлеба нет, возвращаюсь ночным поездом. Ваш Алексей Карпушкин».

Вскоре подошел встречный поезд, и поваренок помчался в обратном направлении, к берегам Кольского залива. В Мурманске Леша успел к открытию хлебного магазина и на судно явился к завтраку, причем с мешком вкусно пахнувшего свежего хлеба.

Феликс ЦЫГАНЕНКО.

Р. S. От автора: все имена и фамилии изменены.

