



145-летний юбилей ОАО «Северное морское пароходство»

отметили в Архангельске 16 мая. В театре драмы им. М. В. Ломоносова состоялись праздничные мероприятия, на которых присутствовало большое количество почетных гостей, работников и ветеранов компании.

→ Стр. 5

Золото конвоев

Осенью 1941 года по результатам конференции трех держав (СССР, США и Великобритании) было подписано соглашение о поставках по ленд-лизу в Советский Союз важных жизненно необходимых грузов.

→ Стр. 7-8



В планах -
не останавливаться!



На прошедшем 18 мая годовом общем собрании определили составы Совета директоров и ревизионной комиссии. В повестку был также включен вопрос об избрании генерального директора компании. Большинство голосов сроком на три года были продлены полномочия Александра Михайловича Медведева в этой должности. В своем выступлении перед акционерами генеральный директор отчитался о результатах работы пароходства за 2014 год.

→ Стр. 2

Арктические перевозки



В мае теплоходы пароходства «Юрий Аршеневский» и «Капитан Данилкин» продолжили доставлять грузы для военных на строящиеся усиленными темпами арктические базы.

→ Стр. 4

С юбилеем, Александр Михайлович!

17 мая исполнилось 60 лет генеральному директору ОАО «Мурманское морское пароходство» А. М. Медведеву. Мы предложили ему поговорить откровенно, так сказать, без галстука, о жизни, семье, собственных интересах и планах на будущее. Ведь ничто человеческое не чуждо даже самому строгому руководителю. И в этом вы сами убедитесь.

Начнем с краткой биографической справки.

Александр Михайлович родился в Ленинграде в 1955 году. В 1972 году окончил среднюю школу, в 1977 году - Ленинградское Высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова, судомеханический факультет. Путь от четвертого до старшего механика он прошел на судах Мурманского морского пароходства. С 1996 по 2002 год Александр Михайлович отлично зарекомендовал себя в техническом менеджменте: заместитель главного инженера ОАО «Мурманское морское пароходство», главный инженер ОАО «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер», главный инженер ОАО «ММП». В мае 2002 года избран генеральным директором ОАО «Мурманское морское пароходство».

- Александр Михайлович, добрый день. В школе вы были отличником, а какие предметы любили больше всего?

- Математику, физику, немецкий язык.

- Чем увлекались помимо учебы?

- Очень хорошо играл в волейбол. Играл на баяне и в духовом оркестре на басах.

- Как ваши родители развивали способности своего чада?

- Не мешали.

- Кто из родственников был главным примером для вас?

- Брат отца был военным моряком, его пример вдохновил на морскую жизнь.

- Как вы относитесь к критике?

- Я ее воспринимаю, анализирую, что-то исправляю.

- Что вы не прощаете подчиненным и вообще людям, а на что можете и глаза закрыть?

- Очень не люблю непрофессионализм и лень, остальное могу не замечать.

- Какими качествами, на ваш взгляд, должен обладать человек, чтобы добиться успехов в карьере?

- Есть такое выражение: «История человека - это история упущенных возможностей». Я с этим согласен. Поэтому, если есть возможность, - не упускай!

- Вы считаете себя оптимистом? Какому правилу или девизу стараетесь следовать?

- Делай, что должен, и будь, что будет.

- Какие качества вы приобрели с годами?

- Ставить перед людьми трудные задачи.

Продолжение на стр. 2.



Уважаемый Александр Михайлович!

От всего коллектива ОАО «Мурманское морское пароходство» примите искренние поздравления с Юбилеем!

От всей души желаем Вам неиссякаемой жизненной энергии и оптимизма на долгие годы, успехов, профессиональных достижений, активной плодотворной деятельности, доброго здоровья и счастья! Благополучия Вам и Вашим близким!

Ваши коллеги

Наш хронограф



23 июня - 16 сентября - 80 лет назад (1935) осуществлено первое сквозное плавание транспортных пароходов «Анадырь» (капитан П. Г. Милловзор) и «Сталинград» (капитан А.П. Мелехов) по Северному морскому пути за одну навигацию из Владивостока в Мурманск.

24 июня - 100 лет со времени (1915) создания Кандалакшского морского порта.

28 июня - 10 лет назад (2005) в Москве состоялась церемония вручения ОАО «Мурманское морское пароходство» высшей российской награды общественного признания - ордена «Слава России». В настоящее время орден экспонируется в музее компании.



(Начало на стр. 1.)

- На что стараетесь не тратить время?

- На телевизор.

- Кто из известных личностей вызывает у вас уважение и почему?

- Адмирал флота Н. Г. Кузнецов. Был очень выдающимся профессионалом и мог отстаивать свое мнение перед сильными мира сего.

- Многие сотрудники задаются вопросом, почему вы так редко отдыхаете?

- Отдыхаю часто, каждый день по полчаса-час занятие спортом, в выходные несколько часов. Это позволяет чувствовать себя бодрым.

- Любите ли вы водить машину?

- Вожу машину каждый день в любых условиях.



С юбилеем, Александр Михайлович!

- Лихачите на дорогах?

- Иногда соответствую выражению: «Какой же русский не любит быстрой езды».

- Есть ли у вас вредные привычки?

- И полезные тоже.

- Чего вы не умеете и чему мечтаете научиться?

- Не говорю на итальянском языке, мечтаю научиться, уже приступил.

- Можно ли вас увидеть в кинотеатре, в театре или в филармонии?

- Увидеть можно.

- Какой литературный жанр предпочитаете? Есть ли список любимых писателей?

- Исторические книги на русском и английском языках.

- Вы много бывали за границей. Каким странам отдаете предпочтение и почему?

- Китай. Поразили активность жителей Китая и их желание добиться успеха.

- Чему из того, что вы увидели или узнали за рубежом, стоило бы поучиться нашим гражданам?

- На вопрос: «Как дела?» не отвечать подробно, как все плохо.

- А что насчет ваших кулинарных предпочтений? Вы - гурман, любитель изысканных блюд или вам по душе еда простая?

- Предпочитаю средиземноморскую кухню - много рыбы, морепродуктов и овощей в любом виде.

- А сами вы, случайно, не готовите?

- Готовлю каждый день.

- Вы не думали написать книгу, например мемуары?

- Настроение не пенсионное, может быть, позже.

- Что бы вы хотели пожелать себе лично?

- Здоровья.

- А коллективу компании?

- Чтобы всем хватило здоровья на работу, отдых и счастье.

Беседовала Ирина ЮСУПОВА.

В ПЛАНАХ - НЕ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ!

На прошедшем 18 мая годовом общем собрании определили составы Совета директоров и ревизионной комиссии. В повестку был также включен вопрос об избрании генерального директора компании. Большинство голосов сроком на три года были продлены полномочия Александра Михайловича Медведева в этой должности.

В своем выступлении перед акционерами генеральный директор отчитался о результатах работы пароходства за 2014 год.

УВЕЛИЧИЛИ СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

Как следует из доклада А. М. Медведева, в 2014 году в географии перевозок грузов флотом пароходства существенных изменений не происходило. Снизилась объем перевозок грузов между иностранными портами на открытом трамповом рынке, при этом получило дальнейшее развитие сосредоточение усилий компании на работе в Арктике и с традиционными фрахтователями на перевозках экспортных грузов.

Флот ОАО «ММП» в 2014 году перевозил уголь и апатитовый концентрат из портов Баренцева, Белого и Балтийского морей в Великобританию и континентальную Европу, металлолом из Дудинки в порты Северной Испании, металлы из портов Черного моря в Италию, промышленное сырье и удобрения из портов Средиземного моря в страны Бенилюкса, серу из Польши и Германии в Израиль и Марокко, железную руду из Швеции в Бельгию, прочие навалочные грузы в заграничном плавании.

В 2,3 раза по сравнению с 2013 годом увеличилось количество грузов, завезенных в северные порты и портопункты по государственной программе северного завоза и на коммерческой основе.

Продолжилась работа т/х «Клавдия Еланская» по перевозке пассажиров на социально значимой межмуниципальной морской линии Мурманск - ЗАТО Островной - Мурманск и в коммерческих рейсах для обеспечения смены вахт на шельфовых проектах.

Т/х «Иван Папанин» в 2014 году обеспечил выполнение обязательств пароходства в рамках договора с Национальным центром антарктических и океанологических исследований (Индия) по обустройству и строительству индийских антарктических станций, а ледокол-буксир «Владимир Игнатьев» в летнюю навигацию 2014 года работал по контракту с ОАО «Ямал СПГ» на ледокольно-буксирном обеспечении операций в порту Сабетта (ЯНАО).

Служебно-вспомогательный флот ОАО «ММП» (плавкраны) работал на дноуглублении и других подрядных работах в акватории Кольского залива и за его пределами.



МЕРЫ ПРОТИВ КРИЗИСА

В 2014 году, как и на протяжении ряда последних лет, цены на фрахт сухогрузных и танкерных судов на открытом фрахтовом рынке продолжали находиться на исторически низком уровне. Поэтому пароходство продолжало осуществлять мероприятия, направленные на снижение зависимости от волатильности на мировом фрахтовом рынке и достижение положительных финансовых результатов, а именно:

- увеличение загрузки флота в каботаже (в т.ч. по доставке и выгрузке грузов на необорудованный берег и в рейдовых условиях), с максимальным использованием преимуществ ледового класса судов пароходства;

- задействование судов на оказании комплексных услуг фрахтователям по выигранным тендерам, заключенным контрактам.

Судами ОАО «ММП» в отчетном году выполнялся комплекс работ по организации доставки и рейдовой выгрузки строительных грузов и грузов снабжения для обеспечения строительства объектов инфраструктуры Северного флота на острове Котельный в группе Новосибирских островов. Начаты в 2014 году и будут продолжены в последующие годы перевозки грузов для обустройства элементов арктической инфраструктуры на других островах и побережье Северного морского пути.

В 2014 году продолжала действовать логистическая схема по организации накопления, хранения, перевалки через порт Мурманск (с использованием танкера-накопителя «Натали») и по дальнейшей перевозке танкерами ОАО «ММП» ледового класса «Индиго», «Варзуга» и «Хатанга»

грузов дизельного топлива назначением на порты Чукотского АО. Танкеры ОАО «ММП» в летнюю навигацию 2014 года также обеспечили завоз грузов дизтоплива и распаузу на речные баржи на барах рек Анабар, Яна, Индигирка, Колыма для пунктов Республики Саха (Якутия).

ОАО «ММП» заключило в 2014 году контракт с компанией ОАО «Ямал СПГ» на перевозки направлением на порт Сабетта в период с марта 2014 по май 2017 годов генеральных и навалочных грузов в объеме до 1,5 млн. фрахтовых единиц, с задействованием сухогрузных судов ММП всех типов (для реализации проекта строительства завода СПГ в рамках комплексного освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения). Заключен ряд контрактов на перевозки по этому направлению с другими субподрядчиками строительства порта и других объектов в Сабетте.

ОАО «Мурманское морское пароходство» по договору с министерством транспорта и связи правительства Мурманской области обеспечивает круглогодичные перевозки на областных социально значимых морских линиях. Помимо сухогрузных и наливных перевозок в 2014 году пароходство осуществляло эксплуатацию рейдового перегрузочного комплекса на акватории Кольского залива.

ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Выручка компании за 2014 год увеличилась по сравнению с 2013 годом на 5,85%. Прибыль от продаж увеличилась в сравнении с 2013 годом более чем в 4 раза. Но, как всем известно, резкое изменение курса валюты в 2014 году буквально обвалило финансовый результат большинства российских предприятий, в том числе и Мурманского пароходства. На финансовый результат ОАО «ММП» значительно повлияло резкое падение курса рубля.

На финансовый результат ОАО «ММП» значительно повлияло резкое падение курса рубля.

Мурманским морским пароходством проводились мероприятия по снижению административных и непроизводственных издержек, совершенствованию структуры управления и оптимизации численности береговых сотрудников компании, мероприятия по сокращению расходов на судовое топливо и энергопотребление.

Результаты деятельности компании за 2014 год соответствовали общим тенденциям развития мирового судоходства, а за счет использования конкурентных преимуществ оказались лучше многих других компаний отрасли на исторически низком фрахтовом рынке.

БУДЕМ СТРОИТЬ И МОДЕРНИЗИРОВАТЬ!

Руководство и коллектив Мурманского пароходства принимает все возможные меры, в том числе поиск новых рынков работы нашего флота, оптимизация структуры активов, реализация непрофильных активов, приобретение нового флота и модернизация действующего. Специалистами компании разработана Инвестиционная программа на период до 2020 года, которая утверждена Советом директоров с учетом поступивших от федеральных исполнительных органов власти предложений и рекомендаций.

Так, изучив существующие и перспективные грузопотоки, размеры грузовых партий и требований, предъявляемых фрахтователями к судам, а также лучшую мировую практику, ОАО «ММП» выбрало для инвестирования два инновационных проекта судов, разработанных проектно-исследовательским институтом Shanghai Merchant Ship Design (SDARI). Первый проект - до пяти балкеров дедевейтом 30-35 тыс. тонн, второй - до пяти балкеров дедевейтом 80-85 тыс. тонн. Планируемые сроки ввода судов в эксплуатацию: первое - 4-й квартал 2016 года, еще два - в 2017 году, следующие два - в 2018 году.

К ТЕМЕ

В этот же день в Мурманске состоялся Совет директоров ОАО «Мурманское морское пароходство».

На Совете директоров был избран председатель Совета директоров и утвержден состав Правления, озвучены итоги работы за 1-й квартал 2015 года. В своем докладе генеральный директор Медведев отметил положительную динамику производственных и финансовых показателей. Существенно возросли объемы продаж компании ОАО «ММП». Несмотря на курсовой убыток, пароходством по итогам 1-го квартала 2015 года получена чистая прибыль, снижены затраты на рубль выполненных работ и оказанных услуг.

Также на Совете директоров Александр Медведев предложил внести изменения в систему оплаты труда, акцентировав внимание на мотивации персонала к достижению ключевых показателей эффективности деятельности предприятия и заинтересованности персонала пароходства в накоплении трудового стажа. И в этой связи и в целях дальнейшего стимулирования работников Правлением ОАО «ММП» был инициирован вопрос о премировании работников по итогам первого квартала 2015 года, который в ходе голосования был рассмотрен положительно.

Кроме этого Совет директоров поддержал предложение Правления о выделении дополнительно финансовой помощи ветеранам компании в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне.



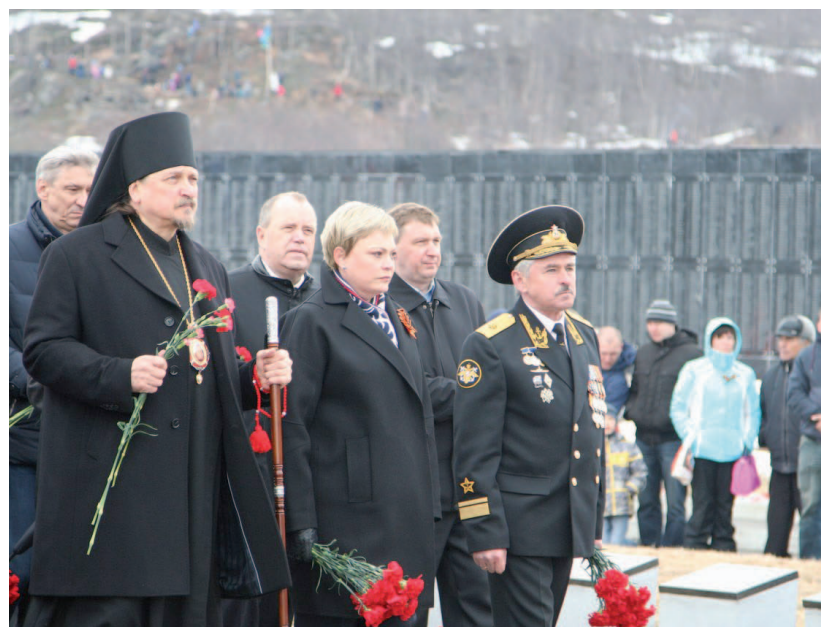
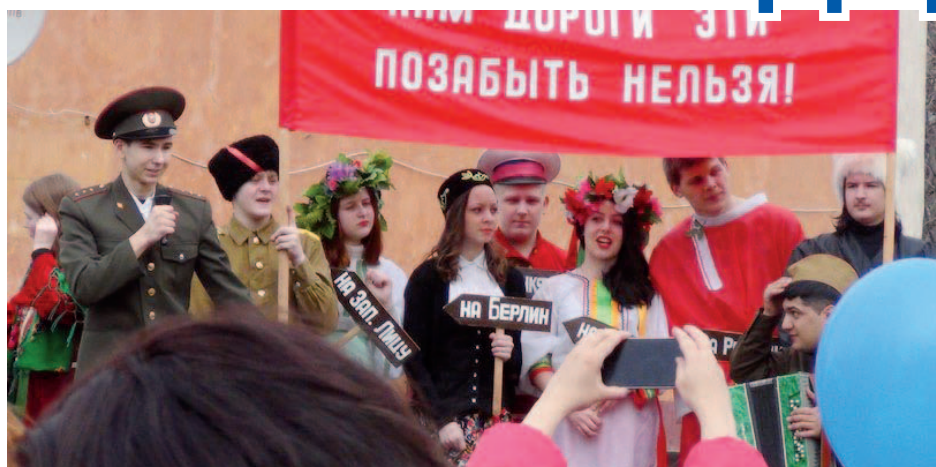
Совет ветеранов Мурманского морского пароходства провел встречу, посвященную 70-летию со Дня Победы. Мероприятие традиционно прошло в Мурманском областном ДК им. С. М. Кирова.



9 и 10 мая работники и ветераны нашей компании приняли участие в праздничных юбилейных мероприятиях.



СПАСИБО ДЕДУ ЗА ПОБЕДУ!





ДОСРОЧНОЕ ПЕНСИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПО СТАРОСТИ: особенности, условия назначения, перспективы дальнейшего реформирования



Действующая в настоящее время система установления досрочных пенсий, созданная еще в период существования СССР, является своего рода денежной компенсацией полной или частичной утраты трудоспособности работниками в связи с выполнением ими трудовых (служебных) обязанностей и назначается в силу закона на определенный период при наличии специального страхового стажа во вредных и опасных условиях труда.

Для целей настоящей статьи дадим несколько определений:

Страховой стаж - суммарная продолжительность периодов работы и (или) иной деятельности, за которые начислялись и уплачивались страховые взносы в Пенсионный фонд РФ, а также иные периоды, засчитываемые в страховой стаж (служба в армии, периоды по уходу за детьми до 1,5 лет, периоды получения пособия по безработице и т.д.).

Стаж во вредных/опасных условиях труда (специальный стаж) - периоды работы на производствах, в профессиях и должностях, занятость на которых сопровождается воздействием на здоровье человека в процессе исполнения им своих трудовых обязанностей неблагоприятных факторов, и (или) иные периоды, прямо указанные в законодательных актах, при условии начисления и уплаты обязательных и дополнительных страховых взносов в Пенсионный фонд РФ,

Специальная оценка условий труда - комплекс мероприятий по идентификации вредных и опасных факторов производственной среды и трудового процесса, оцен-

ке их воздействия на работника с учетом их отклонения от нормативов, утвержденных государственными органами, и применения средств защиты работника, и проводится специальными уполномоченными на это компетентными организациями.

Пенсионный возраст в России ниже, чем во многих других странах, а законодательная база, регулирующая сферу досрочного пенсионирования по старости, не имеет аналогов в мире.

Действующий с 1 января 2015 года Федеральный закон «О страховых пенсиях» (далее - Федеральный закон) сохранил право на досрочное назначение страховой пенсии отдельным категориям лиц в силу осуществления профессиональных функций в неблагоприятных для труда условиях, таким образом обеспечив максимальную преемственность и не изменив структуры видов досрочных пенсий.

Так, сотрудники предприятий водного транспорта, к которым относится и наше пароходство, имеют право на досрочный выход на пенсию при условии работы в плавсоставе на судах морского, речного флота и флота рыбной промышленности (за исключением портовых судов, постоянно работающих в акватории порта, служебно-вспомогательных и разъездных судов, судов пригородного и внутригородского сообщения), а также на отдельных видах судов, имея строго установленное в законе количество лет страхового и специального стажа. При этом для назначения пенсии в связи с особыми условиями труда необходимо, чтобы работник состоял в штате экипажа судна, а наименование должности не имеет значения.

Еще одним условием для досрочного пенсионирования является работа в районах Крайнего Севера и местностях, к ним приравненных. Территориальные условия труда и проживания в действующем пенси-

онном законодательстве играют немаловажную роль как для сроков выхода на пенсию, так и для ее размера.

Например, наличие 25 лет и 20 лет страхового стажа (для мужчин и женщин соответственно) и 15 лет стажа в районах Крайнего Севера (20 лет - в местностях к ним приравненных) уменьшают срок выхода на пенсию на 5 лет. При этом законодатель предусмотрел возможность постепенного уменьшения пенсионного возраста для тех

лиц, кто отработал не менее половины от необходимого стажа работы в районах Крайнего Севера.

А для женщин, достигших возраста 50 лет, родивших двух и более детей, пенсия назначается досрочно при наличии страхового стажа не менее 20 лет и стажа работы в районах Крайнего Севера не менее 12 лет (17 лет в местностях, к ним приравненных).

Для наглядности все вышеуказанное отобразим в таблице.

Основания для досрочного выхода на пенсию

Возраст выхода на пенсию	Страховой стаж	Стаж работы в районах Крайнего Севера	Стаж работы в плавсоставе	
			Статья 30 п. 1 пп. 9 Федерального закона	Статья 30 п.1 пп.12 Федерального закона
50 лет	не менее 25 лет	не менее 15 лет	не менее 12,5 лет	—
независимо от возраста	—	—	—	не менее 25 лет
55 лет	не менее 25 лет	не менее 15 лет	—	—

Возраст выхода на пенсию	Страховой стаж	Стаж работы в районах Крайнего Севера	Стаж работы в плавсоставе	
			Статья 30 п. 1 пп. 9 Федерального закона	Статья 30 п.1 пп.12 Федерального закона
45 лет	не менее 20 лет	не менее 15 лет	не менее 10 лет	—
независимо от возраста	—	—	—	не менее 20 лет
50 лет	не менее 20 лет	не менее 15 лет	—	—
Женщины, родившие 2-х и более детей				
50 лет	не менее 20 лет	не менее 12 лет	—	—

(Продолжение в следующем выпуске.)
Юлия НИКИФОРОВА.



АРКТИЧЕСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

В мае теплоходы пароходства «Юрий Аршеневский» и «Капитан Данилкин» продолжили доставлять грузы для военных на строящиеся усиленными темпами арктические базы.

В середине месяца оба судна выполнили первый рейс на остров Котельный архипелага Новосибирские острова, куда привезли порядка 14 тысяч тонн генерального груза. Маршрут судов проходил в сложной ледовой обстановке в районе пролива Вилькицкого, что значительно увеличило длительность перехода.

Теплоход «Виктор Ткачев» выполнил второй в этом году рейс на Землю-Франца Иосифа с генеральным грузом и техникой.

На Земле Александры (ЗФИ) строится третий по счету военный городок. Спецстрой России, который ведет строительство объектов на военных базах на шести арктических островах, в конце прошлого года сдал в эксплуатацию построенный на ЗФИ жилой комплекс для военных. Блочное-модульное здание было смонтировано на металлических балках по сваям. В здании есть помещения для занятий спортом, столовая, медпункт, сауна, кабинет для психологической разгрузки. До конца 2016 года на ЗФИ появится аэродром.

А вот на острове Котельный в этом году будет возведен самый большой в Арктике

комплекс в форме звезды площадью в два футбольных поля - 12 000 кв.м. Такое проектное решение позволит военным перемещаться из помещения в помещение внутри сооружения, максимально ограничив выход наружу при экстремально низких температурах.

Строительство объектов осуществляется в суровых климатических условиях, практически все приходится завозить с материка. Заказчик для целей строительства фрахтует все суда, способные безопасно и качественно работать в Арктике, доставляя грузы в сроки, ограниченные ледовой обстановкой. Мурманское морское пароходство - одна из немногих российских компаний, имеющих специализированный флот и многолетний и уникальный опыт перевозок различных грузов практически в любую точку Арктики.

Суда компании продолжают работать в рамках заключенного контракта с ОАО «Ямал СПГ». Из Архангельска в Сабетту отправится теплоход «Михаил Кутузов». На этом направлении в мае-июне работают суда: «Кузьма Минин», «Александр Суворов», «Капитан Свиридов», «Поморье».

Ежегодно в летний период Мурманское морское пароходство участвует в северном завозе грузов в районы Крайнего Севера. Танкер «Котлас» в рамках контракта

с Государственным унитарным предприятием ЧАО «Чукотснаб» начал перевалку дизельного топлива с мурманской нефтебазы ООО «ПМТ» на танкер «Натали», находящемся на рейде Кольского залива, для последующей транспортировки направлением порт Певек. Уже сделано четыре

рейса танкера-челнока на танкер-накопитель. В настоящий момент «Котлас» ожидает очередную партию груза, прибывающую на нефтебазу, в том числе железной дорогой.

Ирина ЮСУПОВА.





МОЛОДЫХ - ДЕРЖИМ КРЕПКОЮ РУКОЙ

(Продолжение.)

Начало в «Арктической звезде» № 4.)

Молодые специалисты приходят к нам на работу не только из учебных заведений, с которыми заключены договоры, и после прохождения плавательной практики. В компании работает много выпускников вузов, ссузов со всей территории Российской Федерации. Такие работники у нас на практике не были, но с интересом осваивают выбранную профессию под руководством опытных наставников.

По результатам конкурса «Лучший в профессии молодой специалист 2014 г.», проведенного в 2015 году в рамках реализации мероприятий кадровой политики ОАО «ММП», направленных на закрепление молодых специалистов и для стимулирования повышения ими профессиональ-

ного мастерства по избранной специальности, признаны лучшими:

по специальности «судоводитель»:

- Иванов Павел Александрович, 2-й помощник капитана, т/х «Заполярье», занявший 1-е место;

- Голиков Евгений Валерьевич, 3-й помощник капитана, т/х «Петр Великий», занявший 2-е место;

- Кораблин Иван Витальевич, 3-й помощник капитана, т/х «Капитан Свиридов», занявший 3-е место;

по специальности «судовой механик»:

- Тулунов Вячеслав Николаевич, 3-й механик, т/х «Хатанга», занявший 1-е место;

- Иванов Сергей Александрович, 3-й механик, т/х «Виктор Ткачев», занявший 2-е место;

- Екимов Антон Николаевич, 4-й механик, т/х «Заполярье», занявший 3-е место;

по специальности «судовой электромеханик»:

- Сметанин Михаил Андреевич, 1-й (ст.) электромеханик, т/х «Капитан Данилкин», занявший 1-е место.

Мы поздравляем наших молодых работников, их фотографии будут размещены на сайте компании, на Доске почета, они также получат единовременное денежное вознаграждение!

В текущем году утверждено Положение о проведении «Года механика», надеемся, что и победители конкурса «Лучший в профессии молодой специалист», и другие работники с удовольствием примут участие в мероприятиях. В рамках «Года механика» проводится конкурс рационализаторских предложений по организации работы механической и электромеханической служб на судах компании, конкурс «Лучший механик компании», а также практический конкурс

для четвертых и третьих механиков. Азарт и смелость - приоритет молодых. Желаем удачи всем, кто решит попробовать свои силы.

Экономическая стабильность, выдержка и конкурентоспособность в отношении большого количества морских компаний, доброе имя ОАО «Мурманское морское пароходство» уже много лет в том числе зависят от молодых кадров, выбирающих нашу компанию после окончания профильных учебных заведений. Для компании отменно, что молодые люди, выбравшие сердцем свою профессию, становятся настоящими профессионалами именно на палубах и мостиках судов нашей компании. Любитель живет надеждами, а профессионал работает. Молодые у нас - работают, значит, мы - на плаву.

Ольга ХАБАРОВА,
ведущий специалист УТР.



В ДОЧЕРНЕЙ КОМПАНИИ

145-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ ОАО «СЕВЕРНОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО»



отметили в Архангельске 16 мая. В театре драмы им. М. В. Ломоносова состоялись праздничные мероприятия, на которых присутствовало большое количество почетных гостей, работников и ветеранов компании.

История компании берет свое начало в 1875 году.

16 мая 1875 года был утвержден устав «Товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства». Первым его председателем стал надворный советник Федор Чижев. Этот выдающийся человек внес огромный вклад в развитие торгового промышленного мореплавания на Севере.

На первых порах у товарищества было всего три парохода - «Архангельск», «Онега» и «Кемь», построенных в Англии. В сентябре 1875 года Чижев писал с нескрываемой гордостью: «Архангельск» сделал три рейса до Норвегии и обратно и каждый раз приобретает все более и более грузов. Другой пароход - «Онега» - близ мыса Норд-Кап захватил гибнувший шведский пароход «Carles-Crone» и привел его в норвежскую гавань. Начало деятельности весьма приятное...»



Сегодня «Северное морское пароходство» - одна из крупнейших на Северо-Западе России компаний, занимающихся морскими перевозками по всему миру, в том числе по трассе Северного морского пути. Компания обладает богатым опытом в организации морских перевозок продукции лесопромышленного комплекса Архангельской области. Флот СМП состоит из универсальных сухогрузов дедвейтом 2500 - 14000 тонн, которые перевозят все виды сухих грузов, включая радиоактивные и опасные грузы. По состоянию на начало 2015 года флот компании состоит из 34 единиц судов различного назначения.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива ОАО СМП.



ПАМЯТНАЯ ДАТА

21 МАЯ В НАШЕЙ СТРАНЕ ОТМЕТИЛИ ДЕНЬ ПОЛЯРНИКА

Этот праздник был учрежден в 2013 году указом Президента РФ и связан с памятной датой 21 мая 1937 года, когда стартовала первая в мире дрейфующая полярная научно-исследовательская станция «Северный полюс-1» Главсевморпути в составе Ивана Папанина (руководил экспедицией), Евгения Федорова, Петра Ширшова и Эрнста Кренделя.

После двух месяцев тщательной подготовки самолет доставил четверку зимовщиков в район Северного полюса, высадив на льдину размером три на пять километров при трехметровой толщине. Через пять дней там же опустились три другие самолета с грузами для станции. Оставив четверку на льдине, они улетели. Поселок с

радиостанцией на ЗФИ продолжал действовать. Спустя девять месяцев льдину, на которой дрейфовала отважная четверка, вынесло в Гренландское море, где ее разорвал шторм, и трещина прошла под жилой палаткой. Главсевморпуть начал подготовку к снятию людей с дрейфующей станции.

Операция превратилась в спасательную. Были задействованы три гидрографических судна - ледокольные пароходы «Таймыр», «Мурман» и бот «Мурманец», три подводные лодки Северного флота, линейный ледокол «Ермак», самолеты. Туда же, в Гренландское море, устремился 5 февраля дирижабль «СССР В-6» с 19 членами молодежного экипажа на борту. 19 февраля 1938 года «Таймыр» и «Мур-

ман» пришли за папанинцами в их лагерь, помогли перебраться на суда. Затем О.Ю.Шмидт, находившийся на «Ермаке», пересадил папанинцев на «Ермак» и повез в Ленинград. Встречу устроили на всю страну, которую готовили к этому заранее. В течение последнего месяца все передачи новостей по Всесоюзному радио начинались с сообщений о ходе операции. В газетах известия о ней также переместились на первые полосы.

Иван Дмитриевич Папанин за эту операцию был удостоен звания Героя Советского Союза. А 19 августа 1977 года решением Мурманского горисполкома он был внесен в список почетных граждан города-героя Мурманска.



6 июня 1937 года на Северном полюсе был поднят флаг СССР



ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

состоялся в музее Мурманского морского пароходства накануне Дня Победы. Посетили музей взрослые мурманчане с детьми и без детей, учащиеся школ, вузов, гости города. Приятным сюрпризом стал визит приехавшей в Мурманск из Калужской области дочери легендар-



В. Иванов и Л. Ткачева

ного моряка Мурманского морского пароходства, первого помощника капитана, участника 16 антарктических походов на дизель-электроходе «Обь» Виктора Ткачева - Лидии Викторовны. Она приехала вместе с супругом Виктором Ивановым, который подарил музею сборник стихов и песен разных лет, посвященных русскому Северу.

Во время работы музея поток желающих не прекращался.

Сотрудники пресс-службы компании и ветераны провели для посетителей экскурсии по всем залам, организовали викторину и конкурсы с призами, чем порадовали детвору.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото Д. ВИЛЬЦЕНА.



ТАЙНАЯ ВОЙНА В ЗАПОЛЯРЬЕ

(Продолжение.

Начало в «Арктической звезде» № 4.)

АГЕНТУРНАЯ СЕТЬ

Не секрет, что и в довоенное время на территории северных областей Финляндии и Норвегии действовали засланные туда агенты разведывательных служб Советского Союза. После оккупации этих территорий немецкими войсками связь со многими из них прекратилась. Надо было срочно восстановить ее, а также создать там новую агентурную сеть. К этой деятельности решено было привлечь проживающих на территории Мурманской области финнов и норвежцев.

Выбор кандидатов в разведгруппы осложнило то, что лиц такой национальности в области к тому времени осталось немного. И вот почему.

Еще до нападения фашистской Германии на Советский Союз правительство СССР приняло постановление о переселении из города Мурманска и Мурманской области в Карело-Финскую ССР и Алтайский край 3215 семейств - 8617 человек, граждан инонациональностей. Выполнение этой задачи было возложено на наркомат Внутренних дел страны и лично на начальника Мурманского управления НКВД майора госбезопасности Алексея Ручкина.

Приказы, как известно, не обсуждают. В пятидневный срок, начиная с 25 июня 1940 года, всем подлежащим переселению объявили о дне их выезда на новое место жительства и о порядке следования в пути. В Заонежский, Пудожский, Медвежьегорский и Шелтозерский районы Карелии в железнодорожных составах были отправлены 6973 человека - финнов, эстонцев, латышей, норвежцев, литовцев и шведов. Остальных недавних жителей приграничных районов области - немцев, поляков, китайцев, греков, корейцев отправили на Алтай.

Акция по переселению проводилась без лишнего шума и суеты. Людям, предоставив возможность спокойно собраться в дорогу, объясняли, что переселение необхо-

димо для их же собственной безопасности. Ведь если случится война, первыми пострадают жители приграничья. А ожиданием ее тогда жила вся страна. Явные признаки подготовки к ней ощущались и в Заполярье.

КУРСЫ ДЛЯ РАЗВЕДЧИКОВ

Уже во время первых походов разведывательно-диверсионных групп по глубоким тылам противника выявились серьезные просчеты в их организации. В тыл врага в спешке иногда направляли недостаточно подготовленных людей, некоторые проводники групп, а также сопровождающие их пограничники плохо ориентировались в незнакомой местности. Только по этой причине было сорвано выполнение первого задания группой, которую возглавлял Воронцов.

Серьезно осложнило действия разведчиков отсутствие радиосвязи с центром. Этот просчет был учтен командованием Управления НКВД области. Вскоре в Мурманске были организованы курсы радистов, что способствовало более качественной подготовке разведчиков и оперативному обеспечению командования 14-й армии и Северного флота добытой чекистами информацией. Действенность их работы в тылу резко повысилась.

О результатах походов диверсионной группы Воронцова, например, можно судить по отчету ее руководителя перед командованием Управления НКВД в декабре 1941 года. В этом документе, помимо сообщений о выполнении специальных разведывательных заданий, приводятся такие цифры:

- разгромлены четыре базы противника на реке Лутто;
- захвачено 10 ящиков винтовочных патронов, 600 гранат, 2500 мин, ящик сигнальных ракет, два лотка мин ротного миномета, 1000 метров запального шнура, 150 капсулей к нему, сумки саперного подрывного инструмента и многое другое, пригодившееся разведчикам при выполнении последующих заданий.

Богатые трофеи достались и после разгрома гарнизона Раяносепи. В их числе так нужные разведчикам сухие батареи для радиостанций, два фотоаппарата, ракетница, финские шинели.

СУРОВЫЕ БУДНИ

Активно начала боевую работу в тылу белофиннов диверсионно-разведывательная группа, которую возглавил уроженец Семилучского района Воронежской области Сергей Мещеряков, волей судьбы оказавшийся в то время на Кольской земле. Четыре раза выполнял он специальные задания в тылу вражеских войск по ликвидации баз противника и скопления его сил и каждый раз возвращался из труднейшего похода без потерь личного состава.

В сентябре сорок первого группа Мещерякова произвела внезапный налет на населенный пункт Талвикюля на севере Финляндии. Разведчики гранатами и бутылками с зажигательной смесью разгромили десять домов, в том числе здание, в котором размещался финский пограничный пост, и благополучно возвратились на свою территорию. Как позже выяснилось, в Талвикюле в то время находилось около 800 финских военнослужащих, оснащенных несколькими батальонными минометами и станковыми пулеметами. Однако из-за внезапной атаки и быстрого отхода разведчиков применить против них это оружие финны не успели.

При возвращении к месту базирования группа вырезала два пролета линии телефонной связи финнов. Провода были утоплены в озере.

Такие действия разведчиков всегда предусматривались командованием при составлении плана каждого их похода по тылам противника. Но главным оставалось обеспечение безопасной переправы на финскую территорию закордонных агентов.

Четырнадцать раз выполнял задания командования за линией фронта в тылу немецко-фашистских войск на севере Финляндии Николай Васильев. Он прошел

трудной дорогой войны с июля 1941 года до дня Победы. Был удостоен ордена Отечественной войны первой степени и нескольких медалей. В самые тяжелые дни обороны Советского Заполярья Васильев возглавлял диверсионно-разведывательную группу. Из органов госбезопасности был отчислен только в 1947 году. Уволившись в запас, жил и работал в поселке Светлый Оренбургской области. К сожалению, дальнейшая судьба его неизвестна.

Нередко вместе с диверсионной группой для обеспечения безопасной переправы заграничных агентов в поход уходили и офицеры из службы госбезопасности. Так, в марте 1942 года с группой Силина в операции по переправе в Финляндию агентов Карху и Юхо участвовали старший оперуполномоченный лейтенант Попов и помощник оперуполномоченного сержант госбезопасности Маркин. Их опыт помог группе успешно справиться с заданием.

Действовать диверсионно-разведывательным группам приходилось в крайне сложных и суровых климатических условиях. В зимних походах разведчики испытывали невероятные трудности: ночевали на вражеской территории под открытым небом, на мерзлой земле и в снегу, не разводя костров. Из рейдов возвращались смертельно уставшими, голодными, а нередко и обмороженными. Но, отдохнув несколько дней, снова уходили за линию фронта на свою многотрудную и ответственнойшую работу.

В конце 1942 года диверсионно-разведывательные группы НКВД, нанесящие врагу немалый урон, а главное, заставившие его для охраны собственного тыла снять с передовых позиций целый пехотный полк, были расформированы. Но участие их в борьбе с фашистскими захватчиками на этом не закончилось. Большинство из бойцов этих групп влились в состав созданных к тому времени в области партизанских отрядов и продолжали бить врага вплоть до полного разгрома гитлеровцев на Кольской земле.

Василий БЕЛОУСОВ.



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 служив-

шие Отечеству, морскому флоту и нашему предприятию.

С глубоким прискорбием сообщаем, что 7 апреля 2015 года в Мурманске на 84-м году ушел из жизни Фролов Вален-

тин Николаевич, работавший боцманом на судах компании. Участник ВОВ, ветеран ММП, ветеран труда, стаж его работы в компании - 38 лет.

Пусть добрая память о нем надолго останется в наших сердцах! Пусть земля ему будет пухом!





ЗОЛОТО КОНВОЕВ

Осенью 1941 года по результатам конференции трех держав (СССР, США и Великобритания) было подписано соглашение о поставках по ленд-лизу в Советский Союз важных жизненно необходимых грузов. Здесь необходимо отметить, что одна только Великобритания, например, которая накануне Второй мировой войны была крупнейшей морской державой и обладала самыми большими военными и торговыми флотами, сыграла в лагере союзников важную роль в деле осуществления северных морских конвоев.

Британские суда поставляли продовольствие из Индии и Африки, технику из США и Канады, военные контингенты из Австралии, Новой Зеландии и Южной Африки. За четыре военных года в северные порты СССР пришло 42 союзных конвоя. В них участвовали 772 судна под флагами стран антигитлеровской коалиции. Каждый восьмой корабль поларных конвоев погиб в пути.

Один из маршрутов, по которому шел поток грузов, северный, пролегал в обход воюющей Европы через Баренцево море в Мурманск и Архангельск. Но он проходил в зоне смертельного риска - районе активных действий немецких надводных кораблей, подводных лодок и самолетов, базировавшихся в Северной Норвегии, и минных полей. Надо сказать, что если бы такую систему создавали современными методами, то первый конвой прошел бы, наверное, лет через пять, а потом был бы еще год разборок, уточнений, изменений и исправлений. Но в военное время не потребовалось и пяти недель. Благодаря только тому, что все стороны прониклись ее необходимостью и поняли, что иного выхода нет, в кратчайшие сроки и при минимальных затратах была создана самая эффективная транспортная система.

Наступивший 1942 год характеризовался резким усилением немецкой активности на Севере, где разворачивалась борьба с союзными арктическими конвоями. 29 декабря 1941 года на совещании в «Вольфшанце» Гитлер приказал гросс-адмиралу Редеру сосредоточить главные силы флота в Норвегии, которая теперь определялась не иначе, как «зона судьбы». Однако из-за необходимости совершить перераспределение флота к активным действиям удалось перейти не раньше марта.

В апреле 1942 года группу «Арктика» возглавил капитан 1-го ранга Альфред Шульце-Хинрихс, пришедший в норвежский порт Киркенес на эсминце «Герман Шеман». После безуспешных попыток перехватить конвой PQ-14 (с 13 по 19 апреля), когда ненастная погода помешала найти суда союзников, нападению эсминцев подвергся шедший из Мурманска караван PQ-11.

Однако главная задача группы «Арктика» в этот раз была иной. Причиной тому стал знаменательный успех одной из германских подводных лодок. 30 апреля под-

лодка U-456 (капитан-лейтенант Тайхерт) атаковала британский крейсер «Эдинбург», флагман ближнего прикрытия конвоя. Большая скорость и противолодочный зигзаг не спасли корабль командующего силами непосредственного охранения конвоя контр-адмирала Бонхэм-Картера (командир корабля капитан Фолкер) от попаданий двух торпед, разрушивших его корму. U-456 преследовала поврежденный крейсер, но находившиеся в охранении эсминцы «Фористер», «Форсайт», «Гремящий» и «Со-

стоимостью 6,2 млн. долларов США, упакованных в 93 ящика. Они направлялись в США в качестве оплаты за поставки по ленд-лизу. Ценный груз был на 2/3 застрахован в Госстрахе СССР (впоследствии Ингосстрах) и на 1/3 - в Бюро страхования военных рисков правительства Великобритании.

И только в апреле 1981 года было заключено советско-английское соглашение о подъеме золота, затонувшего вместе с крейсером «Эдинбург». Британское правительство и Ингосстрах представляли сторону владельцев цен-

нено в погреба боезапаса, рядом с зенитными снарядами и винтовочными патронами. По мнению специалистов, все эти боеприпасы могли сохранить свои боевые свойства. Эти два фактора и определили сумму вознаграждения фирме - 45 процентов от стоимости найденного золота.

«Джессоп Марин Рекавериз Лимитед» - английская фирма-координатор. С ней сотрудничали фирмы-партнеры «Вартон-Вильямс», «Дека Сервей», «Дрегерверк» и др., имеющие соответствующие суда, радионавигационное и глубоководное оборудование, располагающие высококвалифицированными специалистами-подводниками.



Легкий крейсер «Эдинбург». Построен: 1939 г., Swan Hunter, Wallsend. Водоизмещение: 12 675 т. Основные размеры: 187 x 19, 5 x 7 м. Мощность силовой установки: 80 000 л. с. Скорость: 32, 5 узла. Вооружение: 4 орудийные башни главного калибра 152 мм, 20 орудий калибра 100 мм, 8 торпедных аппаратов, скорострельные зенитные установки, 4 гидросамолета. Экипаж: 750 чел.

крушительный» помешали командиру подлодки выйти в повторную атаку. Это продлило жизнь «Эдинбурга» на два дня. С разрушенным рулевым устройством он медленно двигался на восток, надеясь укрыться в Колском заливе. Рано утром 2 мая крейсер и охранение были снова атакованы тремя немецкими эсминцами под командованием фрегаттен-капитана Шульце-Хинрихса. Они открыли по «Эдинбургу» огонь и выпустили торпеды. Одна из торпед попала в корму крейсера, после чего он еще больше накренился на левый борт. Последняя страница трагедии была перевернута самими же англичанами. После снятия экипажа кораблями эскорта их эсминцы дали торпедный залп, чтобы «Эдинбург» потерял остатки плавучести, и крейсер быстро утонул.

Затонувший крейсер «Эдинбург» вместе с погибшими членами экипажа (57 человек) Великобритания объявила братским военным захоронением. Советский Союз полностью признал этот статус и вытекающее из него право Великобритании на неприкосновенность братской могилы.

Вместе с боевым кораблем на морское дно ушел и его груз, доставленный на борт в Мурманске 25 апреля 1942 года, - 465 слитков золота высшей пробы 999 общим весом 5 536 кг (195 548 унций) и

ного груза в переговорах с фирмой «Джессоп Марин Рекавериз Лтд», имеющей опыт подобного рода работ. Был подписан контракт на условиях «Без спасения нет вознаграждения», то есть было оговорено, что все расходы по поискам и извлечению со дна моря золота до благополучной его выгрузки в согласованных портах (в английском Абердине и советском Мурманске) несет фирма-спасатель. Генеральное агентирование судов в Мурманском морском торговом порту осуществлялось мурманским главным морским агентством «Инфлот», начальником которого и участником описываемых событий являлся автор этих строк. Согласно контракту право на большую часть золота (3 745,8 кг) принадлежало советской стороне, а 1 788,8 кг - английской. Доля спасателей оговаривалась в размере 45% от спасенной части. Стоимость золота по существующим на то время ценам (410 долларов за унцию) оценивалась почти в 80,2 млн. долларов. Таким образом, советская сторона в случае успеха операции могла рассчитывать на получение 2 060,2 кг золота стоимостью 29,8 млн. долларов США (за вычетом доли спасателей). Работы предстояли весьма сложные и опасные. Затонувший крейсер лежал на глубине около четверти километра. Но главное, золото при транспортировке было поме-

1 мая 1981 года английское поисковое судно «Даммтор» вышло в рейс. На дно Баренцева моря был опущен контейнер со специальным маневренным аппаратом (так называемое «око»), который по команде с борта судна мог плавно двигаться и с помощью телекамер исследовать затонувшие объекты. Цветное изображение передавалось наверх, на монитор, и одновременно шла видеоманитофонная запись. Поиски увенчались успехом. В середине мая в судовом журнале появилась запись: «Эдинбург» обнаружен». Затонувший крейсер лежал на глубине 250 метров, с креном примерно 90 градусов, в наиболее благоприятном положении для спасательных работ - сверху пробойной в левом борту. Через эту большую, пятиметровую в диаметре, пробойну будет легче и безопаснее проникнуть внутрь крейсера. Насколько было известно, золотой груз «Эдинбурга» находился в пороховых погребах, рядом с боеприпасами. Но это было уже делом водолазов-глубоководников. К тому времени во всем мире можно было чуть ли не по пальцам пересчитать тех водолазов, которые погружались в естественных условиях на такую предельную и опасную глубину. «Даммтор» возвратился в Англию, где была продолжена подготовка к уникальной операции в глубинах Ледовитого океана.

На Темзе, в центре Лондона, находился на вечной стоянке «родной брат» погибшего «Эдинбурга» - крейсер «Белфаст», один из четырех английских крейсеров, построенных по однотипному проекту. Уцелевший в морских сражениях, он был превращен в музейный экспонат. И то, что сохранился крейсер-двойник, было для фирмы-спасателя большой удачей. Водолазы в идеальных условиях досконально изучили те корабельные помещения, в которых им предстояло трудиться.

2 сентября на смену «Даммтору» прибыло немецкое судно-спасатель «Стефанитурм» и остановилось непосредственно над затонувшим крейсером (71°51' с.ш., 35°10' в.д.). Новинкой для того времени было наличие у судна системы динамического позиционирования, которая с помощью главной энергетической установки, подруливающих устройств и спутниковой навигационной системы с ЭВМ обеспечивала надежную безыкорную стоянку и удержание в заданной точке с глубиной места до 300 метров с точностью до 10 метров при волнении моря 5-6 баллов.

Первая же попытка проникнуть в крейсер через пробойну показала, что это невозможно - вход завален горами искореженного металла. Кроме того, боеприпасы находились в непосредственной близости от золота, что представляло дополнительный риск. Надо сказать, что фирма-координатор привлекла к операции по спасению золота самых опытных водолазов-глубоководников из разных стран. Пятнадцать профессионалам высокого класса предстояло, чередуясь, работать попарно по три смены в сутки. Подобные работы, по объему и сложности операций, свободно плавающими водолазами на столь большой глубине никогда раньше не производились. Если к этому прибавить еще и смертельный риск, которому подвергали себя добровольцы, можно понять, как огорчила этих людей первая неудача.

Было принято решение прорезать в том же правом борту новое отверстие, максимально близкое к погребам боезапаса и достаточное по объему для того, чтобы в него мог проникнуть человек в водолазном снаряжении и с системой жизнеобеспечивающих трубопроводов и кабелей. По ним водолазы поддерживали связь с кораблем, и обеспечивалась подача дыхательной смеси из кислорода и гелия под давлением, соответствующим глубине погружения. Также подавалась вода для обогрева. Отверстие прорезали. Но, чтобы попасть к переборке порохового погреба, надо было пересечь топливную цистерну - помещение, загроможденное в результате взрыва обломками рухнувшей палубы. А когда добрались до переборки, вскрыли ее и попали в погреб боезапаса, обнаружили завалы из песчаных наносов, водорослей, мазута, обломков труб. Разгребая, расчищая, разрезая с помощью электрокислородного оборудования завалы, люди работали на ощупь, в сплошной темноте, в облаке плотного ила.

(Окончание на стр. 8.)



ЗОЛОТО КОНВОЕВ

(Начало на стр. 7.)

Полмесяца люди в крошечной тьме глубин, освещаемых лишь тусклым светом подводных ламп, пробивались к ящикам с золотом, расчищая путь от многолетних наслоений ила, рассыпанных в беспорядке снарядов, патронов и тому подобного, от острых кусков стали и обломков дерева.

Поиски продолжались до начала осени, пока, наконец, 16 сентября 1981 года водолаз из Зимбабве Джон Росси не нашел первый слиток. Сначала золото поднимали в сварной металлической корзине по сорок слитков, но корзина

застревала в обломках. Тогда стали транспортировать его в нейлоновых мешках, по двадцать слитков в каждом. После подъема покрытые мазутом бруски золота отмывали керосином и помещали в специальную кладовую с тремя замками, ключи от которых хранились у главы фирмы, осуществляющей подъем, представителя британского правительства и у советского наблюдателя. Тут же на борту осуществлялось предварительное взвешивание золота и фотографирование номера и веса, указанных на слитке. Все это фиксировалось в специальном журнале учета за тремя подписями. Три

недели подряд не иссякал золотой поток со дня моря. 5 октября 1981 года из-за усталости водолазов и ухудшающейся погоды было решено приостановить работы. Всего водолазы извлекли из недр

Вместе с боевым кораблем на морское дно ушел и его груз, доставленный на борт в Мурманске 25 апреля 1942 года, - 465 слитков золота высшей пробы 999 общим весом 5 536 кг (195 548 унций) и стоимостью 6,2 млн. долларов США, упакованных в 93 ящика.

крейсера 431 слитков золота весом 5 129,1 кг. На дне осталось 34 слитка весом 405,9 кг. С борта «Стефанитурма» в торжественном и скорбном молчании опустили венок, и судно поспешило в Мурманск. Из поднятых слитков Англия получила 143, а СССР - две трети, т. е. 288 слитков, из которых, в свою очередь, передал 45% (129 слитков) спасателям и 55% (159 слитков весом 1800 кг - Ингосстраху).

Оставшаяся часть золота была поднята лишь через пять лет, в сентябре 1986 года. На этот раз в операции участвовало более новое и совершенное водолазное судно «Дипвотер-2». В результате проведенной 3-12 сентября операции со дна было поднято 29 слитков весом 345,3 кг и стоимостью 4 млн. долларов. 19 слитков золо-

та весом 230,2 кг были доставлены в Мурманск и в присутствии представителей Ингосстраха переданы Гохрану.

Несмотря на все трудности, водолазам удалось поднять в общей сложности 99% затонувшего золота. По оценкам специалистов, это лучший в мировой практике результат при спасении ценных грузов из-под воды. Уникальность этой работы состоит еще и в том, что в условиях сохранявшейся холодной войны обе стороны, британская и советская, сумели договориться, что и стало результатом успешно проведенной операции.

Василий ЛОБАН, почетный полярник, действительный член Национального географического общества. LVL1947-811010-Edinburg



ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Поздравляем вас, коллеги!

В мае мы поздравляем с юбилейными датами наших коллег - моряков и береговых работников нашей компании:

Медведев Александр Михайлович - генеральный директор ОАО «ММП»;

Бояркина Ирина Александровна - помощник генерального директора - начальник отдела корпоративных отношений;

Брешковская Надежда Павловна - 3-й помощник капитана т/х «Михаил Кутозов»;

Антонов Алексей Валерьевич - 3-й электромеханик т/х «Виктор Ткачев»;

Аляпкина Елена Владимировна - начальник отдела учета финансово-кассовых операций и бюджетирования;

Зайка Леонид Сергеевич - матрос 1-го класса танкера «Натали»;

Григоренко Евгений Васильевич - капитан т/х «Иван Папанин»;

Кузнецова Инна Владимировна - повар 2-й кат. т/х «Кузьма Минин»;

Чернобыльский Роман Евгеньевич - повар 2-й кат. т/х «Новая Земля»;

Хамзин Мигдаль Алиевич - боцман т/х «Юрий Аршеневский»;

Гончарюк Майя Валентиновна - буфетчик т/х «Юрий Аршеневский»;

Киричинский Александр Петрович - боцман т/х «Клавдия Еланская»;

Аниско Марина Борисовна - начальник отдела финансовых операций и отчетности;

Карпенко Игорь Александрович - 2-й помощник капитана т/х «Петр Великий»;

Фомин Александр Леонидович - повар 2-й кат. т/х «Новая Земля»;

Луцив Василий Ростиславович - судовой врач т/х «Иван Папанин»;

Полянский Владимир Константинович - ведущий инженер-конструктор конструкторского бюро;

Иванов Анатолий Егорович - инженер (по СЗЧ) группы суперинтендантов и СЗЧ.

Вам, родившимся в мае 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980 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!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 90-летием

Кошкину Валентину Степановну - работавшую уборщицей на судах компании, проживающую в городе Роговская Станица. Стаж ее работы в пароходстве - 15 лет.

С 85-летием

Торянскую Галину Алексеевну - работавшую кладовщиком в ДМО «Морьяк», проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 19 лет.

С 80-летием

Абрамову Екатерину Денисовну - ветерана ММП, ветерана труда, работавшую копировальщицей, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 32 года.

Самаль Петра Ивановича - ветерана труда, работавшего старшим матросом на судах компании, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 35 лет.

Столбову Драсиду Ивановну - ветерана труда, работавшую воспитателем, проживающую в Воронеже. Стаж ее работы в пароходстве - 31 год.

С 75 - летием

Садкова Бориса Степановича - ветерана труда, работавшего старшим механиком на т/х «Пожарский», проживающего в Одессе. Стаж его работы в пароходстве - 39 лет.

Вознюк Веру Васильевну - ветерана труда, участника ВОВ, работавшую гладильщицей в мехпрачечной, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 24 года.

Ищенко Надежду Андреевну - ветерана труда, работавшую буфетчицей на судах, проживающую в городе Миллерово Ростовской области. Стаж ее работы в пароходстве - 21 год.

Петрошная Анатолия Платоновича - работавшего мотористом на т/х «Звенигород», проживающего в Смоленске. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

Абрамова Николая Васильевича - ветерана труда, работавшего инженером-механиком в УТЭФ, проживающего в деревне Стехово Псковской области. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

Пилипец Раису Серафимовну - работавшую бухгалтером в детских садах, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 31 год.

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



ЮМОРЕСКА

Есть в географии такое понятие - «линия перемены дат». На планете 24 часовых пояса, и на 180-м меридиане вы можете «перескочить» на целые сутки. Грубо говоря, сегодня на судне 23 декабря, а завтра - сразу 25-е.

Это произошло полвека назад...

В тот год из-за сложных ледовых условий наш д/э «Цимлянскгэс» не смог вернуться в Мурманск. Выходили мы на восток. Вот тогда и пересекли эту линию.

Был у нас моторист Леша - работающий, веселый. Но сам себе на уме. Считал, что вот он-то «умеет жить». Часто говаривал: «Могу любую работу делать, если будут гроши и харчи хороши».

Вышел он из машинного отделения на перекур, там два матроса сидят и ведут деловой разговор:

Дата прошла - даешь паек!

- Ты чего себе возьмешь в артелке* за вчерашний день?

- Да, я сладкое люблю. Конфет возьму, молока сгущенного, варенье у меня есть.

- А я думаю колбаски взять и сыру.

Леша сделал стойку и наострил уши:

- Вы это о чем, мужики?

- Ну как же, вчера было 23 декабря, да?

- Ну, да.

- А сегодня - 25-е! Старпом-то составляет продуктовый отчет за месяц. За каждый день. Вот нам и полагается питание за 24-е. Да многие уже получили продуктами.

Леша отошел в задумчивости. А наутро постучал в каюту старпома:

- Анатолий Михайлович, я вот тут на листке список написал.

- Какой список?

- Да артельному на продукты. Подпишите, пожалуйста.

- На какие продукты?! Я - с вахты, я спать хочу!

- Ну как же: вчера было 23-е, сегодня 25-е, мне полагаются продукты за 24-е.

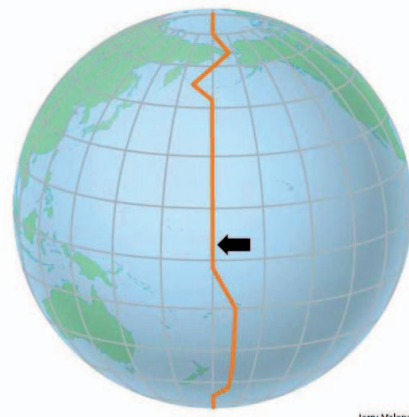
- Ты что, серьезно?!

- Так матросы же получили.

- Да пошел ты! А когда в обратную сторону пойдем, я что, с тебя удерживать буду?! Это же условная линия!

Леша забрал свой список и вышел в задумчивости. Спускаясь по трапу, услышал похихатывание вчерашних собеседников.

Борис СПИРИДОНОВ, ветеран ММП.



* Артелка - (морской сленг) помещение для хранения судовой провизии.



Арктическая звезда

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 № 652.
Подписано к печати 21.05.2015 г.: по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ООО «Север.ГП», Россия, 183624 г. Мурманск, ул. Марата, 14.
Распространяется бесплатно.