



Патриоты своей земли

Фамилия Локко известна многим ценителям прикладного искусства. Но особенно она почитается творческими кругами Кольского Севера и соседней Скандинавии.

→ Стр. 4-5

Полярные робинзоны

Теплоход «Юта Бондаровская» осторожно пробирался к острову среди плавающих айсбергов, в пелене туманной мглы и снежного кружева. Приход судна-снабженца означал, что люди пережили длинную полярную зиму, а короткое арктическое лето обещало встречу с посланцами Большой земли.

→ Стр. 7



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 3
(7667)

28 марта
2014



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Теоретики спорят, а практики делают



20 марта из порта Сабетта в порт приписки прибыл танкер «Индиго», совершивший первый из двух запланированных рейсов в Обскую губу для доставки более 20 тысяч тонн дизельного топлива для строящегося порта.

→ Стр. 2

Профессионалам и невозможное возможно



Теплоход «Иван Папанин» завершил снабжение антарктических индийских станций «Майтри» и «Бхарати». Без поддержки ледокола в сезоне 2013-2014 годов судно совершило два успешных рейса к берегам Антарктиды.

→ Стр. 3

ПЕРВЫЕ ШАГИ К БОЛЬШОЙ НЕФТИ



Танкер «Хатанга» осуществил рейс в Печорское море для обеспечения работы морской ледостойкой стационарной платформы (МЛСП) «Приразломная».

В декабре 2013 года на Приразломном нефтяном месторождении началась долгожданная добыча арктической нефти. Компания

ОАО «Газпром» стала пионером в освоении российского шельфа Арктики. Сегодня первая партия добытой нефти уже отгружается на танкер «Михаил Ульянов», дедевитом 70 тыс. тонн, который принадлежит компании «Совкомфлот», для доставки углеводородов на рынки сбыта.

Подробнее об этом читайте на стр. 3.

Наш хронограф



14 апреля (1931) родился известный полярный капитан, Герой Социалистического Труда Анатолий Алексеевич Ламехов. В настоящее время он находится на пенсии и проживает в Санкт-Петербурге. Поздравляем!
25 апреля (1975) - поднят государственный флаг на атомном ледоколе «Арктика», пополнившим флот Мурманского морского пароходства. В августе 1977 года атомоход первым в мире в надводном плавании достиг географической точки Северного полюса, воплотив в жизнь многовековую мечту моряков, ученых и адмирала С.О. Макарова.



ТЕОРЕТИКИ СПОРЯТ, А ПРАКТИКИ ДЕЛАЮТ

20 марта из порта Сабетта в порт приписки прибыл танкер «Индиго», совершивший первый из двух запланированных рейсов в Обскую губу для доставки более 20 тыс. тонн дизельного топлива для строящегося порта.

В порту Сабетта работа не утихает даже в зимний период. Несмотря на то, что в ноябре все побережье сковал крепкий лед, деятельность здесь не приостановилась - продолжается строительство причальной линии порта, которая будет способна принять груз модульных крупногабаритных конструкций и блоков для строительства завода по сжижению



природного газа в рамках проекта «Ямал СПГ». Ввиду сжатых сроков строительства и ввода в действие объектов в порту и по всему побережью работа в вахтовых поселках кипит круглосуточно.

В этом году, в связи с увеличением масштаба запланированных работ и опережением графиков строительства, запас топлива, завезенного в Сабетту в летнюю навигацию 2013 года, начал подходить в конце уже в январе 2014 года. Ввиду ожидаемой нехватки нефтепродуктов руководством проекта «Ямал СПГ» было принято решение закупить и доставить в порт дополнительную партию дизельного топлива. Танкер на поставку

топлива был выигран Мурманским морским пароходством.

19 февраля танкер «Индиго» под проводкой ледокола «Таймыр» прибыл в акваторию порта Сабетта и с помощью ледокола встал в лед максимально близко к причалу. Ввиду отсутствия терминала и оборудования для приема нефтепродуктов с морских судов (летом топливо завозится речными судами) специалистами пароходства была разработана и согласована с береговыми службами сложнейшая технологическая схема передачи топлива.

- Это была грамотно спланированная работа. В этом рейсе в очередной раз прошли проверку возможности морского танкера и практические знания экипажа по выгрузке дизельного топлива на необорудованный берег в условиях экстремально низких температур (до - 37 град. Цельсия), - рассказал Валерий Орлов, специалист отдела оперативной работы флота. - Нашим морякам и раньше не раз приходилось проявлять настоящую смекалку, выполняя подобные сложные операции в портопунктах Арктического побережья. И на этот раз груз был выгружен на берег в полном объеме.

К ТЕМЕ

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. (Южная Корея) получила контракт ОАО «Совкомфлот» на строительство ледокольного танкера для транспортировки сжиженного природного газа (СПГ) стоимостью около 367,4 млн. долларов.

Танкер планируется использовать для вывоза СПГ с месторождений Ямала (проект «Ямал СПГ»). Первое судно должно быть поставлено заказчику до конца июня 2016 года, сообщает «Портный» со ссылкой на Yonhapnews.co.kr.

Всего планируется построить 16 подобных судов.

Напомним, летом прошлого года «Новатэк», «Внешэкономбанк» и «Совкомфлот» подписали меморандум о строительстве двух газозавозов для проекта «Ямал СПГ». Согласно меморандуму, «Внешэкономбанк» рассмотрит возможность финансирования строительства, а «Совкомфлот» может зафрахтовать уже готовые газозавозы на условиях бербоут-чартера - договора фрахто-

вания судна без экипажа - или выступить в роли их технического менеджера. Тогда же сообщалось, что танкеры будут строиться на одной из ведущих мировых верфей, выбранной по результатам тендера.

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering - второй по объемам производства поставщик судов в мире. ОАО «Совкомфлот» и Daewoo Ship Building & Marine Engineering сотрудничают также в области создания центра судостроения в России по инициативе «Роснефти».

Проект «Ямал СПГ» включает в себя создание мощностей по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа (СПГ) на основе ресурсной базы Южно-Тамбейского месторождения. Пуск первой очереди завода СПГ запланирован на 2016 год. 60% акций компании ОАО «Ямал-СПГ», оператора проекта, принадлежат «Новатэку», по 20% - французской нефтегазовой компании Total и китайской CNPC.

Источник: Арктика-Инфо.



КОНСОЛИДАЦИЯ ВОПРЕКИ

Азиатские судоходные компании, работающие в секторе контейнерных перевозок, продолжают испытывать на себе влияние мирового судоходного кризиса. Крупные операторы контейнеровозов сегодня находятся в большем финансовом затруднении, чем на пике кризиса, страдают от излишка тоннажа на рынке, но, несмотря на это, они продолжают заказывать мегасуда, чтобы, как говорят аналитики, «сохранить место за главным столом».

Второй по величине в Китае перевозчик China Shipping Container Lines (CSCL), дочерняя компания China Shipping (Group) Company, специализирующаяся на контейнерных перевозках и связанных с ними услуг, пострадала от слабого спроса на торговлю, низких фрахтовых ставок и глобального перепроизводства. В опубликованном компанией отчете чистый убыток за 12 месяцев 2013 года без учета разовых операций составил 431 млн. долларов (уменьшился более чем в три раза по сравнению с прошлым годом). Как сообщает www.lloydslist.com выручка компании увеличилась на 3%, до 34 млрд. юаней (согласно китайским стандартам отчетности), а себестоимость реализованной продукции увеличилась на 8%, до 36 млрд. юаней за тот же период. Количество перевезенных контейнеров увеличилось на 2%, до 8, 2 млн. ед., из них 43% - это перевозки на внутренних рынках Китая, 22% - по азиатскому направлению, 17, 5% - азиатско-европейскому, 16, 4% - транстихоокеанскому. Однако ни объемы, ни полученные доходы не оправдали целей общества. По прогнозам компании, в ближайшие месяцы не стоит ожидать улучшений на рынке.

В американской деловой газете The Wall Street Journal недавно была опубликована статья, в которой говорится, что слабые результаты показывают и азиатские конкуренты CSCL. Месяцем ранее гонконгский перевозчик Orient Overseas Container Line (OOCL) опу-

бликовал снижение в 2013 году чистой прибыли на 84%.

Лишь немногим компаниям удалось преломить ситуацию, но их результаты остаются более скромными. Государственный конгломерат China Cosco Holdings, пятая по величине контейнерных перевозок и размеру флота компания в мире, терпящая крупные убытки в течение последних двух лет, по итогам 2013 года объявила о чистой прибыли в размере 38,3 млн. долларов. Возвращение к прибыли в 2013 году произошло только с помощью продажи активов - логистических компаний, ранее входивших в группу. В феврале сингапурская компания Neptune Orient Lines, которая является седьмой в мире по размеру флота, заявила, что ее убыток в 2013 году сократился до 76 млн. долларов (для сравнения - убыток годом ранее составил 412 млн. долларов). В значительной степени из-за разовых продаж (недвижимости) и экономических сокращений.

В свете такого положения дел судоходные компании Юго-Восточной Азии, которые раньше были конкурентами, сегодня решили закопать топор войны и начали укреплять партнерские взаимоотношения в ожидании «глобальной логистической экономики». Cosco и China Shipping (Group) Company договорились консолидировать усилия в управлении закупками, совместном использовании ресурсов в портах, судостроении и океанической транспортировке. Как пишет The Wall Street Journal, пакт был подписан в начале этого месяца. Некоторые аналитики называют это шагом к слиянию двух компаний.

Во втором квартале 2014 года планируется запуск крупного альянса Maersk Line (Дания), CMA CGM (Франция) и Mediterranean Shipping Company (Швейцария). В компаниях считают, что перевозчики смогут получить эффект от своей деятельности за счет более рационального использования своих судов.



Этот союз получил название альянс РЗ. Он будет оперировать 255 контейнеровозами. Компании ожидают получение одобрения на такое единство от Федеральной морской комиссии США. В Китае такого союза опасаются, поскольку считают, что он может стать причиной роста цен на доставку грузов из Азии в Америку и Европу.

В свою очередь Китай, 90% внешней торговли которого ведется морским путем, пытается всеми возможными мерами спасти экономику судоходной отрасли. В декабре Пекин объявил о выделении субсидии на утилизацию старых грузовых судов и танкеров и замену их новыми, направленной на стимулирование судоходных компаний, работающих под государственным флагом КНР. Китайские судовладельцы получат половину денежной субсидии (247 долларов заgross-тонну), чтобы утилизировать старые корабли, оставшуюся часть - в случае если новый корабль будет построен. Эта программа поддерживает и судостроительные предприятия, поскольку утилизация и строительство должно вестись на местных верфях.

Аналитики www.lloydslist.com заявляют, что эти меры значительно ускорили перестройку флотов. Несмотря на трудное для бизнеса время, CSCL, занимающая 9-е место по мощности среди мировых контейнерных перевозчиков, оперирующая флотом из 130 судов, заключила договор на строительство еще 11 судов, 5 из которых пополнил флот компании в 2015 году. Восемь новых грузовых судов заказала компания Cosco.

ТАНКЕРНЫЕ ГИГАНТЫ СЧИТАЮТ УБЫТКИ

Недостаточно благоприятный деловой климат ощущают на себе и судовладельцы, работающие в танкерном секторе. CSC Nanjing Tanker сообщила о чистом убытке в 2013 году в размере 948 млн. долларов. Акции компании Nanjing Tanker, 55% которых контролируются государственным конгломератом Sinotrans & CSC, были отстранены от торгов в прошлом году, после того как компания три года подряд несла убытки.

Не так все безоблачно и среди российских судовладельцев. Российский гигант - государственная танкерная компания «Совкомфлот» терпит убытки. Валовая выручка составила 1 262,8 млн. долларов, что на 6,7% меньше, чем годом ранее. Выручка в тайм-чартерном эквиваленте выросла на 1,5%, до 872,6 млн. долларов. Показатель EBITDA составил 382,1 млн. долларов, снизившись на 5,9% по сравнению с 2012 г. Чистый убыток СКФ за 2013 год составил 39,2 млн. долларов против 32,9 млн. долларов чистой прибыли в 2012 году. В компании объясняют ситуацию значительным спадом на рынке танкерных перевозок.

«Коммерческая эксплуатация конвенциональных танкеров в течение практически всего отчетного периода происходила, что называется, «при сильном встречном ветре». Однако определенный рост выручки компании в этом сегменте, отмеченный в 4-м квартале 2013 - 1-м квартале 2014 года, дает основания полагать, что «встречный ветер» постепенно сменяется попутным, то есть рынок, наконец, перешел к фазе роста. Укрепление спотового рынка в сегменте нефтеналивных танкеров в отмеченный период позволяет надеяться, что результаты первого квартала покажут существенную положительную динамику, а с учетом устойчивого сокращения числа заказов новых нефтяных танкеров, мы ожидаем последовательное укрепление рынка в течение всего 2014 года при сохранении определенной рыночной волатильности», - говорится в официальном комментарии генерального директора компании Сергея Франка, опубликованном на сайте.

Материалы подготовила Ирина ЮСУПОВА.



ПЕРВЫЕ ШАГИ К БОЛЬШОЙ НЕФТИ

(Начало на стр. 1.)

МЛСП «Приразломная», расположенная на юго-востоке Печорского моря, спроектирована с учетом круглогодичной эксплуатации в экстремальных природно-климатических условиях, отвечает самым жестким требованиям безопасности и способна выдержать максимальные ледовые нагрузки. Она обеспечивает выполнение всего технологического процесса: от бурения и добычи нефти до ее хранения и последующей отгрузки.

Капитан-наставник Геннадий Гольма в этом рейсе находился на борту в качестве ледового капитана и оказывал содействие экипажу т/к «Хатанга» при самостоятельном плавании во льдах. По его оценке, моряки компании в очередной раз продемонстрировали высокий профессионализм.

- На «Хатанге», возглавляемой капитаном Ивановым, имеется толковый экипаж, в котором удачно сочетаются накопленный опыт и молодость, - говорит Гольма. - Несмотря на сложные ледовые условия в этих широтах, а в этот раз на пути следования нам встречались дрейфующие ледовые поля, торосы, толщина льда достигала 70 см, танкер благополучно прибыл в назначенную точку в Печорском море.

Танкер «Хатанга» выгрузил нефтепродукты для бункеровки судов, работающих в районе добычи, и жизнедеятельности самой платформы. Прием топлива на платформу осуществлялся с использованием танков многофункциональных ле-



докольных судов «Владислав Стризов» и «Юрий Топчев». Но основная задача танкера состояла в вывозе груза нефтесодержащей воды (НСВ), которая образуется при добыче нефти для дальнейшей утилизации в порту Мурманск. Судами обеспечения на т/к «Хатангу» было погружено свыше 10 тыс. тонн НСВ.

Мурманское пароходство уже не первый год сотрудничает с компанией ООО «Газпром нефть шельф» (100-процентной дочкой «Газпрома»), владеющей лицензией на разработку месторождения и эксплуатирующей платформу. Несколько лет назад судами нашей компании

МЛСП «Приразломная» была отбуксирована в Печорское море и установлена в 55 км от поселка Варандей. В 2012 году сразу три танкера пароходства - «Варзуга», «Хатанга» и «Индига» доставляли дизельное топливо для нужд стационарной платформы. Помимо снабженческих рейсов, теплоходы компании доставляют сменные бригады нефтяников на Варандей, работающих на месторождении.



В настоящее время танкер «Хатанга» совершает второй рейс к платформе с аналогичным рейсовым заданием.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из Интернета и архива редакции.

БУДНИ ФЛОТА

ПРОФЕССИОНАЛАМ И НЕВОЗМОЖНОЕ ВОЗМОЖНО

Теплоход «Иван Папанин» завершил снабжение антарктических индийских станций «Майтри» и «Бхарати». В сезоне 2013-2014 годов сделано, казалось бы, невозможное: без поддержки ледокола судно совершило два успешных рейса к берегам Антарктиды.

В марте в восточном секторе Антарктиды, в районе моря Лазарева, где оборудованы грузовые базы станций «Новолазаревская» (Россия) и «Майтри» (Индия), сложилась исключительно тяжелая ледовая обстановка. Припайный лед толщиной 1,5 - 2 метра не отошел от шельфа и простирался ледяным покровом в сторону океана на 40-60 км. Обстановка осложнялась штормовым ветром до 50 м/с, отсутствием видимости и низкими температурами воздуха. Особенно напряженным выдался завершающий этап экспедиции.

В район выгрузки первым подошел теплоход «Иван Папанин» Мурманского

морского пароходства, за ним два научно-экспедиционных судна (НЭС) Росгидромета РФ - «Академик Трешников» и «Академик Федоров». Предполагалась совместная работа трех судов по прокладке единого канала.

Однако канал, который делал «Академик Трешников», забивался снегом и льдом так, что даже более мощное судно «Академик Федоров» с трудом пробивалось в свежем канале. Поэтому теплоходу «Иван Папанин» пришлось делать собственный канал к индийской базе. Перед судном стояла задача снабдить зимовочный состав антарктической станции топливом и продовольствием для поддержания ее жизнедеятельности. «Иван Папанин» смог подойти на минимальное расстояние к барьеру и начать выгрузку груза вертолетом. С индийской базы навстречу теплоходу подошел санно-гусеничный конвой, на который были погружены наиболее тяжеловесные

грузы. Работы не прекращались и в темное время суток, максимально использовались благоприятные погодные условия для выгрузки.

В результате 25 марта груз был выгружен, индийским полярникам доставлено все необходимое для предстоящей зимовки. Тем самым выполнены все условия контракта, заключенного между Мурманским морским пароходством и Национальным Центром Антарктических и Океанских Исследований (NCAOR) при правительстве Индии.

В предыдущие годы наше судно работало в этих широтах с ледоколом «В. Игнатюк». Однако в этом сезоне, по инициативе заказчика, «папанинцы» пошли покорять суровые берега самостоятельно. Опыт эксплуатации показал, что без помощи ледокола значительно увеличивается время на выполнение рейсового задания, а также это не дает уверенности в успешном выполнении поставленной задачи.

Тем временем суда «Академик Трешников» и «Академик Федоров», работая в паре, продолжали пробивать канал. По состоянию на 26 марта им оставалось пройти около 5 км до своей базы. После завершения выгрузки НЭС «Академик Федоров» планирует помочь НЭС «Академику Трешникову», которому еще предстоит работа недалеко от индийской антарктической станции «Бхарати», выйти из припая.



С получением ледовой информации о состоянии ледового пояса на выходе из района т/х «Иван Папанин» отправится в обратный путь. По приходу в порт Кейптаун запланирована смена экипажа.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.
Фото автора.

Бывает, работаешь бок о бок с человеком годами и ничего не знаешь о подробностях его биографии. А ведь иной раз эти самые подробности могут оказаться весьма удивительными и неординарными.

ПАТРИОТЫ СВОЕЙ

Вот уже четыре года в должности инженера-энергетика в Мурманском морском пароходстве работает Владимир Локко. Коллеги относятся к нему с уважением, руководство департамента, в котором он трудится, ценит его за ответственность и профессионализм. И мало кто знает, в какой знаменитой семье он родился.

Фамилия Локко известна многим ценителям прикладного искусства. Но особенно она почитаема творческими кругами Кольского Севера и соседней Скандинавии.

С творчеством отца нашего героя Свена Петровича Локко, талантливого художника, писателя, публициста, я столкнулась еще в 2009 году, когда в Мурманском художественном музее проходила выставка его работ, а мне было поручено написать статью об этом мероприятии. Инициатором этого проекта выступило правительство Финляндии, а российская сторона в лице министерства культуры с удовольствием его поддержала. Совместными усилиями двух стран акция состоялась.

Основные сюжеты его картин - северная природа и быт обычного труженика, крестьянина, который ценой собственного упорства добывал пропитание и обустроивал свое жилище, занимался ремеслом, растил детей и вел хозяйство. По словам местных экспертов, его живопись оригинальна, работы отличаются от произведений других художников, стиль его творений индивидуален. От его картин исходит свет, тепло и доброта. «Локко нельзя приравнять к стандартному примитивизму, второго такого художника не существует».

В марте исполнилось 90 лет со дня рождения Свена Локко. Это событие отмечено в официальном календаре памятных дат Мурманской области.

ФИННЫ НА МУРМАНЕ

О своем отце Владимир Свеннович рассказывает следующее:

- У отца шведско-финские корни. Он из семьи переселенцев, которые в конце XIX века прибыли на Кольскую землю из соседней Финляндии (в начале века Финляндия по итогам русско-шведской войны присоединилась к России). В Норвегии и Финляндии в то время был голод, а здесь - много свободной земли, в лесах водилась дичь, в

море - рыба. В то время российское правительство поощряло такой переезд, освобождало от податей и повинностей переселенцев и даже давало им деньги на обустройство собственным хозяйством. Цель нашей страны - в короткие сроки заселить пустые территории, на которые метили другие страны, была достигнута: большое количество скандинавов в считанные годы крепко обосновалось на Мурмане.

«Финны с самого начала заселения Кольского края с финской напористостью и трудолюбием пускали корни в скалистую землю. Они активно участвовали в строительстве новой жизни, это все не по нраву местным жителям, привыкшим к неспешной гармонии бытия и природы, приспособленной к суровым условиям Севера», - позднее напишет в своей трилогии «Финны на Мурмане» Свен Локко.

Его мать звали Гретой Экстрем. Она была из семьи финских шведов-переселенцев, родилась в селении Пумманки, что на полуострове Среднем. С 1864 года здесь располагалась самая крупная финская колония. В 1920-х годах, после финской революции и объявления Суоми независимым государством, сюда пришли военные и начали выселять с приграничных территорий «неблагонадежное» население. Местным жителям пришлось покинуть эти края, побросав все нажитое десятилетиями. Грета с родителями переселилась в верховья Туломы, там позднее она встретила деда Владимира Свенновича, отца Свена Локко - Пенямина.

Свен Локко родился в 1924 году в деревне Куклино, где и прошло его детство. «Кроме нашей семьи и семьи сестры-Хелки в Куклино никто не жил. Здесь мы жили с 1920 года. Потом, когда построили электростанцию в Нижней Туломе (1934-1936), вода начала подниматься, и все деревни и хутора долины реки Тулома оказались в зоне водохранилища гидростанции. Нас всех переселили в деревню Пяйвеярви (в Тулому)», - писал в своей книге Свен Локко.



Владимир Локко

Несмотря на сложные условия существования и неприкрытую вражду со стороны коренного населения Кольского Севера - саамов и русских, финны на Мурмане добились роста своих колоний и процветания. «В середине села была спортивная площадка, - делится автор воспоминаний о туломском быте. - И как только главная улица вытаивала, все село вечерами собиралось тут: кто соревновался в толкании ядра, кто кидал диск и гранату, метал копье или крутил на турнике разные фигуры. Но самым любимым занятием была игра в лапту. Играли не только и не столько дети, как взрослые. До позднего вечера, бывало, не смолкал веселый задор спортсменов всех возрастов. По воскресеньям даже соревнования организовывались - с призами и награждениями нагрудными значками ГТО. Так же дружно и работали...»

Недолго длилась размеренная жизнь скандинавов на Кольской земле. Идиллию прерывает цепь трагических событий. Вначале им пришлось столкнуться с коллективизацией: финнов согнали в колхозы, объединив их единоличные владения в коллективные. Возникли споры и раздражение, большая часть недовольных таким положением дел переселенцев спешно покинула Россию. Затем прошла первая волна массовых выселений в Сибирь, в Красноярский край, на берег Енисея. Политическая обстановка между Финляндией и Россией накалилась, а в 1937 году начались массовые репрессии в отношении иностранных мигрантов. Не избежала эта участь и деда

Владимира Свенновича - Пенямина. Малограмотного крестьянина, не говорившего на русском и даже не понимающего языка, как и многих тогда, обвинили в шпионаже, объявили антисоветским кулаком и расстреляли как врага народа. Только спустя 50 лет он был посмертно реабилитирован.

В 1940-х годах всех скандинавов, проживавших в области, по решению Мурманского исполкома срочно стали выселять (выгонять) в Карелию. «Нас погрузили в поезд, в вагоны для скота, и только через двое суток в Карелии, Медвежьегорске открыли двери, - пишет Локко в своей книге. - В Медвежьегорске поднялись на баржу, и разошлись люди по Онежскому озеру, по Заонежскому округу».

ПРИРОДА ЩЕДРО ОДАРИЛА

Шестнадцатилетнего Свена Локко отправили на строительство оборонительных сооружений в Петрозаводск, затем в Архангельскую область на лесозаготовки, а потом и вовсе сослали в Челябинскую область в трудовой лагерь на строительство металлургического комбината. Здесь было все, как в ГУЛАГе, - конвой, бараки, колючая проволока.

«После войны и долгих мытарств, отец получил право на демобилизацию и вернулся в Тулому. Здесь встретил мою маму - пензенчанку Елену Рамзайцеву. В 1951 году родился я», - рассказывает Владимир Свеннович.

Отец был настоящим трудолюбивым и очень разносторонней личностью. Он старался заработать для семьи где только мог. И за что ни брался, любая работа спорилась. Специально нигде не обучаясь, стал печником. В детстве видел, как это делают другие, поэтому освоил труд легко и непринужденно. Как-то в одном из интервью он сказал: «Я задумался: а как я научился? Ведь отец мне никогда не показывал, как надо делать. Просто я наблюдал, как он делает, и сам старался делать так же. Я говорю: не умею я! А он: забудь это слово - не умею, не хочу. Таких слов нет. Будешь делать - научишься... Шьет он сапоги - и я шью маленькие сапожки, делает лодку - и я мастерю свою. Рубил он как-то баньку новую - и я рубил маленькую, свою...»

Позже Свен Локко перешел в лесничество, окончил курсы, стал егерем. А далее семья переехала вначале на строительство Пазских ГЭС, которые после войны восстанавливали финны, а затем Верхне-Туломской ГЭС. Здесь он работал русско-финским переводчиком. Был избран председателем Верхнетуломского поселкового совета народных депутатов.

Стоит отметить, что до 10 лет Свен Локко совсем не говорил ни по-русски, ни по-фински. Он мог общаться только на шведском - родном языке его матери. Языки выучил уже в школе, куда пошел только после переезда в Тулому. В школе учился до 4 класса, а доучиваться пришлось уже взрослым человеком. И тяга к знаниям не оставляла его до конца жизни. В 1962 году он заочно окончил курсы рисунка и живописи в Московском народном университете имени Н.К. Крупской, учился в Мурманском высшем инженерно-морском училище (ныне МГТУ).

Вот уж поистине говорят, талантливый человек - талантлив во всем! Природа щедро наградила его различными способностями. По словам Владимира Свенновича, в любой деятельности отца всегда проявлялся творческий подход. Он испытывал интерес к прикладному искусству, к художественному ремеслу. Дома собственноручно была сконструирована мебель, когда хотелось творить и создавать - он возводил



Фото с сайта <http://dmitry-korzhov.livejournal.com/>

ЗЕМЛИ

всевозможные надстройки, сараи, плед корзины. Владимиру Локко было лет пять от роду, когда отец начал рисовать. Когда его приняли в КПСС, он по заданию партии начал рисовать: «Да здравствует КПСС!», «Да здравствует братская дружба всех наций и народностей Советского Союза!». Все творчество проходило в стенах маленькой квартирке, куда отец приносил доски, натягивал на них красную ткань и создавал свои пропагандистские «произведения». Он по-настоящему увлекся этой деятельностью, а позже это увлечение переросло в более сложные формы изобразительного искусства. Примечательно, что даже рамы для своих картин он делал самостоятельно. «Хранить полотна было негде, - рассказывает Владимир Свеневич. - Поэтому практически все из раннего творчества было раздарено друзьям и знакомым».



Однако у кого работа идет легко, плоды творческие труда сыплются как из рога изобилия. Это точно характеризует Свена Петровича Локко. Ему хватило таланта создать столько произведений, что еще при жизни (умер в 2008 году) состоялось немало его выставок. Его работы выставлялись в залах учреждений культуры России и за рубежом. Сегодня полотна художника хранятся во многих финских городах - Киттиля, Куутсамо, Рованиemi, Соданкюля, в собраниях мурманских музеев и частных коллекциях.

Еще одной стороной его творчества стала писательская деятельность. Первые его рассказы появились в петрозаводском журнале «Пуналиппу» (в переводе «Красное знамя») в 1970 году, там же был опубликован роман «Люди Ледовитого», в 1989 году вышла повесть «Наедине с Совестью». В 1993 году выходит еще две книги автора. Самым знаменитым романом Локко является автобиографическая трилогия «Финны на Мурмане», первый том которой вышел на двух языках - финском и русском, вторые два - на финском. С этим

связан еще один интересный факт: художественный перевод первой главы с подстрочника самого автора сделал Виталий Семенович Маслов, широко известный писатель, бывший работник Мурманского морского пароходства, в честь которого наша компания учредила ежегодно вручаемую премию. Маслов и Локко дружили при жизни. По словам вдовы Виталия Семеновича, Валентины Устиновны Масловой, оба писателя часто бывали в гостях друг у друга, у них были очень хорошие отношения, и они поддерживали друг друга во всех вопросах.

Уже будучи на пенсии, в 1990 году Локко вступил в Союз писателей.

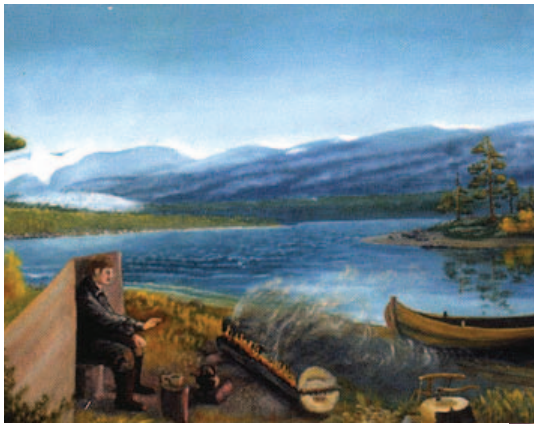
ЭНЕРГИЧНАЯ ПРОФЕССИЯ

Разговаривая с Владимиром Локко о его отце, не могу удержаться от вопроса:

- Вы родились в такой семье, уверена, в вас, наверное, тоже есть эта творческая жила. А почему выбор профессии прямо противоположный, почему энергетик?

- Ну почему противоположный?! Отец тоже какое-то время работал электриком, инженером. Он вообще выбирал и ценил рабочие профессии, приносящие пользу людям.

Я планировал поступать в летное училище, но родители отговорили меня. Сказали, что не хотят меня далеко отпускать, - рассказывает Владимир Свеневич. - К тому же я был худенький, вес был бараний. (Смеется.)



Владимир Локко сообщил, что, окончив «вышку» (МГТУ) и получив профессию инженера-электромеханика, около пяти лет ходил в море. Вначале в Архангельском тралфлоте, а затем перевелся в Мурманский тралфлот. И признался, что более 30 лет «голубая» мечта устроиться в Мурманское пароходство оставалась мечтой, до тех пор, пока его в 2010 году не пригласили на собеседование в департамент объектов

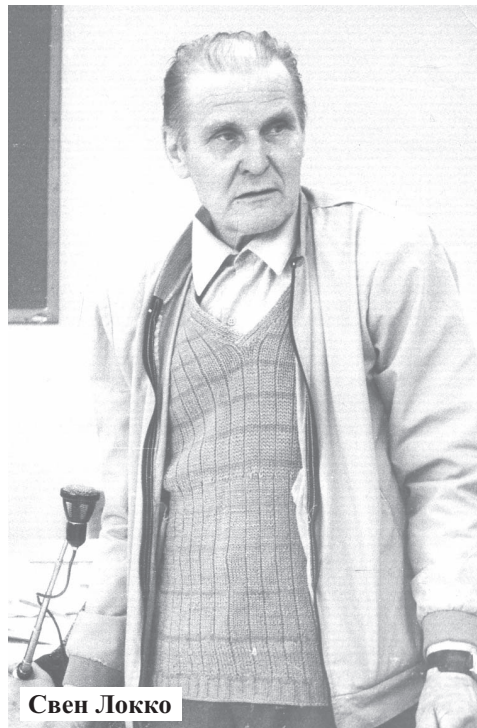
нефтеобеспечения. К тому времени он давно как перешел работать на берег, за плечами - 19 лет работы в совхозе «Тулома» (начал электриком вырос до инженера), деятельность в строительных организациях «Колэнерго». Со своим багажом опыта и знаний он, не колеблясь, приступил к новой работе. Сегодня в круг обязанностей его и его подчиненных входит обеспечение бесперебойного снабжения всех береговых объектов пароходства (включая пришвартованные у причалов суда, подключенные во время стоянок к береговым колонкам) и по необходимости ремонт электрооборудования. Кроме того, на него возложен строгий контроль за потреблением электроэнергии, анализ потребления, а также реализация мероприятий, приводящих к снижению расхода энергоресурсов.

Особенности его профессии в том, что функции, которые он может выполнять, разнообразны. Будь то на берегу или в море, инженеры его профиля нужны везде. Энергетика - это перспективная отрасль экономики, и специалисты этой отрасли будут востребованы всегда. Так считал и отец Владимира Свеневича, одобрял выбор сына и гордился им.

ГДЕ РОДИЛСЯ, ТАМ И СГОДИЛСЯ

- А ваши дети пошли по вашим стопам?

- Нет, ни в какую, да разве они кого послушают?! - сетует Владимир Локко. - Сын и дочь - оба живут в Финляндии. Сын уехал туда по обмену, учиться, окончил техникум Соданкюля, сельскохозяйственный факультет, и проживает в Хельсинки. Дочь сначала напрочь отказывалась ехать в Суоми, но, когда окончила Московский гуманитарный институт, выучила английский, съездила к брату в гости... и решила тоже остаться там. По стопам брата отучилась в Соданкюле, только выбрала направление другое - туризм.



Свен Локко

На вопрос, а не тянет ли его самого на родину предков, отвечает, что за границу пока не спешит, говорит, здесь пока все устраивает. У детей бывает раза два в году, все остальное время они сами навещают родителей. Признается, что он, как и его отец, - настоящий патриот своего края! Свен Локко, несмотря на все беды, чаяния и гонения, пережитые в молодости, по-настоящему любил свою северную землю, лес, тундру, реки и озера и ни на какие другие места их не променял бы. Как говорят, где родился, там и содился!

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива В.С. ЛОККО
и Интернета.



ПЕНСИЮ ПО НОВОЙ ФОРМУЛЕ БУДУТ РАССЧИТЫВАТЬ С 2015 ГОДА

С 2015 года в России будет действовать новый порядок формирования пенсионных прав граждан. В полной мере он коснется тех молодых людей, кто в 2015 году только начнет трудовую деятельность.

Размер пенсии по новым правилам будет напрямую зависеть от размера заработной платы: чем выше зарплата, тем больше пенсия. Причем учитывается только официальная заработная плата, с которой работодатель уплачивал взносы за своего работника в систему обязательного пенсионного страхования. Также размер пенсии будет зависеть от длительности страхового стажа: чем продолжительнее страховой стаж гражданина, тем больше у

него будет сформировано пенсионных прав. И от возраста обращения за назначением трудовой пенсии. За каждый год более позднего обращения за назначением пенсии гражданину будут устанавливаться дополнительные (премиальные) коэффициенты.

Одним из ключевых моментов новых правил является переход на балльную систему оценки пенсионных прав. Пенсионный коэффициент (балл) - это показатель, которым будет оцениваться каждый год трудовой деятельности человека. Количество коэффициентов за год зависит от суммы страховых взносов, уплаченных работодателем в ПФР. Максимальное количество баллов за год - 10. Подробная инфор-

мация о новой пенсионной формуле размещена на сайте отделения Пенсионного фонда РФ по Мурманской области (http://www.pfrf.ru/ot_murman/pr_releases/75790.html).

Некоторые изменения произошли и в условиях назначения пенсии.

Возраст выхода на пенсию остался прежним: 60 лет для мужчин и 55 лет для женщин. А вот минимальный стаж, необходимый для назначения пенсии, поднимется с 5 лет до 15 к 2025 году. То есть в 2015 году он будет составлять 6 лет и ежегодно увеличиваться на 1 год до 15-ти. Минимальное количество индивидуальных пенсионных коэффициентов, которое должен иметь гражданин при выходе на пенсию, - 30.

Это условие также будет вводиться постепенно: в 2015 году такой минимум составит 6,6 балла с последующим ежегодным увеличением на шаг 2,4 балла до 30 баллов к 2025 году.

Пенсии по инвалидности и по случаю потери кормильца назначаются на прежних условиях независимо от продолжительности стажа. Для граждан, выходящих на пенсию досрочно, все условия назначения и предусмотренные льготы также сохраняются.

Новые правила никак не повлияют на размер пенсии нынешних пенсионеров, он останется прежним. Новый порядок коснется тех, кто будет выходить на пенсию в 2015 году и позже.

28 марта - год, как не стало капитана Мурманского морского пароходства, писателя, лауреата множества писательских и общественных премий Леонида Степановича Селиверстова. Для многих, кто его знал, эта утрата стала невосполнимой. Потеряла своего уникального автора и редакция газеты «Арктическая звезда», для которой Леонид Степанович был настоящим кладом знаний, примером творца с неиссякаемым вдохновением, принципиальным и преданным своему делу человеком.

Сегодня мы публикуем статью Леонида Селиверстова, опубликованную в «АЗ» № 5 от 25.05.2004, и посвящаем ее 80-летию со дня подъема флага на дизель-электроходе «Лена».

От редакции.

17 марта 1954 года в погожий солнечный полдень пустынный городской рейд Кольского залива неожиданно огласил могучий судовой гудок. Мы, члены экипажа ледореза «Ф. Литке», стоявшего у ремонтного причала, почуяв что-то необычное, дружно высыпали на верхнюю палубу и... застыли от неожиданности.

На рейде, готовясь к постановке на якорь, разворачивался новенький красавец-корабль. Он завораживал моряцкий взгляд изящными обводами корпуса, могучим ледокольным носом, высокими стройными мачтами и элегантной, развитой надстройкой ослепительной белизны.

Это был дизель-электроход «Лена» - головное судно новой ледокольно-транспортной серии. Судно было построено на судостроительной верфи в голландском городе Флисинген. 4 марта 1954 года на дизель-электроходе подняли советский флаг, и он вошел в состав флота Мурманского морского арктического пароходства.

Главное управление Севморпути тогда заказало постройку шести совершенно нового типа ледокольных транспортов для самостоятельной работы в ледовых условиях Арктики. Да, это были великолепные, могучие для своего времени суда, не имевшие аналога в истории арктического мореплавания. Построенные по чертежам и техническим заданиям наших инженеров-кораблестроителей, суда имели высший ледовый класс УЛА (усиленный ледовый арктический), особо прочные корпуса и мощные силовые установки - четыре дизель-генератора суммарной мощностью более 8 тысяч лошадиных сил.

Это были шельтердечные суда. Они имели главные размеры: длина 130,2 метра, ширина 18,9 метра, осадка с грузом 8,17 метра. Дедвейт 7560 тонн. «Лена» была натуральным «носовым ковчегом». Развитое

ФЛАГМАН ЛЕДОКОЛЬНО-ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА

грузовое устройство, в том числе и две тягловесные стрелы грузоподъемностью 50 тонн, позволяло активно вести грузовые работы на необорудованный берег, ледовый припай и на плавсредства. Экипаж состоял из 55 высококвалифицированных специалистов, арктических моряков.

Свой славный арктический путь дизель-электроход начал энергично, размашисто. Молодецкие походы в нетрадиционные по арктическим меркам сроки на Шпицберген, Землю Франца-Иосифа, в Дудинку, на Северную Землю. А в навигацию 1955 года «Лена» совершила блистательный круговой рейс по трассе Северного морского пути из Мурманска до Владивостока с заходами в промежуточные порты и от Владивостока до Лондона с экспортными грузами. Это было великолепное начало славного арктического пути длиной почти в 30 лет.

Мне посчастливилось работать на дизель-электроходе «Лена» матросом, четвертым и третьим штурманом. Ходили в первые антарктические экспедиции 1955-57 годов, в высокоширотную арктическую экспедицию, в снабженческие рейсы на полярную станцию.

Свой первый жестокий ледовый экзамен дизель-электроход выдержал в январе 1956 года. На переходе в Антарктику в условиях внезапно навалившегося сплошного тумана мы внезапно столкнулись с огромным айсбергом. Удар с полного хода в 14 узлов о ледяную громаду был страшен. Судно глухо содрогнулось всем корпусом и резко завалилось на левый борт. Выскочив на верхнюю палубу, мы увидели ледовую гору с дымящейся в тумане вершиной, которая в 6-8 метрах величественно проплывала мимо борта, даже не вздрогнув от «наезда» океанского корабля. Наш ледокольный корпус блестяще выдержал этот сокрушительный удар, не получив даже вмятины. Да, в тот раз нам повезло больше, чем печально известному «Титанику».

Экипаж «Лены», научные сотрудники, работавшие на борту, принимали активное участие в первых антарктических экспедициях: доставляли и выгружали на ледовый континент тысячи тонн самых различных грузов - от самолетов, тракторов до предметов повседневного обихода, строили первую антарктическую обсерваторию Мирный, вели исследования в приантарктических морях.

Осенью 1957 года дизель-электроход «Лена» участвовал в высокоширотной арктической экспедиции. Трудное было плавание. Ведя гидрологические «разрезы» севернее Гренландии и Шпицбергена, судно «поднималось» до широты 83°22', недотянув до рекорда свободного плавания в высоких широтах Арктики всего 4 минуты по широте. Судно находилось 14 суток в ледовом дрейфе, и мы уже начали подготовку к зимовке. Но жестокий, продолжительный шторм «раскачал» арктический пак и помог вырваться из этой очень опасной ловушки.



Экипаж «Лены» в числе первых начал работу на международной линии Канада - континент зимой 1965 года. Вместе со своей «сестрицей» «Индигокой» они были, безусловно, лучшими участниками на этой трудной зимней трассе из Европы в Канаду и обратно через беспрерывно штормящую северную Атлантику. Эти суда, их корпуса, силовые установки были лучшими образцами судостроительного мастерства, заложенного в проектах наших корабельных инженеров. Они были прекрасными ходаками и обладали великолепными мореходными качествами.

А какие были экипажи на этом славном дизель-электроходе! Капитаны: А. Ветров, А. Дубинин, А. Кудлай, Э. Купри, А. Назарьев, В. Куроптев, В. Мелин, А. Мизонов, С. Смирнов. Главные механики: Е. Желтовский, Г. Новгородцев, В. Кайнов. Электро-механики: А. Баранов, Н. Герцог. Боцман Ф. Литвиненко, палубные специалисты: А. Севастьянов, Ф. Кротов, А. Попов,

А. Филиппов, М. Шилкин. Судоводители: К. Чубаков, В. Павлов, С. Замтфорт - будущие известные капитаны и руководители крупных береговых подразделений. Да простят меня дорогие коллеги-друзья - «герои Антарктики», как звал нас когда-то славный старпом Кирилл Николаевич Чубаков, что не могу всех упомянуть - непосильно! «Лена» была настоящей «кузницей кадров» для бурно развивающегося ледокольно-транспортного флота.

Трудовой путь легендарного арктического дизель-электрохода «Лена» продолжался 29 лет. За это время он, безусловно,

побил все рекорды по продолжительности плавания во льдах. Они с «Индигокой» свободно в зимние месяцы входили в традиционно замерзающие порты: Архангельск, Ленинград, Ригу и другие.

Видели «Лену» не только в Арктике, но и в жарких тропиках. Частенько в зимние месяцы «Лена» бегала на Кубу, где ее встречали с большой радостью наши друзья.

В ноябре 1982 года «Лене» был вынесен приговор: списать как морально устаревшее судно. И судно было продано на металлолом.

9 мая 1983 года в испанском порту Ави-лес у последнего причала «Лены» был спущен флаг СССР. Флаг спускал котельный машинист Александр Андреевич Лыжин, проработавший на судне весь его век, и слезы лились из глаз немолодого уже моряка.

Леонид СЕЛИВЕРСТОВ.

В МУРМАНСКЕ ОТМЕТИЛИ 115-ЛЕТНИЕ СО ДНЯ ПОДНЯТИЯ ФЛАГА НА «ЕРМАКЕ»

В Мурманском морском пароходстве отметили историческую дату: 115-летие поднятия флага на легендарном ледоколе «Ермак». Дедушки ледокольного флота уже давно нет, но заслуги его так велики, что о нем помнят до сих пор. История «Ермака» связана с историей страны. К концу XIX века в России, которая стремительно развивалась, появился острый дефицит транспортных магистралей. Особенно на Севере. Но в реки, впадающие в Ледовитый океан и скованные льдами, суда пройти не могли - поэтому адмирал Макаров и предложил создать первый ледокол. Его построили на английской верфи в 1899 году. Длина - 97 метров, ширина почти 22. Скорость - 12 узлов. Экипаж - 102 человека. Каждые сутки «Ермак» сжигал до 120 тонн угля.

Кочегар ледокола «Ермак» Игорь Болятинский сказал: «Работа кочегара... В аду, наверное, такого не бывает. Я первые вахты - они шли по 4 часа - после приходил и падал, даже в столовую не хотелось идти».

Конструкция «Ермака» оказалась настолько удачной, что ее затем переймут другие суда ледового класса. Построенный за 10 месяцев, ветеран служил людям 65 лет! А в 1964 году его списали на металлолом.

Судовой механик Виктор Фатюшкин говорит: «Срезали надстройку, срезали борта, он представлял собой, да простят меня моряки, корыто. Я работал на буксире, и нам дали команду отвезти его на Зеленый мыс, и это было последнее самостоятельное плавание «Ермака».

Моряки, чья жизнь была связана с «Ермаком», до сих пор вспоминают его уход со слезами на глазах. И с обидой воспринимают упреки, которые иногда звучат сегодня, - дескать, мурманчане виноваты в том, что не спасли легенду.

Главный хранитель музея Мурманского морского пароходства Валентина Карпова сообщила: «Моряки боролись за «Ермак» как могли, но ничего нельзя было сделать, поскольку руководство страны сказало: «У нас есть «Аврора», и этого достаточно».

Ошибки прошлого учтены в наши дни, и другой легендарный ледокол - «Ленин» - стал музеем. А память о «Ермаке» осталась в фотографиях и в сердцах людей.

Яков ОСЕТРОВ. Материал с сайта ГТРК «Мурман» <http://murman.tv/> Фото Дмитрия ВИЛЬЦЕНА.



И.П. Болятinskiy



ПОЛЯРНЫЕ РОБИНЗОНЫ

Если взглянуть на карту арктического бассейна, то между Шпицбергом и Землей Франца-Иосифа маленькая точка в Северном Ледовитом океане и будет островом Виктория. Размеры покрытого ледяным куполом участка земли всего-то 5х2,5 километра. Теплоход «Юта Бондаровская» осторожно пробирается к острову среди плавающих айсбергов, в пелене туманной мглы и снежного кружева. Приход судна-снабженца означал, что люди пережили длинную полярную зиму, а короткое арктическое лето обещало встречу с посланцами Большой земли. Пароход ведь мог добраться сюда лишь раз в году, доставив зимовщикам жизненно необходимое снабжение.

Состояние первооткрывателей преследовало моряков, когда словно приоткрылся занавес, туман рассеялся и возникли очертания берега. Земля хоть и круглая, а было такое ощущение, что за этой полоской суши конец света, пустота и бесконечность Вселенной. Конечно, мы знали, что тут обитают люди, для них и доставили долгожданный груз. Но когда полярные робинзоны в тулупах, телогрейках и солдатских бушлатах высыпали на берег, это было как чудо!

- Каким ветром занесло их на этот островок?! - с деланным удивлением произнес на ходовом мостике старпом Игорь Карый.

- А может, это добровольные отшельники, желающие отсидеться на Виктории и пережить экономические «реформы» 90-х годов? - предположил начальник радиостанции Володя Михайловенко.

- А что? Есть в этом резон, - согласился старпом, - за свет и жилье не платят, а главное - питание бесплатное! Картошку, лук, капусту, консервы и живое мясо мы доставили сквозь льды и туманы, словно в блокадный Ленинград.

Появление теплохода, долгожданного посланника Большой земли, - праздник для всех островитян: бородатых метеорологов, пограничников в полувоенной форме и даже полярных собак, неизменных спутников всех зимовок. В Арктике, как нигде, они преданы человеку. В этом «царстве льда и холодного ужаса» - со слов великого норвежского полярника Фритьофа Нансена, только он предоставит им тепло и пищу. Собаки рады и морякам, новым для них людям. Они носились по берегу, становились на задние лапы, упираясь передними в грудь, и пытались лизнуть в лицо. Начальник полярной станции, рыжебородый мужчина в тулупе, ласково трепал огромного пса по кличке Король:

- Старый уже, по ночам сильно воет, ревматизм замучил бедолагу. Однако не прошенные гости, косяластые мишки, не

рискует с ним воевать, убираясь прочь от жилища людей.

Но зимовщики помнят и другой случай, когда сибирский хаски дружил с белым медведем, который регулярно навещался к собачке в гости. Удивительное единение в Арктике дикого и близкого к человеку животных!



Смешно прыгая по плавающим льдинам, полярный медведь удалялся в сторону острова. Белый великан скрывался не как злобный нарушитель госграницы, он удирал от железного чудовища, морского судна, гремевшего якорной цепью и отравлявшего едким дымом из трубы атмосферу высоких широт. Оборачиваясь, медведь рычал и, мотая головой, как будто вопрошал: «А кто вас приглашал сюда?» С уменьшением площади ледяного покрова в летний период у белых медведей возникали проблемы с добычей питания. По этой причине они чаще появлялись в гостях у полярников.

Проплывающий на льдине морж угрюмо качал бивнями, словно в упрек материковым жителям, вторгшимся в его законные владения. Однако моряки теплохода «Юта Бондаровская», бросившего якоря у маленького острова, не стреляли и в беззащитную нерпу, и в гренландского тюленя, что с любопытством рассматривали людей из ледовой лунки. Гостям с Большой земли просто интересно наблюдать за всей этой живностью в своей естественной холодной обители.

Первым же рейсом арктический катер с «Юты Бондаровской» доставил на борт армейский народ для помощи в выгрузке продовольствия. Пограничники, облаченные наполовину в гражданскую, утепленную одежду - свитера и лыжные шапочки, были похожи на югославских партизан в балканских горах.

- В увольнение здесь ходить некуда, - как будто читал мысли моряков, столпившихся на палубе, капитан-пограничник, - если только совершить вылазку на катере за белухой или нарвалом.

Маленький островок и небольшое количество груза тем не менее доставили нам массу хлопот. У острова сильное течение, потому вода замерзала лишь у береговой кромки. В то же время плывущие льдины с приходом тепла стали большой помехой при работе с понтонами. Поставить их у борта и производить погрузку - большая проблема! Льдины нагромождались, сносили понтон вдоль судна, швартовые концы опасно надраивались. Но еще сложнее было доставить понтон с грузом к берегу. Буксировавший его катер опасно маневрировал в плывущих ледяных полях, с трудом пробираясь к берегу.

Рейдовая выгрузка в Арктике всегда была хорошей школой морской смекалки. Александр Дмитриев - капитан молодой, но голова светлая.

- Игорь Николаевич, - обратился он к старпому Карому, - а не использовать ли нам в качестве защитного барьера сидящий на грунте айсберг?

- А что, есть смысл попробовать, - и старпом вызвал на мостик боцмана Шегеля.

- Юра, готовь длинные концы, будем швартоваться к... айсбергу.

Ледяная гора пирамидальной формы, высотой этажей в девять, высилась в кабели от нашей якорной стоянки. Конечно, это не айсберг-исполиин, дрейфующий в Северной Атлантике, но использовать его как надежное укрытие от плывущих льдин вполне реально. Так и сделали. На катере завели швартовый канат вокруг айсберга и брашпилем (якорная лебедка) подтянулись к сидевшей на грунте бело-серой глыбе льда. У борта теперь чистая вода, что позволяло спокойно опускать понтоны и, не надрываясь, производить выгрузку. Айсберг надежно прикрыл нас от дрейфующих ледяных полей, что позволило закончить выгрузку без проблем.

Надо признать, что своим приходом мы все-таки потревожили животный мир и в какой-то мере негативно повлияли на экологию. Однако не обойтись зимовщикам в их жизнедеятельности без труда и умения моряков. В свою очередь, полярники, кроме прогноза на материк, решали важнейшие оперативные задачи, связанные с ледовой обстановкой на трассе Северного морского пути. Тем самым помогали нашим коллегам-морякам в деле снабжения северных районов страны в период летней арктической навигации. По крайней мере, так было, пока не грянули экономические и прочие реформы начала 90-х годов...

Феликс ЦЫГАНЕНКО.
Фото из Интернета.



МАМОНТ В МУЗЕЕ

В феврале музей Мурманского морского пароходства пополнился удивительной находкой, которой, по имеющейся у нас информации, нет ни в одном хранилище города и области. Дети недавно ушедшего из жизни полярного капитана пароходства Бориса Хлебникова преподнесли в дар музею фрагмент трубчатой кости ноги мамонта.

Необычный подарок находился в квартире капитана с 1982 года, с того времени, когда Борис Константинович еще работал капитаном ледовой разведки в штабе морских операций Западного района Арктики. Кость была найдена в бассейне реки Индигирки еще в 1970 году. Согласно сведениям, полученным учеными, таймырские мамонты обитали на Земле 40 тысяч лет назад. Численность их была велика. Больше всего их было в Сибири, а Сибирь всегда являлась «вечным холодильником Земли». Самое большое кладбище мамонтов, открытое учеными, находится на реке Берелях - нижнем притоке реки Индигирки. Мамонт - это вымерший слой отряда хоботных, растительноядное животное с массивным туловищем на столбообразных ногах. Этот вид животных достигал пяти с половиной метров длины и более трех метров высоты.

Подаренный артефакт пополнил экспозицию нашего музея и вызывает большой интерес у посетителей.

Валентина КАРЕПОВА.
Фото Дмитрия ВИЛЬЦЕНА.



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.

С глубоким прискорбием сообщаем, что 17 февраля в г. Москве ушел из жизни Литвинов Анатолий Клементьевич - ветеран труда, награжденный медалями «За трудовую доблесть» и «300 лет Российскому флоту», капитан транспортных судов. Стаж его работы в пароходстве 33 года.

10 марта в г. Санкт-Петербурге ушел из жизни Ковалевский Константин Константинович - почетный полярник, ветеран труда, капитан транспортных судов. Стаж его работы в пароходстве 44 года.

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





Поздравляем вас, коллеги!

В апреле будут принимать поздравления с юбилейными датами наши коллеги - моряки и береговые работники нашей компании:

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

Тимофеев Юрий Константинович - второй механик теплохода «Павел Вавилов»;

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

Окс Александр Аскарлович - старший электромеханик теплохода «Юрий Аршеневский»;

Букин Игорь Евгеньевич - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Поморье»;

Пенечко Сергей Артурович - мастер производственного обучения;

Шершнев Андрей Никифорович - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса танкера «Варзуга»;

Хорошев Валерий Михайлович - электромеханик теплохода «Павел Вавилов»;

Яровой Геннадий Михайлович - старший механик теплохода «Новая Земля»;

Джибладзе Игорь Георгиевич - старший моторист-электросварщик теплохода «Капитан Данилкин»;

Заец Валерий Петрович - инженер-механик группы суперинтендантов управления технической эксплуатации флота;

Львов Сергей Владимирович - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Виктор Ткачев»;

Фуганов Юрий Яковлевич - матрос 1-го класса танкера «Натали»;

Хитров Игорь Александрович - помощник капитана по радиоэлектронике ледокола «Владимир Игнатюк»;

Герасимчук Олег Владимирович - матрос 1-го класса теплохода «Петр Великий»;

Лопаткина Алла Васильевна - буфетчик-камбузник танкера «Натали»;

Михайлов Сергей Анатольевич - третий помощник капитана теплохода «Юрий Аршеневский»;

Скурлатов Александр Николаевич - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Михаил Кутузов»;

Скосягин Павел Иванович - матрос 1-го класса теплохода «Александр Суворов»;

Сегникова Ольга Евгеньевна - первый заместитель главного бухгалтера департамента бухгалтерского учета и отчетности;

Попов Олег Геннадьевич - второй помощник капитана танкера «Индиго»;

Васильев Дмитрий Геннадьевич - четвертый механик теплохода «Грумант».

Вам, родившимся в апреле 1944, 1949, 1954, 1959, 1964, 1969, 1974, 1979 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).

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Мустафину Зайнап Гиниятуловну - ветерана труда, участницу Великой Отечественной войны, оператора отдела АСУ информационно-вычислительного центра, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 35 лет.

С 80-летием

Агофонова Олега Ивановича - ветерана труда, почетного полярника, капитана ледоколов, проживающего в г. Пушкине Ленинградской области. Стаж его работы в пароходстве - 43 года.

Смирнова Владимира Григорьевича - почетного работника морского флота, старшего моториста плавсостава, проживающего в г. Устюжна Вологодской области. Стаж его работы в пароходстве - 38 лет.

С 75-летием

Громова Анастасия Алексеевича - почетного работника морского флота, ветерана пароходства, старшего судового механика, проживающего в Воронежской области. Стаж его работы в пароходстве - 44 года.

Колоскову Раису Васильевну - ветерана труда, уборщицу гостиницы «Морьяк», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 26 лет.

Мошников Виктор Алексеевича - ветерана труда, почетного полярника, проживающего в Архангельской области. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

Соляника Евгения Яковлевича - ветерана пароходства, механика плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

Терскую Антонину Павловну - ветерана пароходства, судового пекаря, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 33 года.

Яковлеву Нину Алексеевну - ветерана труда, стрелка военизированной охраны пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 6 лет.

С 70-летием

Анисимову Галину Ивановну - горничную гостиницы «Морьяк», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 17 лет.

Зеленюк Тамару Ивановну - ветерана пароходства, техника отдела АСУ информационно-вычислительного центра пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

Пхаладзе Екатерину Михайловну - заведующую хозяйством детских яслей № 51, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 15 лет.

Хардаминову Надежду Ивановну - ветерана труда, контролера военизированной охраны пароходства, проживающую в г. Архангельске. Стаж ее работы в пароходстве - 10 лет.

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



ИЗ ПОЧТЫ РЕДАКЦИИ

Борис Спиридонов, ветеран Мурманского морского пароходства:

«Феликс из Киева: «Как поживаете? Что нового?» И ему, и в Мурманск, Екатеринбург и Подмоскowie: ТРЕВОГА И РАСТЕРЯННОСТЬ.

Информация односторонняя: ТВ каналы РФ отключены.

По национальным: «Оккупация, аннексия, война с Россией, дадим отпор, объявляем мобилизацию, Запад нам поможет!» Картинки: танки направляются к границе с Россией, вдоль границы выкопана траншея глубиной 2 м, шириной - 4. «Танки агрессора не пройдут!»

Сын звонит: «Пап, если повестка придет по мобилизации, что делать?» - «Давал присягу - должен идти. Молим Бога, чтобы не пришлось стрелять в братьев!»

Да, я - великоросс. Да, никогда от этого не отрекусь. Да, должен вместе с собравшимися в Кремле ликовать: «Крым снова русский!». Да, должен радоваться: защитят русских в Крыму. НО... Но от дверей моего дома до гра-



ницы с Россией больше тысячи километров, а до села Угрюнов, где родился Степан Бандера, - менее тридцати. И у дверей разгромленного месяц назад управления милиции стоят в камуфляже «народные активисты». С автоматами Калашникова, захваченными у «преступной власти». А «народные депутаты» на камеру бьют руководителя Первого ТВ канала Украины, рычат: «Пиши заявление об отставке! Москалюга!».

УНЫНИЕ... И сердце болит. Нет, не получилась спокойная старость...



АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА

Начинается подписка на второе полугодие 2014 г.

НА ЭЛЕКТРОННУЮ И ПЕЧАТНУЮ ВЕРСИИ ГАЗЕТЫ

Подписка осуществляется во всех отделениях почтовой связи Мурманской области или в редакции по адресу: г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15, каб. 209

Телефон редакции (8152) 48-10-18, e-mail: press@mso.ru



арктическая звезда

Учредитель и издатель:
ОАО «Мурманское морское пароходство»
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Главный редактор И. ЮСУПОВА.

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

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций по Мурманской области.
Свидетельство ПИ № ТУ 51-00035 от 07.11.2008 г.
Размещение рекламы (8152) 48-10-18.

Адрес редакции: Россия, 183038 г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Телефон 481-018.
e-mail: press@mso.ru
Газета выходит один раз в месяц.

Тираж 1000 экз. Заказ № 389.
Подписано к печати 28.03.2014 г.: по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ОАО «МИПП «Север», Россия, 183624 г. Мурманск, ул. К. Маркса, 18.
Цена свободная.