



Тельняшка - морская душа

Довольно часто во флотской среде и других сообществах доводится слышать различные суждения о происхождении, предназначении, «правильности» и «неправильности» состава и расцветки одного из главных символов отечественного флота (а теперь и не только флота) - тельняшки. Итак, что же такое тельняшка?

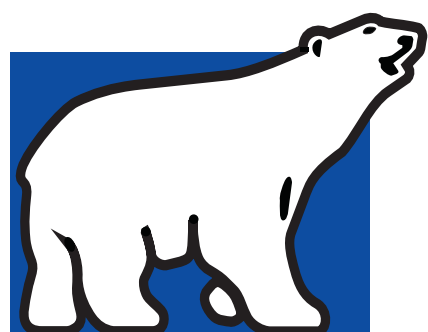
→ Стр. 6-7

Храбрецы в тылу фашистов

В октябре текущего года россияне отметили победную дату - 70-летие разгрома немецко-фашистских войск в Заполярье и Норвегии. К этой грандиозной военной операции готовились особенно внимательно и тщательно. Опытные военные штабисты Северного флота большую нагрузку возложили на разведку. Про одну из них я и хочу рассказать, ибо в ней принимал участие наш коллега по Мурманскому морскому пароходству, начальник радиостанции Михаил Костин.



→ Стр. 8



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 10
(7674)

31 октября
2014



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

«Моряк» глазами иностранных студентов



Студенты из России, Норвегии, Финляндии объединились в группы и представили свои идеи экологического дизайна для гостиницы «Моряк». Необычный конкурс бизнес-идей прошел в мурманском отеле «Азимут». По его итогам определились три группы победителей, чьи презентации получили высокие оценки членов жюри.

→ Стр. 3

Вечер для ветеранов в Кировке



14 октября в Доме культуры им. Кирова прошел традиционный вечер, посвященный празднику - Дню пожилого человека.

→ Стр. 5

СЧИТАЙ СЕБЯ БЛИЖЕ К ОПАСНОСТИ!



29 октября в центре по подготовке и переподготовке кадров (ЦПиПК) ОАО «Мурманское морское пароходство» состоялся конкурс профессионального мастерства по морским профессиям и специальностям. Конкурс был организован Мурманским индустриальным колледжем, Союзом промышленников и

предпринимателей Мурманской области, Мурманским морским пароходством в рамках регионального праздника профессионального мастерства «Профессионалы на Мурмане». Соревнования проводились в индивидуальном и командном зачетах.

Подробнее об этом читайте на стр. 4.

Наш хронограф



7 ноября - 110 лет назад (1904-1946) родился известный полярный капитан, Герой Советского Союза Михаил Прокопьевич Белоусов.

26 ноября - 120 лет со дня рождения (1894) И.Д. Папанина, известного советского полярника, дважды Героя Советского Союза. Его именем назван теплоход Мурманского пароходства.

БЮРОКРАТИЧЕСКИЕ ТОРОСЫ ПРЕОДОЛЕТЬ СЛОЖНЕЕ

9-10 октября в Санкт-Петербурге состоялся VII Международный форум «Транспортно-транзитный потенциал», в котором Мурманское морское пароходство приняло участие. С докладом выступил заместитель генерального директора - директор по судостроению Александр Прокофьев.

Это знаковое мероприятие транспортной отрасли, организованное при поддержке и участии Совета Федерации ФС РФ, Государственной Думы ФС РФ, Министерства транспорта РФ, профильных министерств и ведомств, региональных органов власти, коммерческих и некоммерческих организаций из 50 регионов России и 10 иностранных государств, собрал вместе более 500 участников.

В Российской Федерации транспорт является важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктур. Темы обсуждения на форуме коснулись актуальных тем. И, прежде всего, стратегии развития транспортной системы России с учетом присоединения новых территорий - Республики Крым и города федерального значения Севастополя. Как сообщил Сергей Аристов, заместитель министра транспорта РФ, это поставило перед транспортным комплексом задачу по скорейшему налаживанию транспортных связей с другими регионами страны. В целях ускорения социально-экономического развития новых субъектов в августе этого года Правительством была принята соответствующая федеральная целевая программа на период до 2020 года (Постановление Правительства от 11.08.2014 г. № 790). В рамках программы на развитие транспортной системы полуострова будет выделено более 418 млрд. рублей. В настоящее время Минтранс России объявил конкурс на проведение научно-исследовательской работы по подготовке предложений по транспортной схеме и плану транспортного обеспечения жизнедеятельности Республики Крым. Работа должна быть завершена в 4 квартале 2015 года. Кроме того, в этом году Правительство утвердило изменения в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года (Распоряжение Правительства от 11 июня 2014 г. № 1032). И работа по корректировке Транспортной стратегии

была уже завершена на момент вхождения новых субъектов.

На форуме не могли не уделить внимания одной из самых актуальных тем - развитию арктических регионов, которое предусмотрено «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года». Поскольку Мурманская область полностью входит в границы Арктической зоны РФ, то первым в рабочей сессии «Система грузоперевозок в Арктической зоне РФ» выступил заместитель губернатора Мурманской области Григорий Стратий. Он рассказал, что важным преимуществом Мурманской области является развитая транспортная, коммуникационная инфраструктура и близость к перспективным месторождениям нефти и газа на Арктическом шельфе. И представил основные транспортные предприятия, работающие в регионе.



В своем выступлении Григорий Стратий коснулся ближайших перспектив ФГУП «Атомфлот» и сообщил, что восстановление атомного лихтеровоза-контейнеровоза «Севморпуть» запланировано к 1 марта 2016 года. Задачи, которые будут стоять перед контейнеровозом - это традиционное обеспечение северного завоза, участие в освоении шельфа и разведке Павловского месторождения



свинцово-цинковых руд на Новой Земле, обеспечение развертывания присутствия военных группировок в Арктике, восстановление инфраструктуры аэродромов и портов Новосибирских островов, Земли Франца Иосифа и других районов крайнего Севера.

Наше государство ставит одной из приоритетных задач развитие экономики российской Арктики и увеличение грузопотока на трассах Северного морского пути. 75 лет Мурманское морское пароходство помогало решать эту задачу, обеспечивая базовую долю российских грузоперевозок в Арктике. Об этом в своем докладе рассказал заместитель генерального директора Мурманского морского пароходства Александр Прокофьев. Он сообщил, что Мурманское морское пароходство - многопрофильная компания, с большим стажем работы в Арктике, ясно видящая перспективы развития морского бизнеса, работающая с упреждением. Компания готова обеспечивать принятые договорные обязательства для полного удовлетворения запросов российских грузоперевозчиков. Но, к сожалению, существует ряд административных барьеров, которые сегодня ставят под сомнение реализацию намеченных планов компании.

Вызывают нарекание со стороны специалистов Мурманского морского пароходства отдельные положения действующих Правил плавания по СМП. В раз-

решениях на плавание судов с ледовым классом Arc-4 в акватории Северного морского пути самостоятельное плавание допускается при легком и среднем типах ледовых условий только в Карском море в период с июля по ноябрь, а в период с января по июнь и в декабре - только при легком типе ледовых условий по всей трассе. Но практика показала, что суда Мурманского пароходства с ледовым классом Arc-4 способны безопасно совершать самостоятельные переходы как при легком, так и при среднем типах ледовых условий на западном участке СМП. Тем не менее, имея ограничения в разрешении на плавание, зачастую приходится терять время в ожидании ледокольной проводки. «Мы считаем необходимым внести соответствующие изменения в критерии допуска судов на Северный морской путь. Кроме того, существует еще один важный аспект - это официально определяемый Росгидрометом на конкретном участке СМП тип ледовых условий, актуальность которых не всегда соответствует действительности, что может привести к невозможности осуществлять плавание по причине бюрократических торосов, хотя ледовые торосы могут быть вполне проходимыми», - сказал Александр Валерьевич.

Кроме того он сообщил, что планы, связываемые судовладельцами с прогнозируемым увеличением количества перевозимых грузов по трассам Северного морского пути, ставятся под сомнение утвержденными ФСТ тарифами на ледокольную проводку и Правилами их применения. Для многих грузовладельцев - конечных плательщиков сборов - они абсолютно не привлекательны. А с учетом вступления новых тарифов и Правил их применения в силу в апреле-мае текущего года, грузовладельцы фактически ощутят на себе их действие, начиная с ноября.

Подводя итоги своего выступления, Александр Прокофьев сказал, что ММП, как и все остальные российские судовладельцы, надеется на то, что нашим правительством будут приняты меры для защиты интересов отечественных судовладельцев, работающих под российским флагом.

**Подготовила
ИРИНА ЮСУПОВА.**



«МОРЯК» ГЛАЗАМИ ИНОСТРАННЫХ СТУДЕНТОВ

Студенты из России, Норвегии, Финляндии объединились в группы и представили свои идеи экологического дизайна для гостиницы «Морьяк». Необычный конкурс бизнес-идей прошел в мурманском отеле «Азимут». По его итогам определились три группы победителей, чьи презентации получили высокие оценки членов жюри.

Всю рабочую неделю с 20 по 24 октября в Мурманске на базе двух вузов - Международного института бизнес-образования (МИБО) и Мурманского государственного технического университета (МГТУ) - проходили мероприятия в рамках проекта «ПРАКТИКО-ОРИЕНТИРОВАННОЕ БУДУЩЕЕ - Открытая инновационная сеть сотрудничества местного бизнеса и студентов в Баренц-регионе» (PRACTIC FUTURE).

ИСТОРИЯ ПРОЕКТА

Ведущий партнер проекта - Арктический университет Норвегии - Университет Тромсе (Кампус Альта). Вузы-участники - Международный институт бизнес-образования (г. Мурманск), Мурманский государственный технический университет, Пе-

тербурговский государственный университет, Лапландский университет прикладных наук (Финляндия). Приграничное сотрудничество в сфере обучения предпринимательству между Россией и Скандинавией длится уже много лет. В этом направлении был реализован не-

один проект. Более двух лет назад между вузами-участниками было решено продолжить сотрудничество, но с упором не на теорию, а на практику. Осенью 2012 года был запущен нынешний проект PRACTIC FUTURE. Грант на реализацию был выдан Евросоюзом через собственную программу «Коларктик», финансирующую 50 проектов на территории Скандинавских стран, Мурманской и Архангельской областей, а также Ненецкого АО.

Участники проекта - студенты из России и Скандинавии, во время визита они встречались со специалистами в области предпринимательства, участвовали в тренингах по межкультурному взаимодействию в бизнесе, развивали и совершенствовали свои идеи. В рамках культурной программы были запланированы экскурсии по городу, а также посещение ледокола-музея «Ленин» и музея истории Мурманского морского пароходства.

Итогом всех мероприятий стал конкурс, для которого Международный институт бизнес-образования (МИБО) в Мурманске разработал два кейса-задания. Первый кейс касался разработки идеи для развития биз-



ЛУЧШИЙ ОПЫТ - СОБСТВЕННЫЙ

Участвовали в проекте 7 команд из студентов. Причем команды были смешанные, в них были представители как разных вузов, так и разных стран: в единой «связке» задачи решали и финны, и русские, и норвежцы.

По мнению организаторов, главная цель проекта - это не просто помочь компаниям-участникам выйти на новый этап развития рынка внутри существующего сегмента. «Самым важным для всех нас было дать возможность молодому поколению с университетской скамьи погрузиться в реальный бизнес, не в сухой анализ и книжную терминологию, а через определенный стресс получить навыки на практике, - рассказал член жюри Денис Креминский, предприниматель, представитель компании «My city». - Риска не было никакого, поскольку все происходило в игровой форме. Однако ребятам за короткий срок нужно было не просто сориентироваться в предложенном бизнесе, но и адаптироваться в коммуникативном плане, преодолеть языковой барьер».

КРОВАТЬ ИЗ ДЕРЕВЯННЫХ ПОДДОНОВ - МЕЧТА ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

Свои идеи по изменению интерьера гостиницы «Морьяк» и созданию экодизайна ребята смогли оформить в презентацию после изучения объекта изнутри, побывав в гостинице и осмотрев с экскурсией все помещения. Основные преобразования коснулись холла и стойки ресепшн, жилых номеров, элементов фасада здания. Некоторые студенты в своих идеях осмелились «посягнуть» даже на святое - логотип ком-

пании - белого медведя. Креативили, как говорится, на полную катушку - экспериментировали с изображением, цветом, придумывали origami-визитки из бумаги в форме мишки, «озеленяли» его, чтобы сделать более экологичным.

Предложенные студентами варианты декора преимущественно выполнены из современных материалов с минимальным экологическим ущербом. К примеру, одна из команд предложила в интерьере использовать мебель, сделанную из деревянных поддонов, оклеить стены экологически чистыми бумажными обоями, на которых изображены исторические эпизоды из жизни пароходства. Студенты также предлагали приобрести для гостиницы мебель из переработанной бумаги, популярность которой как материала сегодня набирает обороты во многих европейских странах.

Стоит отметить, что будущие предприниматели подошли к вопросу серьезно. Во многих презентациях были указаны даже расценки на предлагаемые материалы, а некоторые группы не поленились и нашли потенциальных поставщиков-партнеров, готовых уже завтра предоставить свои услуги Мурманскому морскому пароходству.

Жюри долго совещалось, чтобы выбрать лучших. Оценивали команды по разным критериям. Смотрели и на инновационную составляющую идею, и ее финансовую сторону и возможность реализации, и в целом - потенциал. Много внимания было уделено тому, насколько команда была способна не только представить, но и защитить свой проект, на качество ответов студентов на вопросы жюри, активность и, конечно же, умение работать в группе.

Награждение победителей состоялось вечером 24 октября в конгресс-отеле «Меридиан».

Ксения САПЕЛКИНА.
Фото из архива редакции.



трозаводский государственный университет, Лапландский университет прикладных наук (Финляндия).

Приграничное сотрудничество в сфере обучения предпринимательству между Россией и Скандинавией длится уже много лет. В этом направлении был реализован не-

неса компании из Финляндии - DataDrive, которая занимается созданием программного обеспечения для автошкол, второй - для структурного подразделения Мурманского морского пароходства - гостиницы «Морьяк».

«Ах, какая женщина! Мне б такую!»

Четверть века назад песня с такими словами была бешено популярна. Звучала из всех источников: в концертных залах, на радио, на телевидении, аудио- и видеомагнитофонах. А уж про рестораны и не говорю! Под любой аккомпанемент сладкоголосые исполнители пели и на «бис», и «по заявке моряка дальнего плавания». Но речь пойдет не о песне, а вот о той судьбоносной строчке, той, что вынесена в наш заголовок.

К началу 90-х флот пароходства обновился не только по техническим параметрам, но и, наконец-то, подумали о человеческих условиях размещения моряков. А то вот вспоминаю, что в 1970-х, когда я был

уже старшим электромехаником на дизель-электроходе, на шлюпочной палубе, где кроме меня жили старпом, первый помощник, второй механик и начальник радиостанции, на всех был общий туалет и общий же душ. А тут - просторные каюты, двухкомнатные, с отдельными санблоками! Красота! Вот эта «двухкомнатность» и имеет отношение к сюжету.

Дружили второй механик со вторым помощником. И возраст одинаков (нет и 30), и вахту в одно время несут. Оба были холостыми, так что и на берегу отдыхали вместе. Но из последнего отпуска второй помощник, Олег, вернулся уже семейным человеком.

Когда судно приходило в Мурманск, то из разных городов слетались-съезжались жены на долгожданное свидание. Везли с собою трепет ожидания, накопленную нежность и - разные домашние вкусняшки, разносолы. Побаловать любимых.

Прилетела и к Олегу молодая жена. Звонит тот на следующий день другу: «Сергея, приходи в гости! С женой познакомлю, пирожков домашних поешь!». Пришел Сергей, увидел жену друга и не удержался

от восхищения: «Вот это женщина! Мне б такую!». А Людмила и отвечает: «А у меня есть! И точно такая. Лиза! - крикнула в другую комнату, - Лиза, выходи!» И вышла. Точная копия. Сестры-близняшки! Теперь уж Сергей не отрывал глаз от новой знакомой.

В общем, после очередного отпуска и он вернулся молодоженом.

А вы говорите - только в песнях...

Борис СПИРИДОНОВ,
бывший старший
электромеханик.



СЧИТАЙ СЕБЯ БЛИЖЕ К ОПАСНОСТИ!

(Начало на стр. 1.)

Ребята, учащиеся третьих курсов Мурманского индустриального колледжа и Мурманского морского рыбопромышленного колледжа им. Месяцева (средней мореходки. - Прим. авт.), соревновались как в индивидуальных, так и в командных заданиях. Своей командой - «экипажем» будущие моряки спасали терпящее бедствие судно, заделывали бортовую пробоину различными способами, надевали гидрокостюмы, в мини-бассейне забирались в сброшенный на воду плот и спасали «пострадавшего» в воде. А вот прежде чем пройти испытание в дымовом лабиринте, в реальности заполненном дымом, ребятам еще предстояло правильно и последова-

тельно надеть на себя снаряжение пожарного, дыхательный аппарат и показать, как они умеют работать с первичными средствами пожаротушения.

В составе жюри конкурса - более чем компетентные представители разных морских организаций города. От Союза рыбопромышленников Севера оценивать старания молодежи был приглашен начальник отдела флота Николай Демьяненко:

- Мероприятие важное. У нас много моряков проходит подготовку здесь, в ЦПиПК Мурманского пароходства, - и рядовой, и командный составы, - сказал он. - Моряки обязаны знать все то, чему здесь обучают. От этого напрямую зависит, останутся они

жить или нет, попав в чрезвычайную ситуацию.

С особым волнением за действиями своих подопечных наблюдал преподаватель ММРК Александр Винник. «На судне в море может произойти все что угодно, - сказал он. - Мы говорим, не дай Бог, чтобы произошло, но готовым нужно быть всегда. Мне интересно, как преподавателю, посмотреть, что мы упустили в подготовке, где и что не объяснили».

Александр Винник работает в мореходке на кафедре судоводителей. Он - капитан с большим стажем. «У нас, у штурманов, есть такая поговорка: «Считай себя ближе к опасности!». Хочется понять, как наши курсанты поведут себя в той или иной си-

туации, готовы ли они к ней. А если им придется попасть в неприятность, и тем более спасти жизнь человека, все должно быть отработано до мелочей, профессионально».

В командном первенстве первое место заняли курсанты средней мореходки. Наверное, это не случайно. Ребята уже со второго курса проходят практику на легендарном барке «Седов» - это настоящая школа жизни для любого начинающего моряка, со всей строгостью подтверждающей свои знания требованиям международных конвенций. В средней мореходке сохранились старая школа и дань традициям, поэтому ее выпускники особенно ценятся на всех флотах.





ПЕРВЫЕ ШАГИ В МОРСКОМ ДЕЛЕ

- «Седов» - это первая ступень морской практики, романтика парусного флота. Здесь новичок определяется в выборе - идти ему дальше в море или нет. Да, сложно. Но когда он, придя на «Седов», видит, как красиво пенится за кормой вода, как она в зависимости от флоры и фауны меняет цвета, как луна ныряет в паруса... Он понимает, что это на всю жизнь», - рассказал А. Винник.

Возможно, так с выбором будущей профессии определился победитель в индивидуальных соревнованиях, завоевавший заслуженное 1-е место, курсант мореходки - Алексей Лебединский. В профессию он точно пошел по стопам своего отца - старшего механика Мурманского морского пароходства Александра Лебединского, который сегодня трудится на теплоходе «А. Суворов». Сам Алексей в этом году проходил производственную практику на «Клавдии

Еланской». На предстоящей выставке «СевТЭК», которая пройдет в Мурманске с 18 по 20 ноября, ему из рук заместителя губернатора Мурманской области в торжественной обстановке будет вручен диплом, выданный Союзом промышленников и предпринимателей Мурманской области. От пароходства курсант-победитель получил сертификат на сумму 10 000 рублей на прохождение любого курса обучения в ЦПиПК сроком на пять ближайших лет.

Азарт, командный дух, желание преодолеть препятствие, выполнить задание и быть в лидерах - такой настрой участников взбудрил всех и создал хорошую атмосферу. И организаторы, и преподаватели, и даже сами конкурсанты остались довольны мероприятием. И решили, что такие конкурсы обязательно нужно проводить каждый год. Вручала награды Светлана Шевелева, начальник управления трудовыми ресурсами ОАО «ММП». Отвечая на вопросы журналистов, освещавших конкурс, она сказала следующее:

- Когда Мурманский индустриальный колледж и Союз промышленников и предпринимателей предложили нам поучаство-



вать в этом проекте, мы с удовольствием согласились и предложили в качестве базы свой центр. Не секрет, что профессия моряка сегодня не так престижна, как раньше, и молодежь неохотно идет в море. Мы все вместе должны попытаться изменить эту ситуацию и сделать все, чтобы воспитать достойных преемников!

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.



СОБЫТИЕ

ВЕЧЕР ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ В КИРОВКЕ

14 октября в Доме культуры им. Кирова прошел традиционный вечер, посвященный празднику - Дню пожилого человека. Как всегда, гостеприимный дворец распахнул свои двери для наших ветеранов, бывших работников Мурманского морского пароходства.



ТЕЛЬНЯШКА - МОРСКАЯ ДУША

Довольно часто во флотской среде и других сообществах доводится слышать различные суждения о происхождении, предназначении, «правильности» и «неправильности» состава и расцветки одного из главных символов отечественного флота (а теперь и не только флота) - тельняшки. Причем некоторые из них ничего кроме вымысла в основе своей не имеют, но в большинстве случаев представляют собой исторические факты, обросшие, как днища кораблей и судов водорослями, всяческими искажениями и домыслами. Ну что тут поделаешь? Любят у нас травить байки! Итак, что же такое тельняшка?



Тельняшка (в народе также употребляется слово «тельник») - нательная полосатая рубаша (отсюда и название), которую как предмет униформы носят военнослужащие многих стран, но лишь в России она стала особым символом, отличительным знаком настоящих мужчин.

ПОЛОСАТЫЙ ПРИВЕТ ОТ АЛЕКСАНДРА II

Официальная дата рождения русской тельняшки 19 августа 1874 года. Именно в этот день российский император Александр II подписал указ о введении новой формы. Данным указом тельняшка (специальная нательная рубаша) была введена как часть обязательной формы одежды русского моряка. Также император утвердил «Положение о довольствии команд Морского ведомства по части амуниции и обмундирования», в котором говорилось, что данная форма одежды предназначена для «нижних чинов кораблей и флотских экипажей» русского флота. А сама тельняшка регламентировалась так: «Рубаша, вязанная из шерсти пополам с бумагой (с хлопком); цвет рубахи белый с синими поперечными полосами, отстоящими одна от другой на один вершок (44,45 мм). Ширина синих полос - четверть вершка (около 11 мм). Вес рубахи полагается не менее 80 золотников (344 грамма)...». Синие и белые поперечные полосы тельняшек соответствовали цветам Андреевского флага - официального флага русского военно-морского флота.

Предполагалось, что новая часть обмундирования будет отличаться удобством и функциональностью. За качеством материала, массой тельняшки следила специальная комиссия, осуществляющая выборочные проверки продукции мастерских.

СПАСАЛА ФРАНЦУЗОВ ОТ РУСАЛОК

Следует отметить, что вообще тельняшки - это не русское «изобретение». Некоторые историки сходятся во мнении, что первые тельняшки появились во



Авианаводчики. Нас мало, но мы в тельняшках.

Франции примерно в 1850 году. Представители французской фирмы «Сен-Жам», существующей и по сей день, заявляют, что тельняшка как предмет одежды изобретена в одноимённом городе (Saint James) 160-170 лет назад. Также существуют исторические факты, говорящие о том, что прообраз первых тельняшек появился много веков назад у бретонских моряков. Достаточно длинные чёрно-белые рубахи, по их мнению, давали возможность спастись от злых морских духов - русалок и морского дьявола, которым страшили любого человека, выходящего в открытое море.

Другие прообразы тельняшки появились во времена расцвета парусного флота, примерно в начале XVIII века, и были «рождены самой жизнью». Ведь тельняшка не только «оберегала» от легендарного морского дьявола, но и была очень практичной - хорошо сохраняла тепло, позволяла согреться даже при порывистом ветре в открытом море, плотно облекала тело, не ограничивая движений при любой работе, а также достаточно быстро высыхала при намокании непосредственно на теле.

ВЯЗАНИЕ КРЮЧКОМ УСПОКАИВАЛО НЕРВЫ

С самого начала тельняшка была полосатой - полосы тельника были цветными и потому хорошо заметными на фоне неба, светлых парусов, а человека, оказавшегося за бортом, в темной воде было легче заметить. Матросы сами нашивали полосы на рубахи или вязали тельняшки крючком. Этот процесс хорошо успокаивал нервы и позволял разнообразить время вне вахты. Однако при таком подходе получался неимоверный разнобой покроев, цветов и полос, поэтому «полосатая рубаша» считалась неуставной формой одежды, и за ее ношение наказывали - в начале XVIII века практически во всех европейских флотах ввели единую форму одежды. Моряки стали носить казенное белье, узкие короткие брюки с чулками, форменные кафтаны и высокие шляпы. Лишь к середине XIX века, когда в моду вошла голландская морская форма из

короткого бушлата, брюк-клеш и куртки с глубоким вырезом на груди, в который тельняшка вписалась идеально, отношение к тельняшке изменилось, и ее включили в форму моряка.

В России же традиция ношения тельняшек начала формироваться по одним данным с 1862, по другим, с 1866 года. Военные реформы 1865-1874 годов сильно изменили облик Вооруженных сил России. Вместо узких кителей с неудобными стоячими воротниками русские матросы стали носить удобные фланелевые голландские рубахи с вырезом на груди. Под «фланку» надевалась нательная рубашка. Есть сообщения, что поначалу тельняшки выдавались только участникам дальних походов, ими особо гордились и берегли. В одном из рапортов того времени так говорится о ношении тель-

няшки: «...нижние чины... преимущественно надевали их в воскресные и праздничные дни при увольнении на берег... и во всех случаях, когда требовалось быть щегольски одетыми...»

«НАС МАЛО, НО МЫ В ТЕЛЬНЯШКАХ!»

Первое время тельняшки закупали за границей, и лишь потом их производство было налажено в России. Массовое мануфактурное производство тельняшек впервые началось на фабрике Керстена в Санкт-Петербурге (после революции - фабрика «Красное знамя»). Причем изначально белые полосы были в четыре раза шире синих. Лишь в 1912 году они стали одинаковыми и составили по ширине четверть вершка - примерно 11 мм. Тогда же изменился и материал - тельняшку стали изготавливать из хлопка и шерсти. А вот цвет полос оставался неизменным - белые и темно-синие.

После революции 1917 года тельняшка нисколько не потеряла своей популярности, носить ее по-прежнему было престижно. Тельняшки революционных матросов Гражданской войны, матросов флотских экипажей и бойцов морской пехоты Великой Отечественной сделали ношение этого элемента форменной одежды весьма популярным в качестве романтического символа моря, морской службы, храбрости и удачи. Тельняшка получила прозвище «морская душа». Известна поговорка: «Нас мало, но мы в тельняшках!».

Помимо бело-синих тельняшек в советское время, появились новые «цветовые решения». Например, морская пехота и речники носили тельняшки с черными полосками, а при создании формы для ВДВ в 1969 году, по аналогии с формой моряков, тельняшки вошли в состав формы и у десантников, но цвет полосок был изме-



245. Савицкий Г. Художественная выставка XX лет РККА... 1938

нен на небесно-голубой. После распада Советского Союза тельняшки с полосками разных цветов были разработаны и официально утверждены и для других родов войск Российской Федерации: черные (подводные силы ВМФ и морская пехота), зеленые (погранвойска), краповые (спецназ ВВ МВД), васильковые (спецназ ФСБ, Президентский полк), оранжевые (МЧС). Также морская тельняшка входит в комплект формы курсантов военно-морских и гражданских морских и речных учебных заведений. Однако именно бело-синей тельняшке суждено было стать не только

«любимицей» моряков, но и символом доблести и братства. Моряки всех поколений русского флота называют ее «морской душой» и с удовольствием носят не только во флоте, но и в быту.

ТЕЛЬНЯШКА В ТRENDE

Популярна тельняшка не только у профессионалов, но и среди обывателей - как у взрослых, так и у детей. Она давно стала не только элементом морской амуниции, но и предметом гардероба многих людей, не связанных с флотом.

Например, известным популяризатором этой «полосатой рубахи» является французский модельер Жан-Поль Готье, представивший в 1990-х годах несколько коллекций прет-а-порте в сине-белую полоску.

Несмотря на французское происхождение, сегодня во многих странах мира тельняшка воспринимается именно как российский военный атрибут. Тельняшки моряков, морских пехотинцев и десантников нередко вселяли ужас в противника в ходе самых разных войн и военных конфликтов. Гитлеровцы называли советских моряков, демонстрирующих чудеса мужества и беспримерного героизма, «дьяволами в тельняшках». Тельняшка советского десантника, олицетворяющая волю к победе и стойкость характера, до сих пор вызывает уважение даже среди тех афганцев, которые воевали с частями Ограниченного контингента Советских войск в республике Афганистан.

За свою стосорокалетнюю историю тельняшка претерпела некоторые изменения, сохранив свою полосатую сущность. Об изменении цвета и ширины полос написано выше. Не хочется опу-

скасть и тот факт, что многие флотские традиции, видоизменившись в той или иной степени, перекечевали вместе с тельняшкой в другие рода Вооруженных сил. Например, исключительное право ношения тельняшки связано с водной стихией и возникло с самого появления ее среди атрибутов формы бойца Воздушно-десантных войск - первоначально бело-голубую тельняшку вручали тем десанникам, которые успешно выполнили прыжок с парашютом на водную гладь. Среди советских военнослужащих в Афганистане, не принадлежащих к десантному братству, существовал ряд традиций, связанных с тельняшкой десантника. Так, летный состав и некоторые другие специалисты ВВС получали негласное право носить этот символ доблести лишь после совершения определенного количества боевых вылетов или непосредственного участия в боевых операциях.

Независимо от цвета и принадлежности к определенному роду войск Вооруженных сил России тельняшка давно

превратилась в нечто большее, чем просто предмет военной формы. Это наследие, которое овеяно славой предков, отношение к которому и в последующие годы будет особенным.

О русской тельняшке можно рассказывать бесконечно. И о том, сколько полос на ней, и чем отличается настоящая флотская тельняшка от всех остальных, и почему она такая длинная, и как трансформировалась в майку, и какая тельняшка теплее - вязаная или «с начесом», и многое-многое другое. Думаю, нашим читателям есть чем поделиться из своего богатого опыта, включая историю, связанные с тельняшкой, и не только. Кстати, а кто знает, почему на Военно-морском флоте матросы по-прежнему носят клеша и сохранился клапан на пуговицах? С нетерпением ждем ваших ответов.

Юрий ГУТЯН.

По материалам сайтов Военное обозрение, Википедия и Calend.ru. Также использованы фотографии из семейного архива Ю. Гутяна.



Дед Яков, 1916 год. Архив Ю. Гутяна.



Дед Яков, 1914 год. Фото из семейного архива Ю. Гутяна.



А помнишь, брат?

ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Горбунова Евгения Аркадьевича - ветерана труда, матроса плавсостава, проживающего на Украине. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

С 80-летием

Бубенцова Валентина Александровича - ветерана труда, сантехника механической прачечной, проживающего в Тверской области. Стаж его работы в пароходстве - 29 лет.

С 75-летием

Граудаса Валерия Александровича - ветерана труда, старшего моториста ледокола «Ермак», проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

Журавлева Сергея Ивановича - почетного работника морского флота, ветерана пароходства, проживающего во Владимире. Стаж его работы в пароходстве - 45 лет.

Соцкову Нину Ивановну - ветерана труда, воспитателя детского сада, проживающую в Карелии. Стаж ее работы в пароходстве - 22 года.

С 70-летием

Иванову Людмилу Григорьевну - ветерана пароходства, инженера-конструктора конструкторского бюро, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 40 лет.

Каменского Валерия Александровича - почетного полярника, ветерана паро-

ходства, боцмана плавсостава, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

Лебедева Владимира Семеновича - ветерана пароходства, моториста 1-го класса плавсостава, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 35 лет.

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

Поздравляем вас, коллеги!

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

Василихин Владимир Владимирович - 4-й механик теплохода «Заполярье»;

Исламова Ольга Владимировна - начальник отдела бюджетов и экономических расчетов ДЭиФ;

Колесников Николай Иванович - капитан теплохода «Свиридов»;

Клочков Иван Львович - старший механик теплохода «Новая Земля»;

Бунеев Александр Иванович - электромеханик теплохода «Петр Великий»;

Яшкин Александр Николаевич - повар 2-й категории теплохода «Александр Суворов»;

Хоменко Владимир Иванович - моторист 1-го кл. теплохода «Павел Вавилов»;

Момотов Игорь Геннадиевич - старший моторист теплохода «Клавдия Еланская»;

Гришков Анатолий Викторович - 1-й старший электромеханик танкера «Индига»;

Подъяпольский Сергей Николаевич - слесарь-сантехник 4-го разряда группы ремонта зданий и сооружений АХС ДЭБОиВФ.

Вам, родившимся в октябре 1954, 1959, 1964, 1969, 1974 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).



ЧТОБЫ ПОМНИЛИ...

ХРАБРЕЦЫ В ТЫЛУ ФАШИСТОВ

В октябре текущего года россияне отметили победную дату - 70-летие разгрома немецко-фашистских войск в Заполярье и Норвегии. К этой грандиозной военной операции готовились особенно внимательно и тщательно. Опытные военные штабисты Северного флота большую нагрузку возложили на разведку. Про одну из них я и хочу рассказать, ибо в ней принимал участие наш коллега по Мурманскому морскому пароходству, начальник радиостанции Михаил Костин. Ветераны пароходства знали его как скромного и работающего специалиста, и многие из нас даже не догадывались, что он боевой разведчик.



Дважды Герой Советского Союза Виктор Николаевич Леонов (второй медалью «Золотая Звезда» был награжден на Тихоокеанском флоте)

Группу начали создавать еще в конце 1943 года под руководством младшего лейтенанта Виктора Леонова (1916 - 2003). В нашем крае хорошо знают это имя. Особенно оно популярно в Полярном, где местные жители считают Леонова почетным гражданином. В. Леонов был умелым и решительным бойцом. В группу «Х-13» - такой мистический позывной дали разведчикам в штабе - он выделил самых опытных, терпеливых и смелых русских моряков. Выбор оказался удивительно удачным и верным.

Командиром группы стал старшина Владимир Ляндэ, его помощником - молчаливый и трудолюбивый краснофлотец Анатолий Игнатьев и третьим - радист-шифровальщик Михаил Костин. После двухмесячной изнурительной подготовки группу решили десантировать на норвежский полуостров Варангер.

Это случилось морозной ночью 10 февраля 1944 года. Полет совершали с секретного аэродрома на бомбардировщике, разведчики заняли места не в салоне, а в бомбовых люках. С самого начала все пошло

не так гладко. «Опытный» летчик в темноте умудрился сбросить своих пассажиров на 30 км дальше от намеченной точки высадки. К тому же командир группы Ляндэ из-за сильного порыва ветра приземлился на камни и повредил ногу.

Собравшись вместе, они затаились среди валунов, вслушиваясь в предательскую тишину. Теперь они были совершенно одни - без документов, биографий и даже собственных имен. У них остались только клички, которые теперь должны были произносить шепотом: Моряк, Смелый и Знаток. Продержаться им наметили три месяца и не погибнуть.

А у этих ребят были обычные судьбы, как у миллиона их ровесников. Владимир Ляндэ, Моряк, родился в 1918 году в Ростове-на-Дону в семье рабочего, после окончания школы работал электриком, а затем бригадиром на «Ростсельмаше». Когда подошло время служить в армии, его направили на Черноморский флот.

Молчаливый и трудолюбивый Анатолий Игнатьев, Смелый, был на год младше и жил в Твери. Перед войной успел поработать токарем на вагоностроительном заводе.

А Михаил Костин, Знаток, родился в 1922 году в многодетной семье председателя колхоза в Кировской области. Уже с 16 лет ему пришлось самому зарабатывать. В 1938 году он приехал в Мурманск и поступил в морской рыбопромышленный техникум. Но с третьего курса пришлось уйти, так как семья ждала от него материальной помощи. Михаил быстро закончил учебно-курсовую комбинат и, получив профессию радиста, начал трудовую жизнь на судах «Морзверьрыбпрома».

Почти три часа, затаившись, ждали ребята самолет, который должен был доставить им основной запас продуктов. И только тишину нарушил звук подлетающего самолета, как взвилась зеленая ракета - это был сигнал, что рядом немцы. Поспешно сброшенный груз наши разведчики так и не нашли, хотя на его поиски потратили несколько дней.

Зима выдалась в тот год щедрой на снег и особенно на морозы. Наши бойцы с трудом пробрались на побережье, где должны были обосноваться для выполнения задания. Стали переносить туда снаряжение, при этом специально путая следы, делая многокилометровые петли, чтобы запутать германцев. Первая ходка прошла успешно, но они не расслабились. И это их спасло. Возвращаясь в очередной раз к своему месту, километрах в трех от него едва не столкнулись с горными егерями, которых было более десятка. Видимо, те обнаружили лыжню, проложенную нашими раз-

ведчиками утром. Всего метров 40 отделяло от преследователей притаившихся за камнями и приготовившихся к бою моряков. Спасла быстро, как всегда бывает на Крайнем Севере зимой, надвинувшаяся темнота. Немецкие егеря уже не блистали лихостью в то время и не рисковали идти по «горячему» следу, а вернулись на сопку, где находились их убежища.

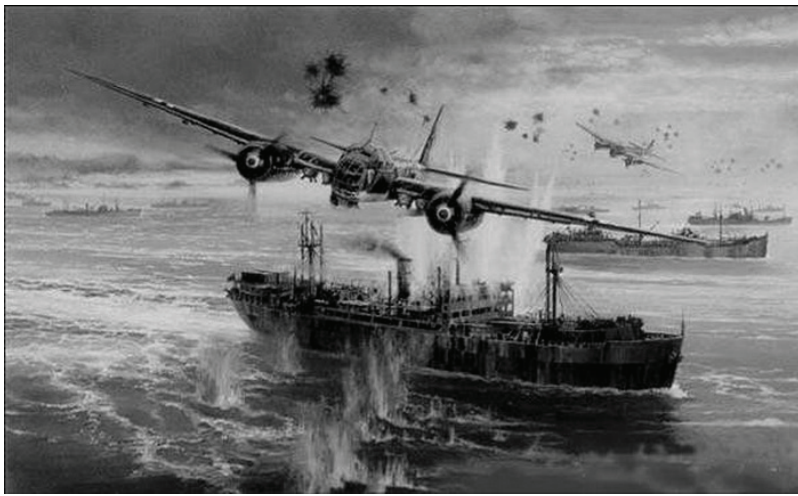
Сделав небольшой крюк, наши разведчики быстро добрались до наспех устроенного лагеря. Забрали радиостанцию, рюкзаки и, взвалив лыжи на плечи, ушли в сопки. Чтобы не оставлять следов, передвигались с камня на камень.

На новом месте соорудили из снега замаскированное жилище и старались совсем не выходить на открытое пространство. За морем наблюдали в бинокль и перископ.

Радист Знаток тщательно готовил разведданные и виртуозно отстукивал ключом. За короткое время на Большой земле принимали ценные сведения о движении немецких кораблей и транспортов, доставлявших грузы в Норвегию. Также сообщали в штаб о результатах ударов нашего флота и авиации. Радиопередача всегда шла в стороне от основной базы, а закончив сеанс, наши ребята уходили в сопки и так запутывали следы, что егеря даже с собаками не могли их обнаружить.

Тревожно жить и напряженно работать в снежной норе было тяжело. Воду для чая кипятили на миниатюрном костерке из сухого спирта. Но вскоре и он кончился, и бойцы остались без горячего чая. В начале апреля, как они ни старались аскетически питаться, продукты закончились. А тут еще испортилась погода. В первых числах мая в штаб пошла тревожная шифровка: «С 26 апреля без продуктов. О сухарях забыли. Духом не падаем».

Они, конечно, по молодости бодрлись, но от постоянного голода силы таяли. Обычная человеческая гордость не позволяла Ляндэ сообщить, что они сильно обморозились, болеют цингой, он сам жестко страдает от фурункулов, а Игнатьева мучают боли в легких. И только 10 мая пилот-доброволец, пробив низкую облачность, чуть не врезавшись в сопки, сбросил мешки с продуктами. Более 10 км волокли на себе



Находясь в тылу немцев почти 9 месяцев, группа Ляндэ обнаружила 77 конвоев. Вот как писал о них в своих воспоминаниях дважды Герой Советского Союза, морской пехотинец, разведчик, старший лейтенант В. Леонов: «По данным этой разведывательной группы подводники, летчики, катерники и артиллеристы Северного флота потопили более 50 транспортов и боевых кораблей немцев. Кроме того, разведчики систематически сообщали командованию о вылетах фашистских самолетов для нанесения ударов на наши объекты. Эти мужественные, отважные и волевые люди совершили настоящий боевой, подвиг притом без единого выстрела».

обессиленные разведчики спасательный груз.

А время неумолимо двигалось вперед. Прошла весна, а за ней лето, и на пороге осень. В штабе были довольны их работой и не думали снимать с задания. А ведь уже более полутора они находились на улице, без горячей пищи, в протухшей зимней одежде, без бани и элементарной санитарии. Лишь в конце октября 1944 года, когда сопки вновь оделись в снежные одеяния, ребята получили долгожданную радиogramму «о месте встречи».

Измученные и голодные парни на радостях решили плотно поесть остатками продуктов. И поплатились за эту неосмотрительность. Внезапно обрушившийся сильный шторм скомкал все намеченные планы. Еще целую неделю Моряк, Смелый и Знаток сидели без крошки хлеба. Единственными деликатесами стали забредшая по неосторожности лисичка да любопытные лемминги.

Но всему есть конец - пришел и долгожданный катер, но обессиленные разведчики уже были не в силах дойти до его борта. Экипаж на руках занес их в каюту. На базу в Полярный они прибыли 27 октября 1944 года. Так закончилась эта эпопея.

А 7 февраля 1945-го командование Северного флота подало рапорт о присвоении каждому участнику группы «Х-13» звания Героя Советского Союза. Было и второе представление, но оба остались без ответа.

Не очень удачно сложилась у них и мирная жизнь после разгрома нашей армией немецких фашистов. Первым ушел из жизни Анатолий Игнатьев. Его в 1947 году «съел» норвежский подарок - туберкулез. А Ляндэ был подло убит бандитом в своем родном городе в 1949 году. И только Михаил Костин, работавший в нашем пароходстве, прожил дольше всех и скончался в 1982 году.

Рашид САЛЯЕВ.



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.

С глубоким прискорбием сообщаем, что 16 октября на 90-м году ушла из жизни **Доброумова Ольга Трофимовна**, буфетчица Мурманского морского пароходства, участница Великой Отечественной войны, отработавшая в компании более 19 лет, проживавшая в Архангельске.

24 октября на 77-м году ушел из жизни **Февралев Николай Данилович**, старший моторист пароходства, ветеран труда и ММП, отработавший в компании более 34 лет, проживавший в Мурманске.

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



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

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.

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

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

Тираж 1000 экз. Заказ № 1553.
Подписано к печати 31.10.2014 г.:
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ОАО «МПП «Север»,
Россия, 183624 г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18.
Цена свободная.