



## Афганистан. 25 декабря 1979 года. Скорбный счет открыт

В декабре исполняется 35-я годовщина события, перевернувшего судьбы многих наших соотечественников, разделившего новейшую историю страны на «до» и «после» - 25 декабря 1979 года начался ввод советских войск на территорию Демократической Республики Афганистан.

→ Стр. 6

## Романтик Арктики

Для жителей Кольского полуострова и коллектива Мурманского морского пароходства его имя как родное. Горожане увековечили это имя в названии улицы, присвоили звание почетного гражданина города и поставили бюст, которому мысленно кланяешься, когда проходишь мимо. Естественно, бороздит морские просторы и теплоход с его именем.

→ Стр. 7



# АРКТИЧЕСКАЯ



№ 11  
(7675)

28 ноября  
2014

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

## Ремонт в Поднебесной



Универсальный теплоход ледового класса «Иван Папанин» прибыл в Китай для планового ремонта перед предстоящим очередным рейсом в Антарктиду.

→ Стр. 4-5

## День рождения капитана Каска



15 ноября 2014 года исполнилось 93 года нашему знаменитому капитану, почетному жителю Мурманской области Михаилу Гансовичу Каску. Руководство компании поздравило именинника с этой праздничной датой.

→ Стр. 5

# ИДЕМ АРКТИЧЕСКИМ КУРСОМ!



Во второй половине месяца в Мурманске прошла традиционная и уже третья по счету Мурманская международная деловая неделя (III ММДН). В этом году она была полностью посвящена арктическому курсу, взятому правительством Мурманской области.

В мае этого года наша область по указу президента РФ полностью вошла в состав сухопутных территорий Арктической зоны Российской Федерации. Как сообщил на пресс-

конференции, посвященной открытию Недели, вице-губернатор Алексей Тюкавин, область в своей стратегии социально-экономического развития сформировала главную свою задачу - стать центром развития Арктической зоны РФ к 2025 году. В связи с этим III ММДН - это одно из самых важных деловых событий года 2014 года.

Подробнее об этом читайте на стр. 2.

## Наш хронограф



3 декабря - 55 лет назад (1959) поднят Государственный флаг СССР на первом в мире атомном ледоколе «Ленин», вошедшем в состав флота Мурманского пароходства. После 30 лет работы в Арктике в 1989 г. атомоход выведен из эксплуатации. С августа 2008 г. ледокол находится в подчинении ФГУП «Атомфлот». В 2009 году на ледоколе открылся музей. 5 декабря - 70 лет назад (1944) в Баренцевом море был торпедирован и погиб пароход «Пролетарий» Мурманского морского пароходства.



# ИДЕМ АРКТИЧЕСКИМ КУРСОМ!

(Начало на стр. 1.)

Одним из ключевых мероприятий Недели стало пленарное заседание по теме «Арктическим курсом: новые вызовы и возможности» под председательством губернатора Мурманской области Марины Ковтун. Заседание собралось более 300 человек, среди которых были представители общественных и бизнес-организаций города и области, а также гости из разных северных регионов России. Это делегаты из арктических регионов России: Архангельской области, Ненецкого автономного округа, Республики Саха (Якутия) и Республики Коми. С гостями прежде всего обсуждалось то, какие совместные предложения мы можем выработать для федерального правительства, чтобы Арктическая зона РФ получила необходимые условия и льготы, позволяющие проектам успешно реализоваться.

В ходе пленарного заседания выступили: специальный представитель Президента Российской Федерации по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике, президент Ассоциации полярников Артур Чилингаров, член Совета Федерации Федерального Собрания РФ от Мурманской области Игорь Чернышенко, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Российской Федерации Сергей Горелик, представители органов власти арктических регионов России.

Губернатор Марина Ковтун, выступая на пленарном заседании III ММДН, сказала следующее:

«Все, что сегодня происходит, говорит о большом интересе со стороны российского бизнес-сообщества к перспективам развития Мурманской области.

Мы призываем все регионы российской Арктической зоны к консолидации, чтобы наш общий голос был услышан на федеральном уровне, чтобы планы развития Арктики не откладывались в долгий ящик», - отметила Марина Ковтун.

Артур Чилингаров в своем выступлении сказал, что Мурманская область идет верным арктическим курсом. «Я подумал, что Мурманск теперь можно назвать столицей Северного морского пути. Достигнутый в прошлом году объем грузоперевозок 3,8 млн. тонн по СМП был бы невозможен без участия Мурманска и атомного ледокольного флота. Область стала важной площадкой для межрегионального и международного сотрудничества».

«На арктических территориях России реализуются, несмотря ни на что, крупнейшие инвестиционные проекты, - сказал Игорь Чернышенко. - Проводится работа по повышению качества жизни северян, обеспечению экологической безопасности. Одно из ведущих мест в этой работе, бесспорно, принадлежит Мурманской области. Это не потому, что я патриот этого края, а потому что - это объективно. Незамерзающий морской порт, наличие атомного ледокольного флота, строящийся Мурманский транспортный узел, высокопрофессиональные и мужественные северяне - все это делает Мурманский регион локомотивом продвижения России в Арктику».

Он также отметил, что, к сожалению, в России не все пока еще совершенно в сфере правового и экономического развития Арктической зоны РФ: «Программа социально-экономического развития до 2020 года сегодня не финансируется в полном объеме. Сегодня нет единого госоргана по развитию Арктики».

Сергей Горелик в своем выступлении заявил, что наша страна сегодня нацелена на

успешную реализацию крупных арктических проектов, которые позволят использовать потенциал Северного морского пути как в западном, так и в восточном направлениях. Это прежде всего такие проекты, как строительство в Обской губе порта Сабетта мощностью 16,5 млн. тонн в год для осуществления перевалки сжиженного природного газа и газового конденсата (первая отгрузка по графику должна состояться в 2017 году). И строительство арктического комплекса по перевалке нефти с Новопортовского месторождения на севере полуострова Ямал мощностью 8,5 млн. тонн в год.

В завершение своего выступления С. Горелик проиллюстрировал на конкретных примерах работу, которая проводилась в портах Северного морского пути в 2014 году. Он рассказал о доставке грузов специального назначения на остров Котельный этим летом, дополнив сказанное слайдом с выгрузкой на припай грузов с т/х «Иван Панин», о работе в порту Сабетта.

«Преимущества жизни на Севере должны быть очевидными. Север снова должен стать перспективным для жизни и самореализации как для молодежи, так и для экономически активного населения, комфортным для пожилых людей. Северу нужен новый импульс для развития. Арктический вектор дает нам этот импульс, открывает перед нами новые вполне реальные перспективы развития северных территорий», - сообщила губернатор.

В ходе рабочей встречи Марина Ковтун и Артур Чилингаров обсудили дальнейшее развитие Арктической зоны, пути взаимодействия арктических субъектов между



собой и с федеральными структурами. Главный полярник страны поддержал тезис губернатора Мурманской области о необходимости сплочения всех арктических регионов для практического воплощения Стратегии развития Арктической зоны России, реализация которой ослабилась после упразднения министерства регионального развития, курировавшего воплощение Стратегии.

«Речь не идет о частных интересах Мурманской области. Мы смотрим шире. Речь идет об интересах страны. Нам нужна диалоговая площадка, где бы каждая территория могла представить свои конкурентные преимущества, ведь у каждого они свои. Сегодня арктические регионы выполняют свою особую роль в развитии этой территории», - подчеркнула Марина Ковтун.

Артур Чилингаров отметил, что развитием проектов в Арктике должна заниматься специально созданная государственная комиссия. Такой формат работы, по мнению спецпредставителя Президента РФ в Арктике и Антарктике, будет наиболее эффективным.



## ЗОЛОТЫЕ РУКИ МАСТЕРОВ

В рамках III Мурманской международной деловой недели прошла VII региональная выставка-ярмарка ремесленников и мастеров декоративно-прикладного искусства Мурманской области «Золотые руки мастеров-2014». Свои работы на ней представили народные умельцы из Мурманской области.

Интереснейшие экспонаты привезли из Ловозера - саамской столицы. Рукодельные сумочки, саамские шапки, обувь

из оленьего меха (бурки, тапки) и многое другое, что изготовили начинающие мастера из Северного национального колледжа.

«Это дипломные работы наших учеников, - рассказала Елена Кузьмина, старший преподаватель колледжа. - Самые красивые и яркие - это работы девочек, которые обучаются по специальности «Хозяйка усадьбы».

В ловозерском колледже среди девочек это достаточно популярная профессия,



которая сегодня достаточно востребована. Раньше были кустари-одиночки, а теперь ремесленники, чьи произведения ценны и всегда находят своего покупателя. По словам Елены Кузьминой, многие, кто здесь же на выставке представил свои работы, - бывшие ученики колледжа, теперь они уже предприниматели со своими мастерскими.

Елена Николаевна рассказала, что вышивка бисером, работа с оленьим мехом, выделка кожи - очень трудоемкие процессы. Требуют огромной усидчивости. Многие работы делаются полтора-два месяца. Девочки выделывают койбы (шкурки, снятые с оленьих ног - Прим.) для пошива бурок. Закупаются рога и кость оленя. Из ненатуральных материалов только бисер и сукно.



## 10 компаний морского сектора Норвегии ищут партнеров для сотрудничества

Такова тема семинара, который прошел 25 ноября на ледоколе «Ленин».

Семинар был организован морским сообществом «Арктический морской кластер» (Arctic Maritime Cluster), в которое входит 38 компаний из Северной Норвегии. Все эти компании вошли в кластер с целью обмена опытом, поскольку работают в схожих суровых арктических условиях. Это и судоходные компании, и судоремонтные предприятия, и поставщики услуг и оборудования, и поставщики образовательных услуг.

Эта встреча стала возможна благодаря организации «Инновации Норвегии» (Innovation Norway), учредителем которой является правительство Норвегии, и субсидируется она непосредственно государством. Она была создана в 1997 году и отстаивает национальные интересы Норвегии за границей, преимущественно в России, и помогает создать компании на территории другой страны с норвежским участием. Организация представлена в десятках стран по всему миру и во всех норвежских округах.

Помимо представителей норвежского бизнеса на встрече присутствовали - генеральный консул Норвегии Уле Андреас Линдемман, с российской стороны - генеральный директор НО «Ассоциация «Мурманшельф» Ольга Буч, представитель Innovation Norway в Санкт-Петербурге Николай Шавров, представители мурманского офиса Баренц-секретариата и многие другие. Нашу компанию на семинаре представил Дмитрий Филатов, специалист департамента эксплуатации флота.



## «Клавдия Еланская» продолжит ходить в Островной

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области проведен конкурс на заключение договора о транспортном обслуживании населения на территории Мурманской области на социально значимом межмуниципальном маршруте регулярных морских перевозок Мурманск - Островной - Мурманск в 2015-2017 годах. Решением комиссии договор на транспортное обслуживание на террито-

рии Мурманской области на социально значимом межмуниципальном маршруте регулярных морских перевозок будет заключен с ОАО «Мурманское морское пароходство»

Мурманское морское пароходство уже много лет участвует и побеждает в конкурсе на перевозки на этом маршруте, которые осуществляются по тарифам, регулируемым региональным правительством.



## Северный завоз топлива на Чукотку выполнен

4 ноября танкер «Индиго», выгрузив последнюю в этом году партию дизельного топлива в порту Певек, завершил северный завоз топлива в Чукотский автономный округ. Всего в этом году из Мурманска по Северному морскому пути было перевезено 80 тысяч тонн нефтепродуктов.

Государственное унитарное предприятие ЧАО «Чукотснаб», с которым Мурманское пароходство связывают долгосрочные отношения, является основным оптовым поставщиком ГСМ в Чукотский автономный округ.

Дизельное топливо, поставляемое «Чукотснаб», составляет более 60% от об-

щего объема завозимого на Чукотку горючего.

Дополнительно к транспортировке дизельного топлива на Чукотку танкеры Мурманского морского пароходства в нынешнюю летнюю навигацию выполнили несколько рейсов из портов Мурманск, Архангельск и Обской губы в

устья рек Анабар, Яна, Индигирка и Колыма. Они доставляли туда дизельное и авиационное топливо с распушкой нефтеналивных грузов на речные баржи для снабжения населенных пунктов Республики Саха (Якутия) и других северных территорий.



## III МУРМАНСКАЯ ДЕЛОВАЯ НЕДЕЛЯ

В другой секции было представлено кружево из Североморска. Мастерницы из народного самодельного коллектива клуба кружевоплетения «Северное кружево» выставили на обозрение традиционное вологодское кружево и заодно устроили для посетителей настоящий мастер-класс. Для этих целей кружевницы установили валик на подставке и с помощью коклюшек с намотанными

нитками показывали всем желающим, как происходит процесс плетения.

Выставка «Золотые руки мастеров» стала настоящей изюминкой III Мурманской международной деловой недели. Более 30 мастеров прикладного искусства продемонстрировали в Ледовом дворце свои работы и коллекции.

Ксения САПЕЛКИНА.  
Фото редакции.



Универсальный теплоход ледового класса «Иван Папанин» прибыл в Китай для планового ремонта перед предстоящим очередным рейсом в Антарктиду.

### ДЛЯ НИХ - ОБЫЧНАЯ РАБОТА

В направлении экипажа на ремонт судна задействованы многие службы пароходства. Обычная, на первый взгляд, работа подразумевает не только выбор исполнителя работ, материально-техническое и финансовое обеспечение судоремонта, но и подбор членов экипажа по должностям, прохождение ими необходимых квалификационных курсов, медицинское освидетельствование, получение визового разрешения на въезд в страну, заказ авиабилетов, оплата предстоящих расходов и многое, многое другое. Для моряков пароходства первые дни после отпуска начинаются с дверей службы кадров. И что немаловажно, дверь кабинета начальника управления трудовыми ресурсами Светланы Шевелевой всегда открыта для моряков. Это значит, что если у вас есть вопросы - их готовы выслушать и решить. Дипломатичное отношение к персоналу, доброжелательность,

# РЕМОНТ В ПОДНЕБЕСНОЙ

готовность к решению любых вопросов и позитивность в отношениях - это визитная карточка службы кадров ММП.

Полагал, что в кадрах должны работать «бывалые» моряки, имеющие опыт, знающие специфику флота и особенности контингента. Оказывается, и «на старуху бывает проруха», молодые специалисты могут работать профессионально и качественно, и в полной мере это относится к инспектору Осиповой Варваре Георгиевне. Многие моряки благодарны ей за понимание и помощь при направлении на судно.

Работа еще одной замечательной женщины для многих моряков незаметна, однако ее усилия и педантичность оказывают неоспоримую помощь при направлении экипажа на судно. Наталья Иосифовна Польская - хорошо известный человек в компании, в ее работе не может быть ни малейших ошибок, и она всегда отличается безукоризненным исполнением.

Каждый моряк перед направлением на судно обращается в бухгалтерию пароход-



Н. Польская.

ства для решения насущных финансовых вопросов, и он уверен, что его примут, внимательно выслушают и дадут квалифицированный ответ на заданный вопрос. В бухгалтерии пароходства работают не только опытные специалисты, но и без преувеличения умные и красивые женщины.

### КИТАЙ ВПЕРЕДИ ПЛАНЕТЫ ВСЕЙ

Мурманские моряки не первый раз в Китае, многие познакомились с Поднебесной еще при модернизации части флота компании в начале 2000 годов.

Выбор ремонтной базы для наших судов на китайских судоремонтных предприятиях - это оптимальный вариант сочетания минимальных сроков исполнения заказа с разумными ценами. Большинство предприятий сертифицированы по стандартам системы качества ISO 9000 и занимают лидирующие позиции в мировом рейтинге по

объему заказов. На китайских верфях выполняется широкий спектр судоремонтного сервиса - от диагностики, докования, трубопроводных, электротехнических, корпусно-сварочных и малярных работ до материально-технического снабжения оборудованием и запасными частями. В Китае есть представительство квалификационного общества «Российский морской регистр судоходства».

Лозунг «Учиться у Советского Союза» в Китайской Народной Республике был воспринят буквально и относился не только к образованию и культуре, но и прежде всего к социалистическим технологиям управления, опыту администрирования, статистики и учета. В Китае хорошо помнят совет, данный нашим руководством: «Учитесь больше на наших ошибках, чем на наших успехах». Китайцы досконально изучили и использовали на практике наш опыт и рекомендации. При помощи и поддержке СССР



В. Осипова.

## 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 90-летием

**Голенкову Зою Павловну** - ветерана труда, работавшую уборщицей учебно-курсового комбината, проживающую в Ульяновске. Стаж ее работы в пароходстве - 19 лет.

#### С 85-летием

**Ландграф Марию Николаевну** - почетного работника морского флота, ветерана труда, работавшую экономистом пароходства, проживающую в Вышнем Волочке Тверской области. Стаж ее работы в пароходстве - 38 лет.

**Юрченко Марию Андреевну** - работавшую горничной ДМО «Морьяк», проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 8 лет.

#### С 75-летием

**Веснина Михаила Гавриловича** - ветерана пароходства, работавшего боцманом в базе резерва, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 27 лет.

**Гусеву Елизавету Александровну** - работавшую инженером Проектно-сметной группы пароходства, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 8 лет.

**Головачева Юрия Яковлевича** - ветерана труда, почетного полярника, работавшего в пароходстве старшим помощником капитана на судах, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 16 лет.

**Жучкова Валерия Александровича** - ветерана труда, работавшего инженером теплотехники, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

**Лесных Владимира Алексеевича** - ветерана труда, работавшего капитаном, капитаном-наставником на судах пароходства, проживающего в Смоленской области. Стаж его работы в пароходстве - 38 лет.

**Мохнаткина Виктора Васильевича** - ветерана труда, почетного работника морского флота, работавшего поваром на

судах, проживающего в Вологодской области. Стаж его работы в пароходстве - 42 года.

**Нивину Марию Борисовну** - ветерана труда, работавшую печатницей типографии пароходства, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 30 лет.

**Никулину Анну Павловну** - ветерана труда, работавшую воспитателем детского сада № 22, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

**Панкратову Нину Алексеевну** - ветерана труда, работавшую дневальной на судах, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

**Сакова Евгения Ивановича** - ветерана пароходства, работавшего котельным машинистом на судах, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

**Шестакову Таисию Ивановну** - работавшую уборщицей мехпрачечной пароходства, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 31 год.

**Чертополохову Прасковью Ефимовну** - работавшую санитаркой в детском саду № 1, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 24 года.

#### С 70-летием

**Лосева Александра Петровича** - ветерана труда, работавшего матросом на судах, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 41 год.

**Ребренюк Ларису Романовну** - работавшую поваром на судах, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

**Ямщикова Анатолия Васильевича** - ветерана пароходства, награжденного знаком в память 200-летия управления водными и сухопутными сообщениями, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 28 лет.

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



Китай делал первые шаги к экономическому могуществу. Приезжая в Китай, понимаешь, как много можно сделать всего за несколько десятков лет, преобразить страну, сделать ее мировой экономической державой. Еще на подлете к аэропорту Шанхай наблюдал из иллюминатора бесконечные поля и фермы, заводы и кварталы новостроек с современными эстакадами.

Здесь используется каждый квадратный километр земли. Небоскребы растут ввысь как грибы после дождя, к сожалению, не всегда это шедевры архитектурного творчества, но иногда встречаются отдельные уникальные экземпляры, такие как Международная финансовый центр и телебашня в Гуанчжоу, конструкция которой основана на изобретении русского инженера В.Г.Шухова. Или прекрасный и современный Национальный центр исполнительских искусств в Пекине.

Меняются и жители Поднебесной. Китайцы невероятно быстро учатся всему. По сравнению с прошлыми годами современная молодежь намного свободнее стала общаться на английском языке. Одевается более ярко и разнообразно, я бы сказал,



более по-европейски. Супермаркеты завлекают рекламой известных мировых брендов: недорого можно купить джинсы Кавалли (Cavalli), костюм Бриони (Brioni), женщины покупают белье фирмы Триумф (Triumph) или сумочку от Прадо (Prado). Удивляет высокое качество работы, специалист вряд ли определит китайское исполнение от оригинального.

Китайская электроника давно завоевала мировой рынок. Большие электронные рынки везде одинаковы, такие же, как московская «Горбушка» или питерская

«Юнона». Если чего-то нет на прилавке, вам обязательно найдут то, что вы ищете. Будь то новейший iPhone или российский YotaPhone, роскошный Vertu или последняя версия iPad Air.

Китай, как и многие азиатские страны, отличается от европейских стран своей традиционной китайской кухней. В Европе сложился культ китайской еды и априори считается, что китайская еда - это что-то вкусное и полезное. На самом деле не каждому по вкусу поджаренные овощи, плавающие в свином жире. Почти полное отсутствие свежих овощей или салатов. В китайской кухне нет понятия последовательности в еде, здесь нет ничего необычного, когда десерт сочетается с мясом или рыбой. Пожалуй, одним из нейтральных и распространенных блюд китайской кухни является тофу - соевый творог. Дело в том, что у большинства китайцев организм устроен так, что он не способен переваривать лак-

тозу (молочный сахар). Поэтому, как это ни парадоксально, но россияне более всеядны в отличие от китайцев, если, конечно, вы не мусульманин, предпочитающий халяльную пищу, или индус-вегетарианец, или ортодоксальный еврей, признающий только кошерные продукты. Цены на обычную китайскую пищу очень демократичные, будь то знаменитая утка по-пекински или шанхайский лосось, если, конечно, не покупать экзотические продукты, такие как дуриан (durian) с его омерзительным запахом и превосходным вкусом или эксклюзивные сорта китайского чая. Однако в любом случае приятного аппетита, хорошего настроения, больше впечатлений и позитива!

**Из Китая**  
**Владимир ПАНТЕЛЕЕВ,**  
**помощник капитана**  
**по радиоэлектронике.**



## ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ КАПИТАНА КАСКА

15 ноября 2014 года исполнилось 93 года нашему знаменитому капитану, почетному жителю Мурманской области Михаилу Гансовичу Каску. Представители компании поздравили именинника с этой праздничной датой.

Глядя на Михаила Гансовича, сложно сказать, что ему уже 93. Он бодр, улыбка, не жалуется на самочувствие. Кажется, что время не властно над ним - по сей день видна морская выправка и дисциплина. Он живет по давно заведенному распорядку, сам готовит, убирает, ежедневно совершает пешие прогулки. Хотя и не так часто, но продолжает бывать на пародокских мероприятиях и посещать торжественные прие-

мы, устраиваемые для ветеранов области и почетных граждан.

Для капитана Каска Михаила Гансовича 93-й год его жизни знаменител тем, что ровно 55 лет назад 22 декабря 1959 года был поднят государственный флаг СССР на пассажирском теплоходе «Вацлав Воровский». Белоснежный красавец лайнер длиной более 120 метров и мощностью двигателя 8 тыс. л.с., развивавший недостижимую в те времена скорость - 18 узлов, прибыл в Мурманск 1 января 1960 года и сразу же стал флагманом пассажирского флота Мурманского пароходства. А уже 17 марта Каск на долгие 25 лет стал его бессменным капитаном.

В 1966 году Мурманское пароходство организовало первый арктический круиз на этом теплоходе по линии Архангельск - Игарка с заходом на Соловки, в Диксон, Дудинку, а на обратном пути - на остров Вайгач и в порт Мурманск. С 1967 года маршрут теплохода стал более привлекательным. «Вацлав Воровский» стал выполнять высокоширотные арктические кру-

изы с заходом на Землю Франца-Иосифа. Здесь туристов высаживали на острове Хейса, окруженном плавающими айсбергами и льдами. Вокруг бродили белые медведи, а на льдинах лежали огромные моржи. Рейсы моментально завоевали популярность в СССР. Запись на круизы растягивалась на годы. Четыре крупных арктических рейса возглавлял капитан Каск. Михаил Гансович оставался капитаном теплохода до выхода на пенсию в 1985 году. А в 1988 «Вацлав Воровский» был выведен из эксплуатации.

За весь период работы Каск не имел претензий со стороны клиентуры по перевозке грузов, а также жалоб от пассажиров теплохода. Много сил и энергии он отдавал созданию хороших условий для пассажиров в период пребывания их на судне, за что имел множество благодарностей от жителей всех населенных пунктов Кольского побережья и воин Северного флота, для которых теплоход был связующим звеном с Большой землей. Его знали и глубоко уважали жители всего побережья от Мурманска до Гренихи. За время работы М.Г. Каск воспитал из младших штурманов восемь капитанов дальнего плавания. Экипаж теплохода



«Вацлав Воровский» все годы работы подтверждал высокое звание «Экипаж коммунистического труда», а капитан Каск заслуженно носил звание «Лучший капитан ММФ» и неоднократно заносился на городскую Доску Почета.

В честь своего 93-го дня рождения почетный гражданин Мурманской области Михаил Гансович Каск, капитан пассажирских судов пароходства, надел на свой китель нагрудный знак «За безаварийную работу в течение 25 лет» и орден «Знак Почета».

**Валентина КАРЕПОВА.**  
**Фото И. ЮСУПОВОЙ.**



## Поздравляем вас, коллеги!

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

**Еремин Андрей Сергеевич** - начальник камеры (базовая ЭРНК);

**Оленин Алексей Александрович** - старший помощник капитана т/х «Кузьма Минин»;

**Новикова Евгения Александровна** - начальник валютного отдела;

**Шестухин Владимир Васильевич** - электромонтер по ремонту и обслуживанию эл/оборудования;

**Грачева Ирина Викторовна** - повар 2-й категории т/х «Петр Великий»;

**Рябов Павел Борисович** - капитан т/х «Михаил Кутузов»;

**Арчебасова Татьяна Анатольевна** - начальник отдела налогов и отчетности;

**Тарасенко Лариса Викторовна** - буфетчик т/х «Новая Земля»;

**Паламарчук Марина Александровна** - повар 2-й категории т/х «Северная Земля»;

**Кудинов Андрей Валерьевич** - крановщик 6-го разряда - матрос 2-го класса;

**Ганущак Оксана Михайловна** - бортпроводник т/х «Клавдия Еланская»;

**Лебедев Александр Константинович** - электромеханик т/х «Поморье»;

**Зюзин Виктор Иванович** - старший электрик т/х «Клавдия Еланская»;

**Сыкулева Любовь Семеновна** - буфетчик;

**Мекшун Василий Михайлович** - электросварщик 4-го разряда группы ремонта зданий и сооружений;

**Дудка Владимир Федорович** - матрос 1-го класса.

**Вам, родившимся в ноябре 1954, 1959, 1964, 1969, 1974 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденосного 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).**

# АФГАНИСТАН. 25 ДЕКАБРЯ 1979 ГОДА. СКОРБНЫЙ СЧЕТ ОТКРЫТ

## ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ И ВВОД ВОЙСК

В декабре исполняется 35-я годовщина события, перевернувшего судьбы многих наших соотечественников, разделившего новейшую историю страны на «до» и «после» - 25 декабря 1979 года начался ввод советских войск на территорию Демократической Республики Афганистан.

В данной статье мы опустим предысторию этого трагического события, его предпосылки и причины, оставим анализы и выводы, а напомним нашим читателям лишь основные его этапы, эпизоды и даты.

Решение о вводе войск в Афганистан было принято на заседании Политбюро ЦК КПСС 12 декабря 1979 года. По свидетельству генерала армии В.И.Варенникова, единственным членом Политбюро ЦК КПСС, не поддержавшим решение об отправке советских войск в Афганистан, был А.Н.Косыгин. 13 декабря была сформирована Оперативная группа Министерства обороны по Афганистану во главе с первым заместителем начальника Генерального штаба генералом армии С. Ахромеевым. 14 декабря в Баграм был направлен батальон 345-го гвардейского отдельного парашютно-десантного полка для усиления батальона 111-го гвардейского парашютно-десантного полка 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии, который с июля 1979 года охранял в Баграме находившиеся там советские военно-транспортные самолеты и вертолеты.

Развертывание и отмотивирование частей и соединений Туркестанского и Среднеазиатского военных округов проводилось по личному приказанию маршала Д.Ф.Устинова. В Туркестанском военном округе к вводу в Афганистан были подготовлены: полевое управление 40-й общевойсковой армии, две мотострелковые дивизии, армейская артиллерийская бригада, зенитно-ракетная бригада, десантно-штурмовая бригада, части боевого и тылового обеспечения, в Среднеазиатском военном округе - два мотострелковых полка, управление смешанного авиакорпуса, два авиакорпуса истребителей-бомбардировщиков, один истребительный авиакорпус, два вертолетных полка, части авиационно-технического и аэродромного обеспечения. В качестве резерва в обоих округах были отмотивированы еще три дивизии. На доукомплек-

тование частей было призвано из запаса более 50 тысяч человек из среднеазиатских республик и Казахстана, передано из народного хозяйства около 8 тысяч автомобилей и другой техники. Это было крупнейшее мобилизационное развертывание Советской Армии с 1945 года. Кроме того, к переброске в Афганистан также была подготовлена 103-я гвардейская воздушно-десантная дивизия из Белорусского военного округа, которая уже 14 декабря была перебросена на аэродромы в Туркестанском военном округе.

20 декабря 1979 года из Баграма в Кабул был перебросен «мусульманский батальон», который вошел в бригаду охраны дворца Амина, что существенно облегчило подготовку к запланированному его штурму. Для этой операции в середине декабря в Афганистан прибыли также две спецгруппы КГБ («Зенит» и «Гром»).

стремительно менялась, и в 12.00 поступило распоряжение на переход государственной границы СССР.

В 15.00 25 декабря начался ввод войск - 108-я Невельская дважды Краснознаменная мотострелковая дивизия Туркестанского военного округа начала переправу по понтонному мосту через реку Амударья в Кабульском направлении. Первым выдвигался 781-й отдельный ордена Красной Звезды разведывательный батальон. Одновременно началась переброска по воздуху десанта с посадкой самолетов на аэродромах Кабул и Баграм.

Для перевозки личного состава и техники 103-й гвардейской воздушно-десантной Краснознаменной орденов Ленина и Кутузова



350-го гвардейского парашютно-десантного полка 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии под командованием старшего лейтенанта Пугачева М.Н., представители 128-го гвардейского военно-транспортного авиационного полка, причем один из них - подполковник В.М. Негачев входил в состав оперативной группы штаба ТуркВО. На предварительную разведку места катастрофы утром 26 января 1980 года вылетел генерал А.А. Егоров на вертолете Ми-8. Начать сразу же поисково-спасательные работы в полном объеме не представлялось возможным, не было для этого ни сил, ни средств, ни погоды...

В ноябре 2009 года к тридцатилетию трагедии инициативной группой ветеранов войны в Афганистане на месте гибели их боевых товарищей был установлен памятный знак. Представлены фотографии с места событий. Мы помним наших братьев.

Юрий ГУТЯН. Фото автора.

К вечеру 23 декабря было доложено о готовности войск к вводу в Афганистан.

24 декабря директивой министра обороны СССР и начальника Генерального штаба были определены конкретные задачи на ввод и размещение советских войск на афганской территории. В Директиве говорилось: «...Принято решение о вводе некоторых контингентов советских войск, дислоцированных в южных районах нашей страны, на территорию Демократической Республики Афганистан в целях оказания помощи дружественному афганскому народу, а также создания благоприятных условий для воспрепятствования возможных антиафганских акций со стороны определенных государств». Участие советских войск в боевых действиях не предусматривалось, а также не был определен порядок применения оружия даже в целях самообороны. Предполагалось, что советские войска станут гарнизонами и возьмут под охрану важные промышленные и другие объекты, высвободив тем самым части афганской армии для активных действий против отрядов оппозиции, а также против возможного внешнего вмешательства.

Границу с Афганистаном было приказано перейти в 15.00 по московскому времени 27 декабря. Но еще утром 25 декабря по наведенному понтонному мосту через пограничную реку Амударья переправился 4-й батальон 56-й гвардейской десантно-штурмовой бригады, которому поставили задачу захватить высокогорный перевал Саланг на дороге Термез - Кабул с целью обеспечить беспрепятственный проход советских войск. Оперативная обстановка

дивизии имени 60-летия СССР и 345-го отдельного гвардейского Краснознаменного ордена Суворова парашютно-десантного полка было совершено 343 самолето-вылета, затрачено всего 47 часов. Всего в Кабул и Баграм за это время было доставлено 7700 человек личного состава, 894 единицы боевой техники и 1062 тонны различных грузов.

К полудню 27 декабря года части 103-й воздушно-десантной дивизии закончили десантирование посадочным способом в Кабуле. К этому времени над Баграмским аэродромом установили контроль 357-й гвардейский парашютно-десантный полк 103-й гвардейской парашютно-десантной дивизии и подразделения 345-го гвардейского отдельного парашютно-десантного полка. А вечером того же дня советские спецподразделения взяли штурмом дворец Тадж-Бек в Кабуле, более известный под названием Дворец Амина, во время штурма Хафизулла Амин был убит. Государственные учреждения в Кабуле захватили советские десантники.

## ПЕРВЫЕ ЖЕРТВЫ АФГАНСКОЙ ВОЙНЫ

К сожалению, при вводе войск не обошлось без жертв - боевая машина пехоты при передвижении колонны 108-й мотострелковой дивизии по горным серпантинам в условиях гололеда упала в пропасть, в результате чего погибло двое военнослужащих. Затем 25 декабря при заходе на посадку в Кабуле врезался в гору и взорвался самолет Ил-76М. На борту находилось 38 пассажиров и 7 членов экипажа. Среди пассажиров были десантники из состава



## СПРАВКА

На борту самолета Ил-76 находились и погибли:

члены экипажа: командир - капитан В.В.Головчин, помощник командира - старший лейтенант К.И. Шишов, штурман - старший лейтенант А.Н.Турбин, старший борттехник - капитан Ю.П.Елисеев, борттехник по АДО - лейтенант А.А.Трифонов, старший воздушный радист-оператор РЭБ - прапорщик Г.Л.Илюшкин, старший воздушный стрелок-радист - прапорщик Г.А. Шацкий.

Погибли находившиеся на борту заместитель командира 128-го гвардейского военно-транспортного авиационного полка по инженерно-авиационной службе подполковник Негачев В.М., входивший в состав оперативной группы штаба ТуркВО, старший инженер полка по авиационному оборудованию майор М.Н. Чурило, инженер эскадрильи по пилотажно-навигационным комплексам капитан А.Н. Зюба.

Погибли 35 десантников из состава 350-го гвардейского парашютно-десантного полка 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии под командованием старшего лейтенанта М.Н. Пугачева: прапорщик Г.М. Булат, прапорщик М.А. Голубев, прапорщик А.М.Терских; сержанты Иванько А.В., Микенас А.С. и многие другие.



Для жителей Кольского полуострова и коллектива Мурманского морского пароходства его имя как родное. Горожане увековечили это имя в названии улицы, присвоили звание почетного гражданина города и поставили бюст, которому мысленно кланяешься, когда проходишь мимо. Естественно, бороздит морские просторы и теплоход с его именем.

Иван Дмитриевич Папанин родился 29 ноября 1894 года - 120 лет назад - на Крымском полуострове в г. Севастополе. Он был первым ребенком в семье моряка Дмитрия Николаевича и Секлетины Петровны Папаниных. Они крестили его легендарным русским именем Иван. Родители не могли мечтать, что их первенец прославит фамилию на весь мир. А тем временем мировые события разворачивались так, что трудно было строить оптимистические планы на будущее. На пороге стоял трагический XX век с мировыми войнами, революциями и политическими склоками.

## ДЕТСТВО БЫЛО ТРУДОВЫМ

Семья Папаниных была большая и бедная. Юный Иван присматривал еще за восьмью братьями и сестрами. Напряженность бытовой жизни плохо отразилась на здоровье матери. Она подорвала здоровье и скоропостижно скончалась в возрасте 39 лет. Дмитрий Николаевич мужественно перенес уход супруги. Он прожил 96 лет и смог порадоваться успехам старшего сына.

А у Ивана Папанина, естественно, не было беззаботного детства. Успешно окончив 4-й класс земской школы, он в 12 лет уже начал трудиться слесарем на морском заводе. Хотя наш герой и был небольшого роста, а «пахал», как взрослый и опытный специалист. Это заметили вербовщики из г. Ревель и пригласили мальчишку к себе на завод на большой оклад, чем в его Севастополе. Но все планы по зарабатыванию больших денег прервала Первая мировая война. В ноябре того же года Иван Папанин возвращается в родной город, чтобы пойти защищать Отчизну, и становится моряком Черноморского флота.



Дважды Герой Советского Союза, начальник дрейфующей станции «СП-1» контр-адмирал И. Д. Папанин.



В декабре 1917 года в Севастополе установилась советская власть. В мае 1918-го город был оккупирован германскими войсками. Когда ушли немцы, их место заняли англичане, французы и греки. Но и им пришлось трусливо бежать, так как Красная армия и местное население дали понять, что они могут навеки остаться в Крыму, «поселившись» в братские могилы.

Иван Папанин все эти годы сражался с оружием в руках против иноземных интервентов. В 1920 году штаб морских сил направил И.Д. Папанина в г. Ростов в целях организации Азовско-Донской военной флотилии.

Гражданская война окончилась для него в 1932 году. Его перевели в Москву, где он около десяти лет трудился на командных должностях, окончил Высшие курсы связи. Относительно спокойные годы в столице СССР позволили ему практически познакомиться с Арктикой. По служебным делам он бывал в Архангельске и Мурманске. А осенью 1925 года Папанину выпало поехать в Якутию для организации связи с далекой республикой - на строительство радиостанции в Томмоте, расположенном на берегу Алдана, правого притока Лены.

Огромную территорию Якутии он рассмотрел на оленях и влюбился в этот суровый край. В 1932 году начальство отправило его на Землю Франца-Иосифа для постройки обсерватории. Его коллектив прибыл на этот остров на ледоколе «Малыгин». В поездку Иван Папанин взял и жену. Галина Кирилловна активно помогала мужу и всем, кто нес тяжелую северную вахту. Экспедиция завершилась успешно. Были построены первый жилой дом, смонтированы радио-, электро- и метеостанции. В различных точках архипелага проводились изучения флоры и фауны островов.

В 1934 году Папанин возглавил новую экспедицию. На мыс Челюскина их, а в группе было 32 человека, в том числе и две женщины, доставил пароход усиленного ледового класса «Александр Сибиряков».

Тот самый, экипаж которого в период Великой Отечественной войны вел бой с фашистским линкором «Адмирал Шеер». С Большой земли помогал полярникам и «дедушка» ледокольного флота «Ермак». Домой люди вернулись только в августе 1935-го.

Вот тогда и возникла идея о создании на Северном полюсе дрейфующей станции. Но осуществить ее сумели только 21 мая 1937 года. Вместе с И. Папаниным на дрейфующую льдину высадили геофизика Евгения Константиновича Федорова (1910-1981), радиста Эрнста Теодоровича Кренкеля (1903-1971) и гидролога Петра Петровича Ширинова (1905-1953). Эта группа вела активную научную работу.

Никому не было известно, каких сюрпризов можно ожидать от приютившей их льдины, которая оказалась очень «капризной». Она дрейфовала с довольно солидной скоростью, а в июне стали появляться трещины. Через некоторое время началось сильное торошение. Льдину несло на юг, и она стала быстро уменьшаться в размере. К 4 февраля от льдины остался лишь обломок размером 50 на 30 метров, да и тот с трещинами, но мужественные папанинцы не делали из этого трагедии. Они каждый день по 4 раза четко передавали прогноз погоды и обстановку. Но Арктика не унималась, и в результате очередного шторма на льдине сломалась радиопалатка. К счастью, все самое ценное удалось спасти, но связь с материком усложнилась. Когда льдину вынесло в Гренландское море, на помощь экспедиции из Мурманска вышел мотобот «Мурман», а снял их с негостеприимной льдины ледокольный пароход «Таймыр».

19 февраля 1938 года лагерь «СП-1» прекратил свое существование. Кремлевское начальство за успешное проведение научно-исследовательской работы и умелое руководство присвоило звание Героя Советского Союза только Ивану Папанину.

Не обошел его стороной и карьерный рост. Он был назначен заместителем на-

чальника, а в 1939 году - начальником Государственного управления Северного морского пути. Положение в этот период в Арктике было тяжелое. Несколько судов были вынуждены здесь зимовать, а больше всех досталось экипажу парохода «Георгий Седов», возглавляемого молодым капитаном Константином Бадигиным. Моряки находились в ледовом плену 812 суток. За их спасение И. Папанин был вторично удостоен звания Героя Советского Союза.

Но впереди его ожидали еще более страшные и трагические испытания Подлая и безжалостная фашистская Германия развязала Вторую мировую войну и напала на наше Отечество.

Иван Дмитриевич был назначен уполномоченным по перевозкам на Севере. Мурманский, Архангельский и Северодвинский порты под руководством И. Папанина сыграли большую оборонную роль в защите и освобождении Советского Заполярья.

В период Великой Отечественной войны он неоднократно бывал в нашем городе, попадал под бомбежки, а его штаб находился в двухэтажке на улице Пушкинской.

Не расстался с Крайним Севером он и после победного окончания войны над фашистской Германией. Так, в 1955 году на основании доклада И. Папанина было принято правительственное решение об организации исследовательских работ в Антарктиде. В конце того же года из Калининграда на д/э «Обь» с нашим экипажем отправилась первая комплексная антарктическая экспедиция АН СССР.

Последний раз наш город Иван Дмитриевич посетил в 1983 году, когда ожидал участников перехода из Якутии на Кольский полуостров. Он с ностальгией смотрел на изменившийся и помолодевший Мурманск.

А ушел он из жизни 30 января 1986 года и покойся в Москве на Новодевичьем кладбище.

Рашид САЛЯЕВ.  
Фото из архива редакции.



## 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 13 июля в Санкт-Петербурге на 77-м году ушел из жизни **Матюшенко Михаил Александрович** - ветеран труда, старший помощник капитана судов пароходства. Стаж его работы в компании - 36 лет.

5 августа в Мурманске на 78-м году ушел из жизни ветеран труда, сменный механик судов пароходства **Войнеровский Владимир Андреевич**. Стаж его работы в компании - 37 лет.

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





# ВЕСЕЛЫЕ КУРЬЕЗЫ НА РЕКЕ ПРЕГОЛЕ

Где только не приходилось морякам арктического пароходства отмечать Новый год! Это могло произойти в Арктике, Северной Америке или на берегах Западной Африки! Однако 1970-й год и новое десятилетие команде «Куйбышевгэса» довелось встретить на подходе к порту Калининград. Это бывший Кенигсберг - центр провинции Восточной Пруссии, замок рыцарей магистра Тевтонского ордена и территория прусских королей.

Как бывшему члену экипажа дизель-электрохода «Куйбышевгэс» мне знакомы некоторые события вокруг судна. Знакомы и те, кому со слов мурманского писателя Виталия Маслова, привычней на воде и без горизонта в жизни тесно. Об этом автор воспоминаний и рискнул поведать читателям...

## ВЛЮБЛЕННЫЙ АНТОНИО

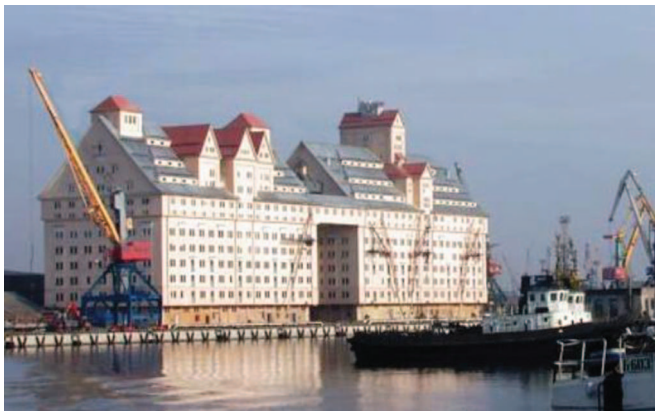
На переходе каналом от Балтийска (бывший Пиллау) до реки Преголе наши веселые и неунывающие девушки из обслуживающего персонала Люда, Света, Наташа и примкнувший к ним чернокожий кубинец Антонио, практикант Мурманской высшей мореходки, принимали участие в коллективном творчестве. Они любовно украсили небольшую искусственную елочку в столовой команды. По-новогоднему, красиво и нарядно убрали и само помещение. Над праздничными столами висели разноцветные бумажные гирлянды, елочный дождик и цветные мигающие лампочки.

Облаченный в белый халат и поварской колпак кубинец помогал девушкам готовить и новогодний ужин на пищеблоке. Белокурая буфетчица Наташа - тайная страсть Антонио! Чернокожий оболститель, напоминая Отелло, отчаянно сверкал белками глаз на камбузе. Увы, не соблазнилась Наташка... ласковым морем, вечным летом и хваленой недвижностью Антонио в предместьях Сантьяго-де-Куба.

Легенда о недвижности Антонио на берегу теплого Карибского моря стала предметом обсуждения у моряков. Кубинец охотно принимал участие в морской «травле». Высокий и худощавый третий штурман Василий Казаков, известный на судне шутник, пытался уличить чернокожего практиканта в хвостовстве:

- Антонио, недвижность, о которой ты пропел уши девчонкам, на самом деле хитина из картона, к тому же лишена мебели и санитарных удобств.

- Ну и что? Зато находится у самого моря, - беззлобно отбивался кубинец, ода-



рив моряков белозубой улыбкой.

Народ задорно смеялся, но поддержал будущего судового механика:

- Антонио, это же прекрасно, не будет проблем с отоплением!

- В отношении Наташи не допущу кубинской «экспансии!» - шутил Казаков, когда Антонио убежал на камбуз. Но моряки-то понимали, что в шутке Василия лишь доля шутки...

Смешно развесив толстые губы, Антонио любил наблюдать в кают-компании, как буфетчица накрывала обеденный стол. Любуясь пышными волосами и золотистой кожей Наташи, Антонио тяжело вздыхал. С постановкой к причалу «Куйбышевгэса» он вынужден будет мчаться на учебу в Мурманск. А его пассия после выгрузки в Калининграде навсегда исчезнет в голубой дымке океана...

## НОВЫЙ ГОД НА ЗЕМЛЕ ПРЕДКОВ ПРУССКИХ КОРОЛЕЙ

Как только судно зашло из канала в реку Преголь, случилось чудо! Моряки «Куйбышевгэса» сначала вздрогнули, а затем замерли в радостном оцеплении. Десятки судов в торговом и рыбном порту и на фарватере реки включили

ревуны, или, как называли их на флоте, тифоны, расположенные в дымовой трубе. К оглушительной какофонии звуков присоединялись все новые суда, оказавшиеся волею судеб в бывшем Кенигсберге. Это были торговые, рыбопромысловые суда и военные корабли.

- Морское братство встречает Новый год на земле предков прусских королей! - доложили лоцманы на ходовом мостике.

В морском порту, куда судно доставило зерно из США, «Куйбышевгэс» сбавил ход для швартовки к причалу с большим элеватором. Зернохранилище не было разрушено даже при штурме города во время войны.

«Восточная Пруссия была житницей Германии, и через нее везли зерно из России, - напомнили лоцманы, - ее превращение в эксклав после Первой мировой могло обернуться катастрофой, да и Польша тогда была не столь стоворчива, как Литва в наше время». «Желтый элеватор на момент постройки - чуть ли не крупнейший в мире, но и сегодня он грандиозный!» - добавил капитан Илюнин.

Наконец судно закрепило последние швартовы на береговых кнехтах. Приняв душ и переодевшись, моряки чинно уселись за празднично накрытые столы. Пом-

полит Василий Сороченко к всеобщему одобрению философски заметил:

- Ну что, Федор, после ужина можно и гармошку достать из футляра!

Токарь Федя Коновалов улыбнулся в ответ и сказал, что совсем не против музыкальной встречи 1970 года!

Из всех членов экипажа «Куйбышевгэса» лишь четвертый механик Александр Аршеневский имел в Калининграде родственников, здесь проживала его мама. Много лет мне довелось дружить с этим замечательным парнем и умницей и работать с ним на одном судне. В будущем Аршеневский, как старший механик, возглавит машинную команду одного из современных судов пароходства. Его мама, после многолетнего пребывания в Тикси, переехала в Калининград с мужем, бывшим кочегаром ледокольного парохода «А. Сибиряков». Известно, что 14 моряков этого судна после взятия в плен и пребывания в концлагере Данцига были освобождены в 1944 году Советской армией.

- Ну что же, Саша, тебе сам бог велел показаться дома. Мама еще наверняка отмечает с гостями наступление Нового года! - проявил инициативу главный механик «Куйбышевгэса» Евгений Верещагин, - так что, давай, вперед! Тем паче что элеватор и наш причал расположены рядом с центром Калининграда. Смотри не заблудись!

В это время в праздничном одеянии прибыл капитан Герольд Дмитрич Илюнин. Он поздравил моряков с наступившим 1970 годом и новым десятилетием:

- Дорогие соплаватели! С праздником вас! А что до пожеланий - зарплат всем шестизначных, а рейсов легких и удачных по... синим ласковым волнам!

Первый тост за праздничными столами «Куйбышевгэса», как принято на флоте, был за родных и близких, кто с нетерпением ждал домой своих Одиссеев!

Феликс ЦЫГАНЕНКО.



# КТО-ТО ТЕРЯЕТ, А КТО-ТО НАХОДИТ!

Эпизоду этому полвека. Непростое время тогда было: в стране не хватало еды. Даже хлеба, хотя возили все пароходства пшеницу отовсюду. Вспоминаю про циркуляр в конце 1983-го: «хлебные остатки за борт не выбрасывать, а сушить на сухари и сдавать в ближайшем порту». На д/з «Цимлянскгэс» мы вышли из Арктики на восток, пришли в порт Ванино, пришел экспедитор Торгмортранса и принял мешки с сухарями строго по акту.

А смысл описываемого мною события в следующем. Зимой 1964-го автор работал на т/х «Кооперация», из породы «рысаков» (за приличную по тем временам скорость) на линии Вентспилс - Дания. Свинину беконную от туда возили в рефрижераторном трюме. Не знали мы, что это за «беконная» такая. Оказалось - подвинки весом в 25 кг, выращенные по специальной технологии с 4-сантиметровым слоем сала с мясными прожилками.

Порты Колдинг, Рандерс, Корсёр. Да и не порты в полном смысле, а причалы у мя-

сообрабатывающих фирм. Ну вот, стоим мы у причала холодильника, глубины там небольшие, поэтому между судном и причалом полтора метровые кранцы из старых



покрышек. На причале нет никаких кранов. Грузят судовыми лебедками сами датчане.

Вот здесь мы маленько загордились, увидев, что нет хваленой всеевропейской законопослушности - «несуны» с родного предприятия и у них есть Подъехал элек-

тропогрузчик из дверей склада с розовыми полутушами, один из грузчиков оглянулся - нет никого, прижал к животу полутушку и побежал вдоль склада к автостоянке. А тут из-за торца здания неторопливо вышел навстречу здоровенный охранник (небось, на свининке выкормлен!), дубинкой по другой руке постукивая. «Несун» увидел - бег сначала замедлился, потом бег на месте, разворот и бег в обратную сторону.

Полутуши грузят в грузовые сетки. Помят старые моряки эти веревочные «парашюты» куполом вниз. По углам четыре коуша, что зацепляются гачками с лебедки. И вот - происшествие! Каким-то образом один гачок соскакивает, сетка наклоняется, и мороженные полутуши соскальзывают в воду между бортом и причалом. Ну, шум, конечно. Грузчики кричат на лебедчика, он на них. Из склада выходит ответственный со строгим лицом. Подошел к краю причала, посмотрел в чернеющую воду, поцокал языком, покрутил головой. Потом махнул

рукой, мол, чего уж теперь! И ушел. Погрузка продолжается.

А на борту закипает работа: «Найдем! Поднимем!» Боцман тащит якорь со шлюпки, лапы затачивают - будет «кошка». Судовой врач в пустующем лазарете наполняет водой ванну, деловито растворяет там марганцовку. В 16 часов работа на берегу заканчивается, грузчики садятся в машины, уезжают. А умельцы судовые держат вдвоем тонкий линь, шарят по дну кошкой, и вот уже поднят первый трофей! Бегом в дезинфицирующий раствор, затем обмыть пресной водой и в судовые кладовые!

Ох и поели мы в те дни датской беконной свининки. И с картошкой, и с макаронами, и с гречкой! А груз наш в Вентспилсе не задержался. Не повезли его и в Ригу. На причале уже стоял рефрижераторный вагон. «Куда везете, ребята?» - «Как куда? В Москву». Видать, были в столице люди, понимающие толк в датской беконной свининке.

Борис СПИРИДОНОВ, ветеран пароходства, бывший старший электромеханик.

