



## Он служит морю и России

В далеком детстве любимым местом будущего капитана ледокола «Владимир Игнатюк» Мурманского пароходства Геннадия Гольма был пляж на территории древнего Херсонеса, где можно было без маски на небольшой глубине найти фрагменты скифских стрел, курительные трубки и много всякой всячины. Окна родительской квартиры выходили на море, Геннадий видел его утром, когда просыпался, и вечером, когда ложился спать, оно было с ним всегда.

→ Стр. 6-7

## Ее удел - морская стихия

На ее месте хотели бы оказаться многие женщины: работа среди мужчин, постоянное внимание с их стороны, путешествия в различные страны мира. Но с виду кажущаяся романтической профессия на самом деле - тяжелый труд, где не так-то просто достается каждый рубль.

→ Стр. 4



# АРКТИЧЕСКАЯ



№ 2  
(7666)

27 февраля  
2014

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

## Антарктида не прощает небрежности



После короткой стоянки в порту Кейптаун теплоход «Иван Папанин» снова вышел к берегам Антарктиды. На борту груз для полярных станций, топливо, вертолет и научно-экспедиционный состав индийской 33-й антарктической экспедиции.

→ Стр. 3

## Макаров и «Ермак»



В декабре прошлого года исполнилось 165 лет со дня рождения адмирала Степана Осиповича Макарова, а 19 февраля 2014-го - 115 лет со дня подъема государственного флага на его детище - первом в мире ледоколе «Ермак», предназначенном для работы на трассах Арктики.

→ Стр. 5

## Милые дамы!

От имени мужского коллектива Правления, моряков и работников береговых подразделений Мурманского морского пароходства поздравляю вас с самым первым, самым весенним и самым радостным праздником - 8 Марта!

Этот праздничный день по праву принадлежит прекрасной половине человечества. Ведь женщина бесценна. Высокое предназначение дано ей на земле. Она - заботливая мать, любящая жена, хранительница семейного очага. Она несет в мир жизнь, любовь и красоту, растит детей. Именно с женским началом связываем мы пробуждение природы, всего живого на земле. Пусть эта весна станет для вас началом обновления, добрым признаком хороших перемен.

От всей души желаю вам, дорогие женщины, теплой весны, крепкого здоровья и душевного тепла, мира и благополучия, веры в свои силы и только добрых перемен в жизни. Будьте счастливы! Пусть не тускнеет ваша красота и исполняются все ваши мечты!

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



## Дорогие женщины!

От имени всех мужчин Российского профсоюза моряков поздравляю вас с Международным женским днем 8 Марта!

Вы успеваете все: быть замечательными матерями, сестрами, дочерьми, поддерживать огонь в семейном очаге и заботиться о нас. Вам хватает времени, чтобы украшать нашу жизнь, добавлять в нее доброту, нежность и красоту!

В этот весенний день мы дарим вам цветы и признаемся вам в любви! Спасибо за эту гамму чувств и эмоций, за терпение и понимание, за преданность и поддержку. Благодаря вам мы сами каждый день становимся лучше!

С уважением,  
председатель ППО ОАО «ММП» РПСМ В. Шульга.



## Наш хронограф



5 марта - 100 лет назад (1914) на пути к Северному полюсу скончался руководитель первой русской экспедиции к Северному полюсу Г.Я. Седов (1877-1914).  
31 марта - 5 лет назад (2009) поднят Государственный флаг на теплоходе «Новая Земля», пополнившим флот ОАО «Мурманское морское пароходство».



В недавней статье агентства Reuters (<http://in.reuters.com>), растиражированной во многих зарубежных СМИ, говорится о том, что судоходство готово выйти из затянувшегося кризиса. По мнению автора, должен наступить конец депрессивному состоянию фрахтового рынка, начавшемуся в конце 2008 года и вызванного в частности из-за переизбытка флота. Автор прогнозирует, что уже в этом году можно ожидать восстановления сухогрузного сектора, роста ставок на танкерные перевозки. Но, по мнению российских экспертов, судоходство пока всплывать не торопится, и сегодняшние мировые тенденции говорят совсем о другом.

## НЕ ДОГОВОРИЛИСЬ ПО-ХОРОШЕМУ!

Некогда крупная успешно развивающаяся тайская судоходная компания Today Makes Tomorrow (TMT) Group, в состав которой входило 23 компании, в июне прошлого года заявила о банкротстве. Низкие фрахтовые ставки, которые были не в состоянии покрыть расходы компании, привели к череде убыточных лет и многомиллионным неплатежам.

Кредиторы начали настоящую охоту за судовладельцем: большое число судов компании было арестовано по всему миру. В итоге владелец TMT Нобу Су обратился в американский суд за защитой от кредиторов в соответствии с Главой 11 Кодекса США о банкротстве. Благодаря этому закону был введен мораторий на взыскание долгов компа-

нии, что дало временную передышку ее владельцу и шанс урегулировать свои финансовые проблемы.

В нынешнем феврале, по сообщению [lloydslist.com](http://lloydslist.com), один из крупных кредиторов TMT - тайваньский банк Chang Hwa Bank, не имея возможности взыскать непогашенные займы, начал избавляться от «плохих» долгов дебитора путем продажи их третьему лицу - крупнейшему финансовому конгломерату Германии Deutsche Bank. Благодаря этому тайский банк уже сумел выручить 11, 5 млн. долларов. Ранее эта сделка должна была состояться с другим крупным банковским игроком - Citigroup, однако по ряду причин она сорвалась. Если бы этого не произошло и стороны пришли к соглашению, то контракт с Citigroup позволил бы выручить гораздо более выгодную сумму - 11, 8 млн. долларов.

Сегодня примеру Chang Hwa Bank уже последовали остальные кредиторы TMT, с которыми судовладелец так и не сумел договориться.



## КРИЗИС НАРАСТАЕТ - КОЛИЧЕСТВО БЕЗРАБОТНЫХ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ

Экономические трудности, охватившие немецкий торговый флот в связи со спадами в продажах судов и сокращением поставок новостроя, сказались на занятости в морской отрасли. Об этом шла речь на конференции Ассоциации немецких судовладельцев (VDR), прошедшей в Гамбурге (Германия), сообщает Fairplay.

Согласно статистике, представленной Ассоциацией, количество немецких и иностранных моряков, работающих на судах под немецким флагом, сократилось с 14600 человек в 2011 году до 13000 в 2013 году. При этом эксперты прогнозируют дальнейшее

сокращение численности моряков.

«Обычно компании стараются не допустить сокращения или увольнения моряков, однако иногда при продаже судов приходится прибегать и к таким мерам. Это неизбежно, ведь судоходный рынок находится в кризисе уже шесть лет», - отметил управляющий директор VDR Ральф Нагель.

Общая занятость на немецком флоте тоже сократилась, но не так существенно: с 72600 до 71000 человек за первые 9 месяцев в 2013 году. Что касается численности самого флота, то наблюдается сокращение с 3671 до 3523 судов

за аналогичный период. Количество контейнеровозов уменьшилось с 1669 до 1570 единиц.

Президент VDR Михаэль Берендт, являющийся генеральным директором «Narag-Lloyd», не исключает дальнейшего сокращения численности принадлежащего немецким компаниям флота. Однако он подчеркнул, что многие мелкие и средние судовладельцы вынуждены были избавляться от принадлежащих им судов в период спада на рынке, чтобы стабилизировать свое финансовое положение.

Источник

«Морской профсоюзный вестник».

## И ГРЕКИ ТОЖЕ ПЛАЧУТ

Греческая компания Diana Shipping, специализирующаяся на сухогрузных перевозках и владеющая 36 судами, в своем недавнем пресс-релизе сообщила о чистых убытках в размере 9,6 млн. долларов за четвертый квартал 2013 года (против прибыли в 5 млн. долларов за аналогичный период 2012 года). Такие показатели компания продемонстрировала впервые за 8 лет своего существования.

В 4-м квартале более чем на 20% упала выручка от тайм-чартерных перевозок, она составила 39, 8 млн. долларов (по сравнению с 49, 4 млн. долларов в 2012 году). И это несмотря на увеличение размера флота и заказы новых судов. Владельцы компании объясняют свои результаты слабым рынком и уве-

личенной амортизации из-за доставленного раньше законченного периода судна.



Однако в компании заявляют, что продолжают приобретать суда, возможно, по более низкой цене, чем это происходило ранее. А тем временем в дочерней компании холдинга DIANA Containerships, придерживаясь актуальных тенденций в судоходстве, борются с избытком мощностей за счет избавления от старых судов, продавая их на слом. В частности, судовладелец активно избавляется от нерентабельных сегодня контейнеровозов типа «Panamax».

## АМЕРИКАНСКОЕ БЮРО СУДОХОДСТВА ВЫПУСТИЛО РУКОВОДСТВО ПО ПРОХОЖДЕНИЮ СЕВМОРПУТИ

Американское бюро судоходства (ABS) выпустило руководство по прохождению Северного морского пути (СМП) с целью поддержки судовладельцев и операторов, планирующих воспользоваться арктическими трассами. Об этом сообщила пресс-служба

Российского профессионального союза моряков (РПСМ).

Издание «Навигация на Северном морском пути» подготовлено в сотрудничестве с российским ЦНИИМФ. В нем содержится вся необходимая для судовладельцев информация, начиная от подачи

заявки на прохождение СМП до оценки возможных технических и операционных рисков, присущих коммерческому судоходству в одном из самых неблагоприятных для этого районов.

«Растущая популярность СМП позитивно отражается на сроках транзита между Азией и Северной Европой, но часто непредсказуемая и незнакомая морская обстановка при переходе через северные моря создает проблемы. Руководство было разработано, чтобы предоставить отрасли актуальные сведения, необходимые для безопасного и эффективного преодоления сложностей на СМП, а также чтобы помочь минимизировать воздействие на окружающую среду», - сказал технический директор ABS Тодд Гроу.

В 2013 году по маршруту, пролегающему от Баренцева моря до Берингова пролива, транзитом прошло рекордное количество судов - 71, что на 54% больше, чем в 2012 году.



Южнокорейская морская транспортная компания PAN Ocean, в прошлом году претерпевшая процесс реструктуризации, по итогам 2013 года показала результаты, в которых значительно увеличены убытки компании. Годовые потери исчисляются суммой в 1,8 млрд. долларов. Выручка компании упала практически наполовину по сравнению с прошлым годом.

В своем официальном заявлении компания сообщила, что объемы продаж были снижены из-за уменьшения флота, а

также за счет снижения объема перевозимых грузов в процессе реабилитационной процедуры.

В прошлом году руководство компании откредитовало от финансово неблагополучной материнской компании STX Group, находящейся в кредитном кризисе, и сменило собственное название с STX Pan Ocean на Pan Ocean, объяснив это желанием стабилизировать бизнес. В составе группы компания работала с 2004 года. Однако предпринятые шаги не привели к обещанной стабилизации.



# АНТАРКТИДА НЕ ПРОЩАЕТ НЕБРЕЖНОСТИ

После короткой стоянки в порту Кейптаун теплоход «Иван Папанин» снова вышел к берегам Антарктиды. На борту груз для полярных станций, топливо, вертолет и научно-экспедиционный состав индийской 33-й антарктической экспедиции.



По информации с первой точки выгрузки, припайный лед не вынесло из бухты, и он недостаточно крепок для транспортировки по нему тяжеловесного груза. Выгружать контейнеры придется из трюма судовыми кранами, а на станцию их доставят вертолетом Ка-32 наши «соколы» - авиаотряд из Владивостока. Сейчас они отдыхают, насколько это возможно при сильной бортовой качке. Работа им предстоит тяжелая и напряженная, времени под грузовые операции отведено в обрез.

Ребята опытные, не первый раз в Антарктиде, впрочем, других сюда и не присылают. Отсутствие этого самого опыта, пренебрежение к окружающей обстановке караются моментально и жестко. Караются самой природой.

Пару сезонов назад неопытный китайский экипаж вертолета разбил Ка-32, посадив летательный аппарат в рыхлый снег. Отделались синяками и ссадинами, но ан-

тарктическую программу пришлось свернуть и вернуть ледокол «Снежный дракон» (англ. Xue Long) домой. А разбитый вертолет так и валяется на берегу у китайской станции.

В самом начале этого года многие СМИ трубили как о небывалом достижении нового японского ледокола «Сирасэ» (англ. Shirase), что он смог впервые пробиться через припайный лед к японской станции «Сёва» (англ. Syowa). Оказалось, пробился без навигационных карт и предварительного промера глубин у берегов станции. 17 февраля ледокол налетел на подводную скалу и распорол днище. Поступление воды в трюм и катастрофы (а на борту было 240 членов экипажа) удалось избежать благодаря конструкции корпуса, наличию второго днища.

Другое судно, лайнер «Академик Шокальский», в конце прошлого года попало в ледовый плен, не дойдя до Антарктиды. Судно, не приспособленное к плаванию в тяжелом льду, вышло в рейс с пассажирами и членами научной экспедиции, с минимальным количеством экипажа на борту и без должного метеорологического обеспечения. Только чудо и помощь трех ледоколов спасло людей от катастрофы. Список можно продолжить, таких примеров, к сожалению, в Антарктиде немало.

Теплоход «Иван Папанин» обладает не только соответствующим ледовым классом, позволяющим работать в тяжелом припайном льду, но и экипаж подо-

брали опытный, не раз побывавший в арктических северных завозах, умеющий и знающий, как проводить грузовые операции на необорудованный берег.

При первом заходе в бухту у индийской станции Бхарати был произведен замер глубин по фарватеру подхода судна к станции. Бурили лед и лотом измеряли глубину. Тяжелая работа, но необходимая для безопасности судна и экипажа. Потом уже на катере измеряли глубины ручным эхолотом и наносили точки на карту, используя GPS навигатор. Зато сейчас мы безопасно заходим в бухту и пользуемся уточненной нами картой. Эту карту капитан Станислав Кравец собственноручно рисовал карандашом, а сейчас нам подарили эту карту уже отпечатанную в типографии где-то в Индии. Мы делимся нашим опытом с другими моряками. Китайский ледокол, зайдя в бухту у станции Бхарати, не смог найти места для якорной стоянки и плавал, работая переменными ходами в ограниченном пространстве бухты. Наш капитан указал координаты места якорной стоянки и получил слова искренней благодарности от китайского капитана.

Каждый год в Антарктиду нас провожает директор российско-южноафриканской



компании ALCI (Antarctic Logistic Centre International), профессионал своего дела Василий Калязин. Это его компания осуществляет грузоперевозки из Кейптауна в Антарктиду на самолетах Ил-76 ТД. Созданная логистическая система позволяет, используя ледовые аэродромы на станциях Новолазаревская, Прогресс, Восток, Тролл и др., быстро доставлять внутри континента грузы, топливо, личный состав на самолетах Basler BT-67.

Каждый раз, провожая нас, он говорит: «Ребята, не надо совершать героических и необдуманных поступков в Антарктиде, просто сделайте свое дело и возвращайтесь».

**С борта теплохода «Иван Папанин» помощник капитана по радиоэлектронике Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.**  
**Фото из архива автора.**

## ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ

# ТУРИСТИЧЕСКИЙ КЕЙПТАУН

За короткую стоянку между рейсами не всегда удается найти свободное время прогуляться по городу и посмотреть его достопримечательности. Однако я уже не первый раз в Кейптауне, и кое-что мне удалось увидеть.

Прежде всего - это Столовая гора (Table Mountain). Скажу сразу - советую всем побывать на вершине и полюбоваться изумительным видом, особенно на закате. Цена билета 100 рандов (10\$). Местные жители и туристы берут с собой одеяло, бутерброды, вино и отдыхают, наслаждаясь природой и великолепным видом горного массива.

Вторым по популярности местом паломничества туристов в ЮАР является мыс Доброй Надежды (Cape of Good Hope), расположенный на Капском полуострове, недалеко от Кейптауна. Считается, что здесь происходит слияние Индийского и Атлантического океанов. Место конечно, значимое, но кроме старого маяка и деревянной таблички, у которой фотографируются все приезжие, посмотреть больше и нечего. Дальше на юг - только Антарктида, до которой более 4500 км. Здесь же на Капском

полуострове есть бухта Ложная (англ. False Bay), в которой по легенде погиб экипаж судна «Летучий голландец» и согласно красивому сказанию вынужден вечно скитаться по морям и никогда не сможет вернуться на родину. Время от времени появляются очевидцы, которые утверждают, что якобы видели этот корабль-призрак. По легенде призрак судна - предвестник беды. Мне, видимо, повезло - я его не встречал.

Рядом с портом в Кейптауне есть очень оживленное туристическое место - Вотер-фронт (англ. Waterfront). Все для отдыха и развлечений. Здесь можете купить сувениры, отдохнуть в кафе, даже полетать на вертолете или сходить на несколько часов в море на большой красивой яхте. Все зависит от размера вашего кошелька и ваших желаний. Среди моряков есть мнение, что в ЮАР можно купить недорогие ювелирные украшения. Отчасти согласен, покупал. Немного дешевле, чем у нас в России, но большой разницы нет. Заманчиво купить бриллианты в стране, где зародилась и продолжает успешно существовать империя Де Бирс (международная корпорация, кото-

рая занимается добычей, обработкой и продажей природных алмазов, а также производством синтетических алмазов для промышленных целей, основанная в 1888 году. - Прим.), где жил ее основатель Сесиль Родс (политический деятель, бизнесмен, инициатор английской колониальной экспансии в Южной Африке. - Прим.). В Кейптауне есть красивый памятник этому предприимчивому и везучему англичанину.

В порту вокруг судна постоянно крутятся старый знакомый Юра - зазывала из местного ювелирного магазина. Он предлагает посетить магазин и посмотреть товар. С обманом или подделками еще никто не сталкивался, если, конечно, не покупать бриллианты у торговцев с улицы. Если нужен небольшой сувенир, можно пойти на местный рынок и потроговаться за безделушку из дерева, эбонита или камня. Мне нужна была статуэтка жирафа, вырезанная из дерева. В первом же магазине Duty Free рядом с проходной порта я ее нашел за 500 рандов (50\$), смутило меня, что я был единственным покупателем в этой лавке. На уличном рынке, поторговавшись с местным свободным художником, сбил цену с 400 до 300 рандов. Однако купил я своего жирафа на Вотер-фронте за 165 рандов. Мораль - не берите сразу то, что вам навязывают, если понравилась вещь - торгуйтесь, разговаривайте с продавцом о чем угодно - это поможет сбить цену и развеселит вас. Для сведения: местные почти все разговаривают на африкаанс - жуткая смесь нидерландского, германского и чуть-чуть английского языков. Выучить африкаанс

практически невозможно, потому что в каждом селении он уникален, и жители одного села не понимают жителей другого. Все остальные изыскаются на понятном английском языке.

Если посетите в ЮАР ресторан, советую, не берите мясо страуса, они его всем предлагают, но не каждому оно по вкусу. Нормальную рыбу ловить и готовить южноафриканцы так и не научились, хотя живут на берегу двух океанов. Есть беспроигрышный вариант: закажите тушеные ребрышки ягненка с любым гарниром и обязательно местное вино - оно изумительное. Здесь много виноградников и ферм, производящих хорошее вино.



Жители Кейптауна очень любят свой город. Даже сильный и постоянно дуящий в городе ветер они называют ласково - Доктор Wind. Ветер избавляет город от смога, скопившегося за день. Особенно красив Кейптаун утром, на рассвете, когда он очищен от уличного мусора и на улицах еще немногочисленно.

Много удивительных и красивых мест на земле, одно из них - Кейптаун!

**Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.**  
**Фото из архива автора.**



# ЕЕ УДЕЛ - МОРСКАЯ СТИХИЯ

На ее месте хотели бы оказаться многие женщины: работа среди мужчин, постоянное внимание с их стороны, путешествия в различные страны мира. Но с виду кажущаяся романтической профессия на самом деле - тяжелый труд, где не так-то просто достается каждый рубль. Знакомьтесь: Наталья Бухаринова - буфетчик т/х «Клавдия Еланская». Она уже более трех десятков лет работает на судах Мурманского морского пароходства и за это время стала настоящей морячкой. А для пассажиров «К. Еланской» она - душа теплохода!

## «СПАСИБО ВАМ ЗА ВНИМАНИЕ И ЗАБОТУ!»

Пассажиры «К. Еланской» часто говорят, что теплоход - это живой организм. Машинное отделение - сердце, ходовая рубка - голова, камбуз - желудок, а бар... душа судна! Путешествуя на белоснежном лайнере до Мурманска или обратно, люди заходя в музыкальный салон скоротать время, посмотреть телевизор, послушать музыку, выпить чай, кофе или просто поболтать с кем-нибудь часок-другой. Где, как не здесь, можно расслабиться, скинуть напряжение, а иногда и выговориться на волнующую тему.

За стойкой бара пассажиров встречает Наталья Бухаринова с неприменной улыбкой на лице, приветливая и доброжелательная. В ее работе очень важно быть не только профессионалом в области сервиса, уметь сделать вкусный напиток, но и обладать хорошими психологическими качествами. Здесь нет места плохому настроению или дурному расположению духа, все заботы и проблемы должны оставаться за порогом.

С первых минут общения она располагает к себе своим обаянием, неудивительно, что пассажиры платят ей взаимностью. «Мне часто говорят: «Какой же у вас вкусный чай!», - делится Наталья Ивановна. И добавляет: - Мне очень нравится моя работа, она так многогранна. Я встречаю много интересных людей, столько нового от них узнаю».

В своей вотчине она создала атмосферу тепла и уюта. «У нас, как в сельском клубе, все по-домашнему», - смеется Наталья Ивановна. И говорит, что раньше, когда музыкальный салон работал как бар и здесь продавали спиртные напитки, то в Гренихе местные жители приходили сюда, чтобы просто посидеть на отходе. Им здесь очень нравилось.

Несомненно, что большинство хороших отзывов в книге жалоб и предложений появились во многом благодаря ей: «Спасибо, молодцы! Все зависит от настроения, настроенные были!», «Хотим поблагодарить бармена за прекрасное обслуживание!», «Девчата, спасибо вам за этот праздник. Тепло, уютно, спокойно и профессионально...»

## МЕЧТА: УВИДЕТЬ РИМ И УМЕРЕТЬ

Родилась наша морячка в городе Соликамске, что находится на Урале. У нее в семье не было ни одного моряка, и на Север, и на флот она попала случайно. Все началось с того, что юная Наталья покинула родные пенаты и вместе с подругой уехала поступать в училище в Санкт-Петербурге. Отучившись два года и получив вполне рабочую специальность - контролер отдела технического контроля, стала строить планы на дальнейшую карьеру и получение высшего образования. Поступила в инженерно-строительный институт. И все было бы, как у многих сверстниц-однокурсниц, стала бы неплохим строителем, вышла бы замуж и обзавелась детьми, но судьба внесла свои коррективы, и жизнь вошла в другую колею.



В Дудинке.

Подруга Натальи собралась связать свою жизнь с мурманчанином и пригласила на свадьбу. Несмотря на свою серость и влажный малоподходящий для пермички климат, Мурманск покорила ее с первых минут. В особенности своими жителями, их гостеприимством, умением дружить и готовностью помочь даже малознакомым людям. И даже закружилась мысль переехать сюда. И тут еще подруга напомнила о совместных мечтах побывать за границей, увидеть дальние страны и сказала, что может помочь Наталье переехать на Север и устроиться на флот. Девушка, в душе которой затаилась тяга к авантюризму и переменам, недолго размышляла над предложением и согласилась. Всего спустя полгода она уже проходила медицинскую комиссию для работы на судах Мурманского морского пароходства.

Конечно, сразу за границу ее бы никто и не выпустил. В советские годы это было достаточно сложной процедурой. Чтобы открыть визу, требовалось заслужить хорошие отзывы и рекомендации экипажа.



В Перу.

## ПОКА СЕМЬ ПОТОВ НЕ СОЙДЕТ

В то время быть моряком - было престижно, выйти замуж за моряка значило поймать удачу за хвост, а уж пойти самой в море - настоящая экзотика! Тем более в Арктику. Что и случилось с нашей героиней. Ее первое судно - «Павел Пономарев» - отвозило снабжение на полярные станции. Здесь были сделаны начальные нетвердые шаги в морскую профессию, набиты шишки и пролиты первые слезы разочарований. В минуты слабости и приступов отчаяния хотелось все бросить и уехать домой к родителям.

- Мне сначала было сложно, но, наверное, как и всем, - вспоминает Наталья Ивановна. - На «П. Пономареве» я была дневальной. Помню, что никак не получалось отмыть горы посуды от жира. А еще было много людей в экипаже, мы помогали повару и постоянно резали хлеб. Целые горы хлеба. От ножа даже мозоль на руке появи-

лась, показала ее старшему, а он мне: «Ты что, дома хлеб не резала?!» Я в ответ, чуть не плача: «Ну не столько же!»

Одновременно с ней на судно устроилась еще одна девушка. Однако морская качка - сущая напасть для многих новичков - совсем ее подкосила. После злополучного рейса коллега переменяла свои взгляды на морскую профессию и решила не связывать себя с морем. «Меня, слава богу, эта участь избежала. Сколько работаю, меня ни разу не укачивало».

- В первом рейсе мне пришлось осознать, что как только вы переступаете порог мужского коллектива, вы перестаете быть слабым существом. Никто не берет это в расчет, когда дело касается выполнения своих должностных обязанностей, профессионализма и ответственности.

В нашей работе нервы должны быть крепкими, - признается Наталья Бухаринова. - Столько месяцев в изоляции - конфликт может возникнуть на пустом месте: вилку не туда положила, посолонила не так. Я думала, моряки - народ суровый, все такие матерые, закаленные работой, а они порой начинают вести себя как дети.

Отработав три года на «Пономареве», Наталья перешла на «Наварин». В 1984 году ее наконец-то порекомендовали для работы на судах заграничавания. Долгожданные рейсы осуществились на судне «Капитан Кудлай». Канада, Монреаль. Потом была Куба - на «Гале Комлевой» возили туда хлопок, назад сахарный тростник.



На рабочем месте.

Раньше рейсы были длинные, работали по 11 месяцев. Поэтому вся жизнь проходила на судне. Члены экипажа становились одной семьей. Жили весело и дружно. Устраивали спортивные соревнования во время заходов в порты, между экипажами, а иногда и с привлечением местных жителей. На судах отмечали традиционные праздники - День Нептуна, день рождения судна и т.д. Устраивались театральные представления. Об этом времени Наталья Ивановна вспоминает с нескрываемой ностальгией.

- Я всегда участвовала во всех спектаклях, никогда не отлынивала от ролей: хоть рыбкой, хоть зайчиком, - говорит Наталья Бухаринова. И это в ее характере: еще в школе и в училище она была ответственной за работу культмассового сектора, была активна в спорте. Во время учебы в Ленинграде занималась хореографией в народном театре музыкальной комедии при высшем вокальном училище им. Фрунзе. И даже пару раз участвовала в концертах театра, устраиваемых для жителей Ленинградской области.

В портах, если была возможность, ходили не только по магазинам в поисках товаров народного потребления, но и ездили на экскурсии.

- В Перу мы летали над пустыней Наска. Было страшновато лететь на таком маленьком самолетике, особенно стало жутковато,

когда один из моряков спросил у летчика, как давно он за штурвалом, а тот ответил, что только сегодня сел. Но зато мы видели знаменитые геоглифы. Впечатлений на всю жизнь!

Что и говорить, время пролетело незаметно. Но большая морская жизнь была прожита интересно. Мечта увидеть мир сбылась. «Я практически везде была, кроме Антарктиды», - говорит Наталья Ивановна. В ее послужном списке значатся такие суда как «Гижига», «Володя Щербацевич», «Юта Бондаровская», теплоходы «Норильск» и «Мончегорск», ледокол «Капитан Драницын» и теплоход «Виктор Ткачев». До «К. Еланской» недолго работала и на «пассажирах» - т/х «Воровский» и «Алла Тарасова». По ее словам, за эти годы самые незабываемые впечатления получила от похода на Северный полюс с туристами на ледоколе «Ямал».

- Я там была бортпроводником, но то, что работали буквально в мыле, - все со временем стерлось в памяти. Сохранилось только положительное: как летали на вертолете, купались в ледяной воде, видели солнечное затмение, водили хоровод с туристами вокруг заветной точки на куполе Земли.

На «К. Еланскую» пришла в 2008 году. Вначале было не совсем обычно курсировать вдоль побережья, да и специфика труда разительно отличалась от привычных условий на транспортных судах. Но вскоре работа на белоснежном лайнере пришлась по душе, освоилась, почувствовала себя здесь как рыба в воде.

- Это мое! - признается Наталья Ивановна. - Работа с людьми, живое общение.

Отмечает, что сильно подкупает, что жители Гренихи к «К. Еланской» и членам экипажа относятся с особой теплотой.

- Одна пассажирка недавно мне говорит: «Я так люблю «К. Еланскую», даже когда мне не нужно куда ехать, я знаю, когда она приходит, когда уходит. После прибытия в порт я всегда ей говорю: «Спасибо, «Клавушка», что довезла!».

У нее беспокойный характер. Несмотря на то, что половину своего времени в море, ведет насыщенную жизнь и на берегу. Еще в 1989 году научилась вождению, получила права и с тех самых пор лихо водит автомобиль, порой отправляясь в самостоятельные туры до Москвы и обратно. Любит лыжные прогулки. Есть время - выбирается в сопки покататься, одна или с подругой. Летом традиционно - на море, а потом к семье, на Урал. Здесь встречают по-местному хлебосольно - с пирогами, пельменями. Из близких родственников остались только старшая сестра и племянница, но они окружают такой заботой и вниманием, что порой и уезжать не хочется. В последние годы особенно проявилась страсть к огороду, большое желание покопаться в земле. Признается, что, скорее всего, это оттого, что большую часть жизни она проводит в «железе», а здесь, на огороде, возникает такое приятное ощущение свободы, дышится легко, откуда-то появляются жизненные силы, начинаешь наполняться энергией.

Но на вопрос, нет ли желания бросить все и переехать на историческую родину, без раздумий отвечает, что пока не готова, она боится той самой болезнью, что слезила большинство моряков, - ее всегда тянет в море. Оно никогда не бывает одинаковым и никогда не надоедает. Как в песне у Юрия Антонова: «Моряку дано с рождения две любви - земля и море, он без них прожить не может, хоть и счастлив будет он...»

Ирина ЮСУПОВА.  
Фото из архива Н. БУХАРИНОВОЙ.

# МАКАРОВ И «ЕРМАК»

В декабре прошлого года исполнилось 165 лет со дня рождения адмирала Степана Осиповича Макарова, а 19 февраля 2014-го - 115 лет со дня подъема государственного флага на его детище - первом в мире ледоколе «Ермак», предназначенном для работы на трассах Арктики.

Будущий адмирал родился в городе Николаеве. В десять лет он был принят в морское штурманское училище в Николаевске-на-Амуре, куда переехала семья Макаровых. Юноша выделялся среди сверстников исключительными способностями и доброжелательным отношением к учебе. После окончания училища он ходил в дальневосточных водах и на Балтике, а перед началом русско-японской войны был переведен на Черноморский флот. После окончания войны Макаров вернулся в Петербург, где был назначен командиром корабля «Тамань».

Уже во время первых плаваний он понял необходимость изучения явлений, происходящих в Мировом океане, для обеспечения безопасности мореплавания. В это время Степан Осипович начал заниматься наукой. Исследовал течения в проливе Босфор, пришел к выводу о необходимости освоения северного морского пути вдоль северных берегов Сибири, имеющих большое значение для развития экономики России. Ф.Ф. Врангель вспоминал, как еще в 1892 году Макаров заявил ему: «Я знаю, как можно достичь Северного полюса, но прошу Вас пока об этом никому не говорить: надо построить ледокол такой силы, чтобы он мог ломать полярные льды».

30 марта 1897 года С.О. Макаров выступил с публичной лекцией в Русском Географическом обществе о проекте применения ледокола в Арктике. Он убедительно обосновал значение освоения арктического пути для развития экономики государства. «Если бы Ледовитый океан был открыт для плавания, то это дало бы важные выгоды», - этот вывод он доказательно сделал в своем сообщении. Лекция вызвала горячий интерес и поддержку ученых и прогрессивных русских дея-

телей. Они помогли Макарову продвинуть этот проект.

В мае 1897 года Степан Макаров и Дмитрий Менделеев подготовили и передали министру финансов Витте записку с изложением программы работы будущего ледокола. Царское правительство под давлением общественности выделило средства на постройку ледокола. Но с условием: предельно Макаров должен был совершить плавание к устьям Енисея и Оби, ознакомиться с состоянием ледового пути в этом регионе. Совершив плавание, Макаров еще более утвердился в том, что морской путь для России будет иметь огромное значение. Открытие такого пути приведет к активному обмену товарами Сибири с Европой, но главное - окажет значительное влияние на развитие экономики всей северной Сибири.

В январе 1898 года ледокол был заказан в Англии, и Макаров лично поехал туда наблюдать за его постройкой. Уже 19 февраля 1899 года на ледоколе водоизмещением 8730 тонн, мощностью 10 тыс. л. с. был поднят государственный флаг. «Да будет имя твое «Ермак»! - произнесла крестная мать ледокола - супруга его первого командира Михаила Васильева.



21 февраля «Ермак» отправился в свое первое плавание в Кронштадт, легко форсируя льды Финского залива. Одна из задач - наладить регулярное сообщение в зимнее время с Петербургом - Макаровым и ледоколом была осуществлена. И в июне «Ермак» впервые совершает плавание в полярные льды района Шпицбергена, которое продолжалось всего одни сутки, так как возникла течь корпуса. Тогда Макаров сделал свою первую запись в своем дневнике: «Ледокол идет вперед, и это главное. Что же касается крепости корпуса, то ее можно значительно улучшить...»

В августе «Ермак» вторично ушел в район Шпицбергена и достиг к северу от острова 81 градуса с. ш. Но вновь получил пробойну в носовой части и вернулся на верфь. Макаров был уверен, что после перестройки носовой части, снятия переднего винта можно будет продолжить опыты плавания в полярных льдах.

Зимой 1899-1900 года «Ермак» подвергся перестройке в Ньюкасле, а Макаров продолжал борьбу за его использование в Арктике. После полутора лет настойчивых требований ему удалось убедить царское правительство позволить совершить плавание на ледоколе к северным берегам Новой Земли и устью Енисея. Но все попытки «Ермака» в июле 1901 года пробиться к Новой Земле не увенчались успехом. Решено было идти к берегам Земли Франца-Иосифа, и 9 августа ледокол подошел первым в мире к мысу Флора. Затем «Ермак» попытался вновь вернуться к Новой Земле, но из-за тяжелых материковых льдов не смог сделать это. Тогда Макаров попытался пробиться к мысу Желания, но и здесь льды преградили ему путь. 29 августа ледокол повернул на юг.

Неудачное плавание подорвало доверие к мысли о возможности плавания на ледоколах в полярных льдах. Специальным правительственным решением деятельность «Ермака» была ограничена работой в Балтийском море, а Макаров отстранен от проведения опытных плаваний.



Вице-адмирал С.О. Макаров

И только через 35 лет сбылась мечта адмирала Макарова - «Ермак» вернулся в Арктику. В июне 1934 года он был передан в распоряжение Главсевморпути, а 15 июля ледокол вышел в Баренцево море. Через пролив Маточкин Шар под командованием капитана И.И. Койвунена вошел в Карское море. С этого времени ежегодно ледокол работал на трассах Северного морского пути, а в 1950 году портом его приписки стал город Мурманск. До прихода в Мурманск атомохода «Ленин» флагманом ледокольного флота западного района Арктики был ледокол «Ермак».

Опыт использования ледокола «Ермак» подтвердил жизнеспособность идеи С.О. Макарова. Сам факт работы ледокола более 60 лет свидетельствовал о прекрасном конструкторском воплощении этой идеи. За время работы «Ермак» провел более 3000 судов. В 1938 году «Ермак» поставил рекорд свободного плавания в высоких широтах, достигнув в тяжелых полярных льдах моря Лаптевых 83 градуса с. ш.

В 1963 году «Ермак» совершил последнее арктическое плавание и в 1964 году был выведен из состава флота Мурманского морского пароходства. А 17 декабря над корпусом бывшего ледокола взвилось багровое пламя. Так бесславно и нелепо закончил свою жизнь легендарный ветеран Арктики, дедушка ледокольного флота России.

**Валентина КАРЕПОВА.**  
Фото из интернет-источников.

## ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ

15 февраля на 88-м году ушел из жизни заслуженный работник транспорта РСФСР, почетный полярник, почетный работник морского флота, известный арктический капитан, участник полярных конвоев Борис Константинович Хлебников.

Весной 1947 года Хлебников прибыл в Мурманское пароходство. Его назначили на должность пассажирского помощника парохода «Ястреб», а через три месяца перевели штурманом на пароход «Сосновец», затем был эмпайер «Мурманск». С 1956 года Борис Хлебников -

капитан на судах пароходства, а в 1962-м - его, как одного из наиболее опытных специалистов, назначают капитаном-наставником.

На протяжении пяти лет Хлебников трудился капитаном ледовой проводки при Штабе морских операций Западного района Арктики. Во время работы в Штабе за безопасную и сложную проводку судов по арктическим трассам ему были присвоены почетные звания «Отличник речного флота СССР» и «Отличник Аэрофлота». Более четверти века он оказывал помощь командному составу

в обеспечении безопасности мореплавания.

Принципиальность и скромность, интеллигентность и трудолюбие, уважительное отношение к подчиненным - эти качества Хлебникова знали все судоводители. Моряки уважали капитана-наставника за его профессионализм и порядочность.

Скорбим и глубоко переживаем случившееся. Мы все испытываем тяжелое чувство боли от происшедшей трагедии и разделяем огромное горе семьи, тяжесть постигшей утраты.



Дочь и сын покойного выражают большую благодарность руководству Мурманского морского пароходства и Ассоциации капитанов за помощь в организации похорон.

## 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 пароходства, верой и правдой служившие Отечеству, морскому флоту и нашему предприятию.

22 января на 89-м году в Астрахани ушел из жизни Нурмухамедов Ибрагим Касимович - работник плавсостава пароходства.

27 января на 77-м году в Твери ушел из жизни Котельников Валентин Иванович - почетный работник морского флота, вете-

ран труда, первый помощник капитана, проработавший в пароходстве 24 года.

6 февраля на 79-м году в Мурманске ушла из жизни Разумова Татьяна Александровна - ветеран труда, стрелок военизированной охраны, проработавшая в пароходстве 11 лет.

11 февраля на 79-м году в Архангельске ушел из жизни Мартынов Владимир Александрович - почетный работник морского флота, старший механик судов, проработавший в пароходстве 36 лет.

15 февраля на 88-м году в Мурманске ушел из жизни Хлебников Борис Константинович - заслуженный работник транспорта РСФСР, почетный полярник, почетный работник морского флота, известный арктический капитан, участник полярных конвоев. Стаж его работы в пароходстве 41 год.

22 февраля на 87-м году в Мурманске ушел из жизни Ивашкин Николай Иванович - почетный работник морского флота, ветеран пароходства, участник Великой Отечественной войны, награжденный орденом и медалями, начальник управления

«Торгмортранс», проработавший в пароходстве более 30 лет.

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



# ОН СЛУЖИТ МОРЮ И РОССИИ

В далеком детстве любимым местом будущего капитана ледокола «Владимир Игнатьев» Мурманского пароходства Геннадия Гольма был пляж на территории древнего Херсонеса, где можно было без маски на небольшой глубине найти фрагменты скифских стрел, курительные трубки и много всякой всячины. Окна родительской квартиры выходили на море, Геннадий видел его утром, когда просыпался, и вечером, когда ложился спать, оно было с ним всегда.

конечно же, капитаном! Правда, у подростка была еще одна мечта, поступить в медицинский институт и стать хирургом. Но прочитав объявление в газете о наборе курсантов в Мурманское Высшее инженерно-морское училище имени Ленинского комсомола, и... выбор был сделан.

## НАЧАЛО КАРЬЕРЫ

После окончания училища и получения диплома инженера-судоводителя молодой специалист работал в разных должностях



## СЕВАСТОПОЛЬ

Отец Геннадия, офицер военно-морского флота, по долгу службы часто переезжал из одного города в другой. В Севастополе он демобилизовался, и семья осталась жить в этом прекрасном городе. Отец довольно рано научил сына плавать, и до первого класса Геннадий уже уверенно держался на воде. Ежегодно в конце мая группа мальчишек со двора, не дожидаясь официального наступления летних каникул, отправлялась на море.

Каких только придумок и затей не выдумывали севастопольские мальчишки, например, доплывали до стоящих на бонах кораблей и затем на спор пытались пронырнуть под корпусом судна. Насколько это было опасно, ребята тогда не задумывались. Было и такое «важное» занятие - ватага рассаживалась на поручнях ограждений причалов, к которым подходили небольшие пассажирские суда, привозившие отдыхающих из города. Пацанята высматривали среди купающихся какую-нибудь женщину с прической, пытавшуюся зайти в море, чтобы аккуратно окунуться, и, конечно же, они были тут как тут - прыгали в воду рядом с женщиной, и, естественно, что от прически у нее ничего не оставалось.

По мере того как ребята подрастали, менялись и забавы. Появился первый опыт занятия бизнесом. Мальчишки доставали из моря рапан, затем во дворе одного из домов начинался процесс приготовления продукции. Рапан варили в кастрюле, извлекали содержимое, затем мелко разбивали красный кирпич в тазу с водой, натирали раковины, покрывали их лаком и несли эту свою продукцию на продажу, на Приморский бульвар или на Малахов курган. Там, затаив дыхание от страха быть пойманными милицией, пытались продавать свои «произведения». Зачастую, услышав крик «Милиция!», бросали свой бизнес и уносили ноги как можно быстрее.

Поэтому выбор профессии для Геннадия не был мучительным: конечно, в море и,

на судах рыбной промышленности, а в 1996 году был принят в Мурманское морское пароходство (ММП) на должность матроса 1-го класса в группу атомных судов.

Чтобы приобрести опыт судоводения, Геннадий Гольма работал матросом вначале на ледоколе «Капитан Николаев». Зарекомендовал себя грамотным, исполнительным и добросовестным моряком, проявлял инициативу и творчество, быстро освоил курс своих обязанностей, глубоко изучил особенности и значимость работы на транспортных судах Мурманского морского пароходства. Чтобы освоить ледокольную работу с азов, молодой специалист три года отработал матросом на атомном ледоколе «Ямал», где получил хорошую профессиональную подготовку у таких известных капитанов, как Андрей Смирнов и Станислав Румянцев, Валерий Шестопалов, и других высококлассных специалистов. Им он до сих пор благодарен за морскую науку и тактичность, за выдержку и мудрость. И в 1998 году Геннадий Гольма был переведен на должность четвертого помощника капитана. На ходовых мостиках в круизах атомного ледокола «Ямал» к Северному полюсу с туристами на борту, в арктических рейсах на теплоходах «Павлик Ларишкин», «Норильск», «Капитан Кудлай» будущий капитан совершенствовал свое судоводительское мастерство.

С 2004 года Гольма работал старшим помощником, дублером капитана на ледоколе «Капитан Николаев», обеспечивая безопасную погрузку нефти на танкеры у Варандейского арктического нефтяного перегрузочного терминала, а затем был переведен на должность капитана ледокола «Капитан Драницын», обеспечивавшего проводку судов на трассах Северного морского пути. Капитан успешно трудился во льдах морей не только Российской, но и Канадской Арктики, Гренландии, все глубже постигая науку ледокольной работы.

Сегодня Геннадий Гольма - известный ледовый капитан в Мурманском пароходстве, знающий и ответственный руководи-

тель, умеющий применять основополагающие международные и национальные нормативные акты, документацию СУБиК и обеспечивать эффективность работы систем качества на морских судах.

## ИМЯ НА БОРТУ

С 2009 года и по настоящее время Геннадий Гольма работает в должности капитана на многофункциональном ледоколе «Владимир Игнатьев». Ледокол назван именем человека, возглавлявшего коллектив пароходства с 1970 по 1985 год, начальника ММП Владимира Адамовича Игнатьева. Технические возможности ледокола плюс опытный экипаж позволяют выполнять сложные ледовые рейсы, обеспечивая безаварийную проводку транспортных судов и танкеров к ледовым причалам Арктики и Антарктики.

Это уникальный ледокол, пределов для его использования практически нет. Обладая достаточной мощностью (24 000 лошадиных сил), хорошей маневренностью, он имеет в своем арсенале мощную буксирную лебедку и способен буксировать даже очень крупные объекты. Наличие вертолетной площадки и способность перевозить до 1000 тонн палубного груза расширяют возможности этого ледокола, а его относительно небольшая длина - 88 метров - позволяет ему работать в очень ограниченном пространстве.

## «В НЕЗНАКОМЫХ ВОДАХ НЕТ БЕЗОПАСНЫХ БРОДОВ»

Так гласит английская мудрость. Плавать во льдах Антарктики даже опытному капитану не просто. Здесь температура воздуха достигает экстремально низких границ. В условиях сплоченных льдов и айсбергов капитану нередко приходится рисковать, однако ледокол снабжен самыми современными приборами, ограждающими от навигационных опасностей. Но главным критерием безопасности является профессиональное мастерство моряков ледокола. Ледовые условия в Антарктиде на порядок сложнее, чем в Арктике. Экипаж ледокола борется со льдом, прокладывая дорогу для себя и судна-снабженца ледового класса, на борту которого находятся необходимые грузы, но ранее приобретенный опыт практической работы на арктических трассах помогает капитану быстро ориентироваться в сложной навигационной обстановке, безаварийно работать в сложных условиях антарктических плаваний.

В последние годы ледокол «Владимир Игнатьев» работал у берегов южного континента: обеспечивая проводку судна-снаб-

женца усиленного ледового класса «Иван Папанин» к станции Бхарати на островах Ларсеман Хиллс в рамках сотрудничества ММП с Центром океанского и антарктического исследования индийского правительства. Сложенная работа моряков позволила строителям антарктических станций провести все необходимые работы и закончить строительство в намеченные сроки. А в феврале 2012 года по контракту с Национальным научным фондом США ледокол обеспечивал работу американской антарктической программы на станции Мак-Мердо. Сотрудничество с агентством США было новым проектом для пароходства. Мурманские моряки осуществляли проводку судов в море Росса - окраинном море Тихоокеанского сектора Южного океана, у берегов Земель Виктории и Мэри Бэрд (Западная Антарктида) между мысами Адэр и Колбек. Это море отличается тем, что открытая его часть круглогодично занята дрейфующими льдами, которые разряжаются лишь в конце лета, что, безусловно, затрудняет работу судов в этом районе. Встречается также много гигантских айсбергов периметром в десятки километров.

Дважды Геннадий Гольма во главе опытного экипажа на ледоколе «Владимир Игнатьев» выполнял рейсы в Антарктиду на американскую станцию Мак-Мердо, обеспечивая проход судов снабженцев и танкеров к причалу станции. Мурманские моряки уверенно шли к цели, ведь, как говорил адмирал Макаров, «русским морякам лучше всего удаются задачи невыполнимые». Несмотря на сложный участок работы, ледокол провел к станции два судна под американским флагом, доставивших американским полярникам оборудование и топливо.

Работая на станции Мак-Мердо, капитан Гольма придумал, осуществил и закрепил за собой так называемый русский метод - это название очень понравилось американцам. Для того чтобы американский танкер «Maersk Pearu» мог подойти к ледовому причалу, было необходимо не только сломать лед вдоль причала, но и освободить часть бухты от кусков льда. Обычно такую работу капитаны ледоколов, которые находились на «Владимире Игнатьеве», выполняли за сутки-двое, но руководство станции так построило работу ледокола, что у капитана не было в запасе этого времени, танкер уже стоял рядом и ждал. Тогда-то и был изобретен «русский метод»: нос ледокола мягко уложили прямо на берег и, постепенно добавляя ход и тем самым давая работу двум винтам, за 4 часа вымыли весь лед из этой части бухты. И танкер «Maersk



Регу» благополучно и быстро ошвартовался. В итоговом отчете Национального научного фонда США была дана высокая оценка слаженности, ответственности и профессионализму моряков Мурманского морского пароходства. В письме также была выражена надежда на дальнейшую совместную работу.

Правительство Индии трижды фраговало ледокол для выполнения национальной антарктической программы. Есть перспективные планы по модернизации через несколько лет еще одной индийской антарктической станции - Майтри. И у экипажа ледокола «Владимир Игнатьев» есть неплохие перспективы в дальнейшей работе у берегов голубой красавицы.

Капитан Гольма твердо уверен, что успехи Мурманского морского пароходства в столь непростой период в мировой экономике и, в частности, в судоходстве, во многом зависят от людей, которые работают в пароходстве, это и береговые специалисты и экипажи судов. Ведь не зря же в любой российской компании, так или иначе связанной с морем, всегда найдутся воспитанники пароходства, которые, как правило, сегодня занимают ведущие позиции в своих компаниях. Это, в свою очередь, говорит о том, что в ОАО «ММП» существует давняя и крепкая школа подготовки и роста настоящих профессионалов.

За многолетний, добросовестный труд в 2009 году капитану Гольме объявлена благодарность министра транспорта Российской Федерации, в 2012 году он награжден

медалью СОРОССа, неоднократно поощрялся руководством компании. В 2013 году Геннадию Ивановичу был вручен нагрудный знак «За безаварийную работу на морском транспорте».

### В АВТОРИТЕТЕ У ЭКИПАЖА

В экипажах морских судов и береговых службах пароходства капитан Гольма пользуется заслуженным авторитетом, основой которого являются его профессиональные знания и компетентность, а также высокие нравственные качества. Он обладает хорошими организаторскими способностями, коммуникабелен. Доброта и спокойствие, тактичность и скромность - такими чертами характера всемерно обладает Геннадий Иванович. Капитан всегда подчинен одной цели - 100%-ному выполнению рейсового задания. Ему одновременно приходится решать множество задач, порой противоположных, с множеством людей, характеры и цели которых тоже не совпадают. И в этом направлении единственный надежный помощник капитана - его экипаж, он воспитан в духе хороших морских традиций. На судне царят органический порядок, естественная дисциплина и убежденность в том, что наш капитан по праву занимает место на капитанском мостике.

К членам экипажа Гольма относится уважительно, к молодым морякам - по-отечески. Но при этом всегда внимательно следит за тем, что происходит на судне, и



если видит, что кто-то нарушает дисциплину, спуску не дает. Для него все равны: и матрос, и старший помощник капитана. В экипаже это знают: наказать капитан может строго, может даже списать с судна, но зла не держит.

Однажды Геннадий Иванович списал с судна одного члена экипажа. Моряк сильно злоупотреблял спиртными напитками, и никакие уговоры не помогали. Это было в зарубежном рейсе. Когда агент прислал за ним машину, Гольма вышел его проводить, и моряк перед сходом на берег в присутствии других членов экипажа подошел к капитану и сказал: «Спасибо!». Геннадию Ивановичу было больно за свое решение, жаль моряка, он понимал, что этот человек тоже чей-то сын, чей-то отец, но морская работа такова, что дисциплина - это основа работы экипажа.

Порядок на любом судне и моральный климат в экипаже напрямую зависят от капитана. На «Игнатьеве» всецело благодаря Геннадию Ивановичу установилась удивительно доброжелательная обстановка, команда любит свое судно, гордится им и полностью отдается напряженной работе.

### СЕМЬЯ

Геннадий Иванович - глава большой дружной семьи. У него четверо прекрасных детей. Сын Игорь окончил механический факультет Макаровки, ходил в море механиком, сейчас работает в Атомфлоте. Две дочери, Ольга и Тамара, получили юриди-

ческое образование и работают по специальности, младшая еще школьница. Все дети скромные, трудолюбивые. Геннадий Иванович гордится своими детьми. Наверное, как и для каждого отца, они у него самые лучшие. Да и как не гордиться, если дочь Ольга несколько лет возглавляла в области молодежную благотворительную организацию «Перспектива», оказывающую помощь больным детям. А сам капитан вместе с сыном являются спонсорами ряда акций. Так, в 2010 году в Мурманске состоялись мероприятия среди детей с нарушением слуха, занимающихся фигурным катанием, тренировки у которых проводила дочь Тамара, много лет отдавшая занятиям этим видом спорта. Геннадий Иванович профинансировал приезд детей из Санкт-Петербурга и области для участия в данном мероприятии. А когда Ольга перешла на другую работу, чтобы сохранить организацию, ее возглавила ее мама Лидия Васильевна. Кроме того, Гольма уже много лет является донором и по несколько раз в год сдает свою кровь нуждающимся в ней больным людям.

Таковыми моряками славится Мурманское морское пароходство не только в нашей стране, но и за рубежом. Сохранно Вам плавать по студенным морям, уважаемый Геннадий Иванович!

**Валентина КАРЕПОВА.**  
Фото из архива ОАО «ММП»  
и Г. И. ГОЛЬМЫ.

Статья опубликована в журнале  
«Морской флот» № 6 (1510) от 2013 г.



## Доброго здоровья ветеранам!

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

### С 85-летием

**Коковина Василия Павловича** - ветерана труда, моториста плавсостава, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 32 года.

**Неманова Александра Федоровича** - ветерана труда, электромеханика плавсостава, проживающего в Архангельске. Стаж его работы в пароходстве - 32 года.

**Первушева Владимира Ивановича** - ветерана труда, электромеханика плавсостава, проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 19 лет.

### С 80-летием

**Гречуху Нину Андреевну** - инженера-программиста отдела АСУ информацион-

но-вычислительного центра, проживающую в Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве - 11 лет.

**Зайцеву Нелю Ивановну** - ветерана труда, заместителя начальника финансово-валютного отдела, проживающую в Таруса Калужской области. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

### С 75-летием

**Белякевич Полину Андреевну** - ветерана труда, судовую буфетчицу, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

**Гапачева Юрия Семеновича** - ветерана труда, матроса на судах пароходства, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

**Гурьева Федора Никифоровича** - ветерана труда, старшего моториста, проживающего в Белгороде. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

**Малашко Лианору Александровну** - ветерана труда, инженера технического отдела, проживающую в Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве - 25 лет.

**Сергееву Инессу Ивановну** - ветерана труда, группового инженера-диспетчера управления эксплуатации флота, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

**Тришкова Бориса Андреевича** - почетного работника морского флота, плотника базы технического обслуживания

флота, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 32 года.

**Тимофеева Сергея Александровича** - ветерана пароходства, старшего механика судов, проживающего в Кингисеппе Ленинградской области. Стаж его работы в пароходстве - 29 лет.

**Щукину Александру Николаевичу** - ветерана труда, кастеляншу детских садов пароходства, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 11 лет.

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



## Дорогие наши женщины!

**Поздравляем вас с замечательным весенним праздником - Международным женским днем 8 Марта!**

**Желаем вам вечной красоты, бесконечной молодости, мудрости и обаяния и, что всего ценнее, - здоровья. Пусть каждый день дарит вам тепло, доброту и заботу. Пусть внимание и поддержка ваших родных и близких дает вам жизненные силы и заряжает положительной энергией.**



С уважением,  
Совет ветеранов  
ОАО «ММП».

## В тени ресниц

*В тени ресниц твоих я отдыха ищю  
И губ твоих желанных пью прохладу.  
Я шелковистый дождь по плечам распушу  
И шепот «Я люблю» приму в награду.*

*Грудь манящее тепло в подарок будет мне  
И сердца стук, и полный страсти стон.  
И мы уйдём в волшебную страну,  
Где всё прекрасно, словно детства сон.*

## Любимых глаз сиянье

*Любимых глаз сиянье вижу я  
Среди бессонного ночного мрака.  
Но, боже, как ты далека!  
Одни воспоминания лишь рядом.*

*Услышал ласку твоих рук,  
Но это - дуновение рассвета.  
Пусто, грустно, тишина вокруг.  
Лишь сердце бьется: где ты? где ты?*

## Мне грустно

*Мне грустно оттого, что небо голубое,  
Что лунный свет сменяется зарей.  
Мне грустно потому, что нет тебя со мною  
Зимой, летом, осенью, весной.*

*Мне грустно... Впрочем, прочь тревоги!  
Пусть несбыточными кажутся мечты,  
Когда мелькают километрами дороги,  
Я помню лишь одно: меня ждешь дома ты.*

Юрий ГУТЯН.

# История праздника 8 Марта

Возник этот праздник как день борьбы за права женщин. 8 марта 1857 года в Нью-Йорке собрались на манифестацию работницы швейных и обувных фабрик. Они требовали 10-часовой рабочий день, светлые и сухие рабочие помещения, равную с мужчинами заработную плату (в то время женщины работали по 16 часов в сутки, получая за свой труд гроши).

В 1910 году на Международной конференции женщин-социалисток в Копенгагене Клара Цеткин поставила вопрос о том, чтобы выбрать определенный день в году, когда женщины всего мира будут привлекать внимание общества к своим проблемам в борьбе за социальное и экономическое равноправие, и предложила ежегодно отмечать 8 марта как день рождения

женского пролетариата. И назывался он сначала Международный день солидарности женщин в борьбе за свои права.



К. Цеткин  
и Р. Люксембург

В 1911 году этот праздник впервые отмечался в Австрии, Дании, Германии и Швейцарии. Тогда более миллиона

мужчин и женщин приняли участие в манифестациях. Кроме права избирать и занимать руководящие посты, женщины добивались равных производственных прав с мужчинами.

В России впервые Международный женский день отмечался в 1913 году в Петербурге. В прошении на имя градоначальника было заявлено об организации «...научного утра по женскому вопросу». Власть дала разрешение, и 2 марта 1913 года в здании Калашниковской хлебной биржи на Полтавской улице собралось полторы тысячи человек. Повестка дня научных чтений включала вопросы: право голоса для женщин, государственное обеспечение материнства, о дороговизне жизни. В следующем году во многих государствах Европы 8 марта или приблизительно в этот день женщины организовали марши в знак протеста против войны.

## Интересные факты о 8 Марта



• 8 Марта в Советском Союзе был объявлен праздничным днем с 1965 года.

• Исторические политические традиции 8 Марта до сих пор активно поддерживаются в некоторых странах женскими движениями. В этот день устраиваются акции против насилия, проводятся презентации кризисных центров, международные форумы женских и правозащитных организаций.



ДА ЗДРАВСТВУЮТ РАВНОПРАВНЫЕ ЖЕНЩИНЫ СССР!

• Уже в Древнем Риме существовал аналог праздника - женский день, который отмечали свободно рожденные женщины, состоящие в браке. В этот день они получали от своих мужей подарки, мужчины окружали их любовью и вниманием. И даже рабыни получали дары. Кроме того, хозяйка дома позволяла невольницам отдыхать в этот день.



• До 1918 года «день борьбы за права женщины» праздновался 23 февраля.



## Поздравляем вас, коллеги!

**В феврале принимали поздравления с юбилейными датами наши коллеги - моряки и береговые работники нашей компании:**

**Сергеев Петр Никифорович** - электромеханик теплохода «Михаил Стрекаловский»;

**Дьякова Людмила Васильевна** - буфетчик теплохода «Грумант»;

**Кононенко Александр Петрович** - ведущий инженер-конструктор компании;

**Макаров Сергей Владимирович** - электрик 1-го класса - моторист 2-го класса теплохода «Заполярье»;

**Заводный Николай Алексеевич** - 2-й механик теплохода «Капитан Данилкин»;

**Нечаев Валерий Алексеевич** - 2-й помощник капитана теплохода «Северная Земля»;

**Кузнецов Олег Анатольевич** - донкерман-моторист танкера «Индиго»;

**Мысь Олег Александрович** - матрос 1-го класса теплохода «Юрий Аршеневский»;

**Фазылов Эдуард Салимович** - 3-й механик танкера «Натали».

**Вам, родившимся в феврале 1943, 1953, 1958, 1963, 1968, 1973, 1978 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия! Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!**

**Информацию о поощрении работников ОАО «ММП» можно получить по тел.: +7(815)48-11-96, 48-11-90, служба кадров (каб.105).**