



Памятнику С. О. Макарова - быть!

В 2016 году исполняется 140 лет со дня создания морских классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, которые после многочисленных преобразований вошли в историю мирового образования под гордым именем Макаровка - Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. В рамках подготовки к празднованию 140-летия принято решение установить памятник адмиралу С. О. Макарову в историческом здании университета на Косой линии.

→ Стр. 6

Женщина на флоте

Каких только поверий-легенд не услышишь или не прочитаешь о том, что женщина на корабле - к беде! Одна из них вызвала просто смех. Она гласила: присутствие при закладке корабля девственниц, особенно рыжих, - плохая примета! Особенно чувствительны к подобным суевериям были морские разбойники, пираты. Что не скажешь о современных мурманских моряках.



→ Стр. 7



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 3
(7691)

31 марта
2016

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

От Арктики до Африки



Навигационный период всего собственного танкерного флота на рентабельных направлениях организован менеджментом ОАО «ММП» в этом году раньше как на севере, так и в южных широтах.

→ Стр. 2

Дмитрий Рогозин:
«Арктикой все занимаемся,
а хозяина нет»



9 марта 2016 года в Мурманске под председательством вице-премьера Правительства России Дмитрия Рогозина состоялось заседание президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики.

→ Стр. 3

ВАЖНАЯ СТРОЙКА СТРАНЫ



В марте редакция нашей газеты побывала в грузовом районе Архангельского морского торгового порта «Экономия». Этот район обеспечивает в полном объеме перевалку грузов в арктическом направлении.

Протяженность причальной линии в районе порта «Экономия» превышает 3,4 километра. Порт может принимать суда длиной до 190 метров с осадкой до 9,5 метра водоизмещением до 30 тысяч тонн. Здесь в 2011 году начала работу компания ОАО «Ямал СПГ».

В том же 2011 году на судне Мурманского морского пароходства «Капитан Данилкин» под руководством капитана Сергея Стрельникова из Архангельска была вывезена первая партия строительных материалов направлением на Сабетту. Сегодня в Архангельске работает обособленное подразделение ОАО «Ямал СПГ».

Огромная площадь территории порта буквально завалена тоннами стройматериалов, металлических труб, блок-модулями, контейнерами с

различным содержимым, включая технику. Все эти материалы круглосуточно прибывают сюда из 25 регионов нашей необъятной родины и отправляются на самую большую стройку страны в порту Сабетта на судах Мурманского морского пароходства. В марте на этом направлении перевозили грузы теплоходы «Капитан Свиридов», «Павел Вавилов», «Заполярье», «Кузьма Минин».

(Продолжение на стр. 2.)

Наш
хронограф



14 апреля - 85 лет со дня рождения А. А. Ламехова (1931), известного полярного капитана, Героя Социалистического Труда.

ВАЖНАЯ СТРОЙКА СТРАНЫ

(Начало на стр. 1.)

Вот что рассказал главный специалист отдела логистики «Ямал СПГ» Вадим Левит:

- Груз для ОАО «Ямал СПГ» в Архангельск прибывает автотранспортом, морскими и речными судами. В порту Архангельск работают наши подрядчики - компании «Саус Тамбей», «Велесстрой», «МРТС». Погрузка происходит ежедневно и круглосуточно, у порта всего два выходных дня - с восьми вечера 31 декабря до утра 2 января, все остальное время в году порт работает без остановок.

Есть и другие пути доставки грузов в Сабетту, которые проходят по реке Обь из Сергинского речного порта и Тюменского речного порта.

Но Архангельск становится главной перевалочной базой для проекта в зимний период времени.

- Здесь мы будем работать минимум до 2017 года, до окончания строительства первой очереди, - сказал Вадим Левит.

Наличие судов ледового класса позволяет Мурманскому морскому пароходству осуществлять круглогодичную доставку груза для проекта «Ямал СПГ». Сабеттское направление в общем объеме - это четверть всех перевозок компании.



Капитан
Николай
Колесников,

Николай Колесников, капитан теплохода «Капитан Свиридов», в пароходстве не новичок, работает давно. 6 лет в должности капитана. Часто теплоходы не меняет, старается держаться на одном. До «К. Свиридова» он долгое время ходил в рейсы на «систершипе» «Адмирал Ушаков».

- На «К. Свиридове» уже второй мой контракт доставляем грузы на Сабетту. Раньше судно возило уголь в Англию и Европу. Теплоход этот ледового класса: у нас хороший корпус, надежная силовая установка, и мы без труда справляемся с нашими задачами на трассе, - рассказал Николай Колесников.

Погрузка судна в порту обычно длится 7-12 дней. На наш дилетантский вопрос о том, сколько времени теплоход идет до Сабетты и где самые сложные участки трассы, Николай Иванович ответил:

- Длительность пути зависит от ледовой обстановки. Есть еще такой фактор, как штормовая погода: если сильный ветер, то скорость перехода падает. Мы проходим расстояние из порта Архангельск в порт Сабетта от 5 до 9 суток в зависимости от маршрута. В летний период идем через Карские Ворота - это 5 суток. В зимний период путь проходит через мыс Желание, поскольку в Карских Воротах очень сложная ледовая обстановка даже для ледоколов. Мы идем через мыс Желание, затем 200 миль по чистой воде (на сутки больше) вдоль Новой Земли и потом уже под проводкой ледокола больше 200 миль идем по Карскому морю, далее нас подхватывают мелкосидящие ледоколы и ведут до Сабетты.

- Часто ли приходится прибегать к помощи ледокола?

- Часть пути из Архангельска в Сабетту мы идем самостоя-



тельно, без ледокола, там, где более легкие льды и у нас есть разрешение от администрации Севморпути, но для этого, конечно, требуется большой опыт. В самых сложных условиях ледокол берет нас на «усы» (на буксир), иначе не пройти, эта операция очень сложная, требует больших навыков, но наши моряки давно работают и с этим справляются.

Во время нашего визита в Архангельск на другом причале «Экономии» находилось под погрузкой судно «Павел Вавилов». Судно взяло на борт 19 тысяч тонн отечественного песка для доставки в Сабетту.

По словам руководства Мурманского морского пароходства, очень важно, что практически весь объем грузов, который идет сегодня на Ямал, - российского производства. Благодаря тому,

что в 2015 году было принято постановление правительства «О лицензировании импорта щебня и гравия», работа Мурманского морского пароходства по увеличению объемов перевозок российского щебня с российских карьеров получила значительный толчок. Это дало поддержку не только производителям, но и регионам, и всем тем службам, которые обеспечивают перевалку. «Очень здорово, что в 2016 году не произошло отката назад. Мы рассчитываем, что и летом этого года все инертные материалы для строительства будут исключительно российского производства», - сказал заместитель генерального директора ОАО «ММП» Яков Антонов.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото редакции.

К ТЕМЕ

Правительство РФ одобрило проект нового глубоководного порта в Архангельске. Строительство нового порта площадью 180 гектаров включено в транспортную стратегию РФ до 2030 года. Предварительный объем инвестиций оценивается в 35 миллиардов рублей. Планируется, что в состав нового порта войдут четыре самостоятельных специализированных перегрузочных комплекса: угольный, контейнерный, универсальный и нефтеналивной с общим грузооборотом 28 миллионов тонн в год.



п. Архангельск

От Арктики до Африки

Навигационный период всего собственного танкерного флота на рентабельных направлениях организован менеджментом ОАО «ММП» в этом году раньше как на севере, так и в южных широтах.

Танкер «Натали» с января 2016 года находится на рейде порта Ломо (Того), выполняя в рамках тайм-чартера задачу по накоплению груза темных нефтепродуктов, их хранению и последующей перевалке. Выполнению танкером нынешней работы способствует опыт, уже накопленный нашей компанией при использовании танкера «Натали» для подобных задач в Кольском заливе. Компания одной из первых начала применять данный вид операций в порту Мурманск, где танкер нахо-

дился на РПК-1 в течение трех лет и через него было перегружено свыше 900 тысяч тонн нефтепродуктов.

Танкер «Индиго» продолжает работать в аренде ПАО «Газпром нефть». Судно уже выполнило 4 круговых рейса: Мурманск - мыс Каменный - Мурманск по транспортировке сырой нефти из Новопортовского месторождения с перегрузкой на накопитель, находящийся в акватории Кольского залива.

Танкер «Варзуга» несколькими последовательными рейсами доставляет дизельное топливо из порта Мурманск в порт Сабетта в рамках проекта «Ямал СПГ».

Начиная с середины декабря 2015 года по настоящее время танкер «Хатанга» продолжает ра-

ботать в тайм-чартере, обеспечивая каботажные перевозки различных видов нефтепродуктов между кубинскими портами.

Танкер «Котлас» под проводкой ледокола «Владимир Игнатьев» совершает рейс на Землю Франца-Иосифа. На острове Александры судно выгрузит дизельное топливо для нужд министерства обороны в первых числах апреля.

На Земле Александры, на 80-м градусе северной широты, в настоящее время завершается строительство военной базы под названием «Арктический трилистник». Свое название комплекс получил из-за формы строений. Согласно проекту между всеми объектами инфраструктуры (которые включают в себя энергоблок, состоящий из котельной и электро-

станции, комплексы водоочистных и канализационных сооружений и систему утилизации бытовых отходов, гаражи для хранения и обслуживания техники, различные склады и хранилища) будут функционировать переходы, защищающие личный состав от воздействия внешней среды и дополнительно сберегающие тепло. Строительство объекта идет с использованием инновационных и энергоэффективных технологий, позволяющих минимизировать расход энергии.

Ирина ЮСУПОВА.





Дмитрий Рогозин: «Арктикой все занимаемся, а хозяина нет»



9 марта 2016 года в Мурманске под председательством вице-премьера Правительства России Дмитрия Рогозина состоялось заседание президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. В нем приняли участие главы и представители 10 регионов России, территории которых полностью или частично входят в Арктическую зону, министры и высокопоставленные чиновники, депутаты.

Дмитрий Рогозин образно охарактеризовал ситуацию, которая складывается вокруг вопросов освоения Арктики и использования Севморпути: «Россия часто с опозданием реагирует на рывки в развитии техники, которые совершают наши конкуренты. Так было, к примеру, с беспилотниками. Сейчас ими занимаются все, а беспилотников нет. Так и с Арктикой, и с СМП. Прозевали, сейчас все занимаемся, а хозяина нет».

Работа вице-премьера на Кольском полуострове выдалась насыщенной. Он посетил в Мурманске 35-й и 82-й СРЗ, потенциал которых будет использован при освоении арктического шельфа, тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов», который готовится к выходу в море для выполнения задач в дальней морской зоне, был на новейшем фрегате «Адмирал Горшков», где ознакомился с современными образцами вооружения.

Начиная заседание, Рогозин предоставил слово губернатору Мурманской области Марине Ковтун, которая охарактеризовала роль и значение Мурманска в освоении Арктики, в обеспечении работы Северного морского пути.

По ее словам, развитие региональной портовой инфраструктуры и проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», с реализацией которого многократно возрастут преимущества мурманского порта, являются частью национальной задачи по развитию Северного морского пути и российского сектора Арктики.

- Мурманск - начало Северного морского пути, его самый западный порт. Значительная часть морских перевозок по высокоши-

ротной транспортной артерии начинается именно в нашем порту. Учитывая это, мы рассматриваем развитие региональной портовой инфраструктуры как часть национальной задачи по развитию Северного морского пути и российского сектора Арктики, - отметила Марина Ковтун.

Особую роль в решении этой задачи играет проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», с реализацией которого преимущества порта многократно возрастут.

Дмитрий Рогозин заострил внимание на том, что в 2016 году Госкомиссия по вопросам развития Арктики изменит подходы к своей работе. Она будет приближена к каждому арктическому региону с глубоким анализом имеющихся проблем.

- Мы должны потерять интерес к санкциям. Они будут всегда, пока Россия будет стремиться к своему укреплению, - сказал вице-премьер правительства РФ. - Мы обязаны создавать основу для обеспечения независимости страны.

Особое внимание он уделил Севморпути, вопросам эффективного управления логистическими процессами.

- Нам нужен не фиксатор заявок плавания по СМП, а хозяин, оператор, который будет вести мони-

торинг проблем, искать потенциальных потребителей наших услуг и партнеров, - подчеркнул Дмитрий Рогозин.

Заострил он внимание и на исполнительской дисциплине:

- Расслабленного состояния быть не должно. Время другое. Поручения должны исполняться в срок и со стопроцентной эффективностью. Жесткий контроль будет за каждым поручением.

Заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский доложил о формировании единой транспортной инфраструктуры и обеспечении транспортными средствами Арктической зоны РФ. Особое внимание он обратил на вопросы развития СМП и морских портов. В качестве положительных примеров были приведены порт Сабетта, строительство нефтеналивного морского терминала для вывоза нефти Новопортовского месторождения и комплексное развитие Мурманского транспортного узла.

Власти Ямало-Ненецкого АО намерены развивать порты в Нарьян-Маре, в Индиге.

С учетом того, что практически все порты арктического бассейна замерзающие, строятся 4 дизель-электрических ледокола. 2 из них уже сданы, 2 других в стадии постройки. В 2012 году начато строительство серии из трех атомных ледоколов ЛК60.

Развивается железнодорожная инфраструктура в Якутии. Есть грузовая база для проекта «Белкомур», но средств на это пока что нет. Интересен проект «Северный широтный ход», но и здесь ощущается дефицит в 61 миллиард рублей.

Остановился Виктор Олерский и на строительстве и реконструкции автомобильных дорог. В стадии реконструкции находятся автодороги к Архангельску, на Кольском полуострове.

Что касается развития авиатранспорта, то на базе имеющихся 56 аэродромов созданы 7 казенных предприятий. В стадии



реконструкции находится несколько аэродромов в арктических регионах. К сожалению, средний возраст эксплуатируемых самолетов составляет 30 лет. Для обеспечения нормального авиасообщения необходимо 150 самолетов. За период с 2012 года закуплено 73. У России существует настоятельная необходимость создать самолет, вместимостью 50 пассажиров.

Доклад Виктора Олерского дополнил Сергей Качаев, заместитель министра по развитию Дальнего Востока. Он сообщил о ходе выполнения поручения Президента РФ по разработке модели развития Севморпути.

Сергей Качаев заверил, что к 6 июня 2016 года проект будет завершен. Модель предусматривает возможность использования 16 маршрутов, объемом 60 миллионов тонн из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Западную Европу. 8 миллионов тонн могут приходиться на перевозку морских контейнеров.

У многих участников заседания вызвало недоумение, почему на Дальнем Востоке занимаются проблемами Севморпути, имея к нему весьма отдаленное отношение. Член Совета Федерации, председатель Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федера-

ции Вячеслав Штыров усомнился в целесообразности разработки модели использования Севморпути Министерством по развитию Дальнего Востока.

Глава Республики Карелия Александр Худилайнен, принявший участие в обсуждении доклада Сергея Качаева, обратил внимание на необходимость использования опыта СССР по централизации перевозок по Севморпути. Министр природных ресурсов и экологии Сергей Донской также отметил, что специалисты министерства активно работают по оценке транзитного потенциала Севморпути и транспортировке добытых природных ресурсов. Он выразил сомнение в правильности определения опорных зон развития.

- Нужно привязывать эти зоны к уже существующим проектам, - сказал он.

На заседании попросил слова и Вячеслав Рукша. Он заметил, что на развитие Севморпути СССР затратило огромные средства, около 200 миллиардов долларов, обеспечив здесь круглогодичную навигацию.

Вячеслав Рукша сообщил, что если речь идет о северном завозе, то это 200 тысяч тонн грузов, которые необходимо доставлять в отдаленные регионы. Говоря о грузовой базе, он остановился на конкретных цифрах: это 16,5 миллиона тонн СПГ из Сабетты, 8,5 миллиона тонн нефти Новопортовского месторождения. Что касается контейнерных перевозок, предложенных Сергеем Качаевым, то, как заметил Вячеслав Рукша, при температурах ниже минус 15 градусов никто этого делать не будет.

Он предложил поддержать компанию «Востокуголь», которая на Таймыре может ежегодно добывать от 10 до 20 миллионов тонн высококачественного угля. Возможны дополнительные объемы нефти для перевозки, если Роснефть начнет добывать ее на Хатанге.

Подводя итоги заседания, Дмитрий Рогозин заявил, что начинается работа по опорным зонам развития Арктики.

Юрий БАНЬКО.
Фото предоставлены автором.





Теплоход «Иван Папанин» завершил работу в Антарктиде



Программа антарктической экспедиции выполнена полностью. Произведена смена зимовочных составов на индийских станциях «Бхарати» и «Майтри», доставлено необходимое снабжение, продовольствие и топливо для полярников. Судну предстоит переход до порта приписки и дальнейшая работа в российском секторе Арктики.

Наступивший год является юбилейным для теплохода «Иван Папанин». Десять лет назад теплоход совершил первый рейс к берегам Антарктиды и с тех пор ежегодно посещает ледовый континент. За долгий период работы в Антарктиде теплоход «Иван Папанин» зарекомендовал себя как надежный снабженец, способ-

ный выполнить работу в сложных антарктических условиях. Качество работы высоко оценено работодателями из Норвегии, Бельгии, Германии, Финляндии и Индии. Хорошую работу экипажа неоднократно отмечали зимовщики многих антарктических станций: австралийской «Дейвис», норвежской «Тролл», немецкой «Нормайер», бельгийской «Принцесса Елизавета», индийских «Бхарати» и «Майтри, китайской «Чжоушань», российских «Прогресс» и «Новолазаревская».

Список международных контактов расширяется год от года. В сезоне 2015-2016 годов судно работало с экипажами вертолетов из Украины и Южно-Африканской Республики. На борту теплохода находился состав бе-

лорусской антарктической экспедиции, участников которой после завершения работ доставили в Кейптаун.

У белорусских коллег эта экспедиция также юбилейная - 10-я. В этом сезоне Республика Беларусь построила первую очередь своей собственной антарктической станции, до этого полярники пользовались гостеприимством российской станции «Молодежная». Три последующих года станция будет достраиваться и иметь статус сезонной, а с 2019 года Республика Беларусь станет полноправным членом международного антарктического сообщества с круглогодичной станцией.

Сезон 2015-2016 годов был характерен отсутствием мощного припайного льда в районе станции «Новолазаревская». Шельфовый ледник обрывался непосредственно в океан и не имел буферной прослойки припайного льда. В результате сильного ветра и морской зыби подходы к шельфу были буквально забиты айсбергами и обломками ледовых полей, трудно было найти укромное место для швартовки и выгрузки груза. Швартовные концы ветром рвались, как нитки, а металлические трубы на берегу, приспособленные для швартовки, гнулись, как пластилиновые. Максимально и эффективно использовали короткие перерывы в штормовой погоде, во время шторма судно

не выключало двигатель и в любой момент было готово отойти в море от ледового причала. Благополучно и в срок грузовые операции были заверше-

ны благодаря продуманной логистике в погрузке и выгрузке груза и слаженной работе индийского санно-тракторного конвоя и экипажа теплохода «Иван Папанин».

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ,
помощник капитана
по радиоэлектронике
т/х «Иван Папанин».
Фото автора.



Наши капитаны лучшие!

В 2015 году в Мурманском морском пароходстве осуществляли военно-морскую подготовку гражданских судов. Это было сделано для того, что моряки могли обеспечить безопасность плавания и производственную

деятельность при возникновении военной угрозы судоходству: в условиях вооруженных конфликтов и в военное время, со стороны международного терроризма, пиратства и морского разбоя.



В течение года береговые подразделения и суда пароходства участвовали в тренировках по взаимодействию с узлом связи Северного флота. Также моряки были заняты в учениях по опознаванию гражданских судов, в проводке кораблей СФ и судов судовладельческих организаций по трассе Северного морского пути и ряде других мероприятий, проводимых под руководством штаба СФ. Большинство капитанов судов профессионально и ответственно проводили военно-морскую подготовку во вверенных экипажах, с высоким качеством выполнили задания командования Северного флота.

За успехи, достигнутые в выполнении вышеперечисленных мероприятий, проявленный при этом высокий профессионализм от ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики» были поощрены следующие работники пароходства: директор по судоходству Алексей Глазнов, капитаны - Станислав Мельничский, Павел Андросенко, Валентин Антуфьев, Константин Барабанов, Владимир Билиба, Геннадий Гольма, Олег Грехов, Сергей Зинченко, Виктор Курбатский, Сергей Малицкий, Сергей Сафронов.

За участие в проводке кораблей Северного флота по трассе Северного морского пути, доставке государственных грузов на



объекты ОСК «Северный флот» командующим СФ поощрены капитаны: Александр Щелкунов, Владимир Мельниченко, Андрей Вячеславов, Евгений Григоренко, Николай Рапацевич.

Юрий ГУТЯН, капитан-наставник
по военно-морской подготовке
ОАО «ММП».



Доброго здоровья ветеранам!

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

С 95-летием

Подлесного Алексея Алексеевича - бывшего четвертого механика д/э «Обь».

Алексей Алексеевич родился 4 марта 1921 года в деревне Подлес Виноградовского р-на Архангельской области. После окончания семи классов школы поступил в Архангельский морской техникум. В 1943 году был призван на фронт, в 1944 году был командиром взвода, служил в звании старшины. За годы ВОВ был награжден двумя орденами «Отечественной войны II степени», орденом «Красной Звезды», двумя медалями «За отвагу», медалями «За освобождение Варшавы», «Победа над Германией». В июне 1946 года демобилизовался и поступил работать в Архангельское пароходство Главсевморпути кочегаром. В 1947 году окончил Архангельское мореходное училище.

В ММП Подлесный работал с 1953 года, вначале был 3-м и 4-м механиком на д/э «Обь», вторым механиком на д/э «ЦимлянскГЭС», с мая 1962 года старшим механиком на т/х «Димитрово». За самоотверженную работу у берегов Антарктиды ему была объявлена благодарность приказом начальника комплексной Антарктической экспедиции в 1956 году и благодарность по судну за усовершенствование и выполнение в короткий срок работ по монтажу оборудования в поселке Мирный. За годы работы он подготовил большое число старших механиков для других судов пароходства.

Работу в ММП Алексей Алексеевич завершил на т/х «Иван Москвин» в 1981 году.

С 85-летием

Малыгина Милентия Михайловича, работавшего матросом Мурманского морского пароходства. Стаж его работы в компании - 29 лет.

Никифорову Марию Сергеевну - участницу ВОВ, ветерана ММП и труда, работавшую наборщицей в типографии пароходства. Стаж ее работы в компании составил 28 лет.

Обрезкову Лидию Николаевну, работавшую прачкой на ледоколе «К. Сорокин». Стаж ее работы в компании - свыше 22 лет.

Скибу Зою Александровну, работавшую в компании пекарем на т/х «П. Ларишкин». Стаж ее работы в компании - свыше 18 лет.

Чекитину Веру Ивановну - ветерана труда, работавшую в компании няней яслей-сада № 86. Стаж ее работы - 15 лет.

Борисенко Надежду Максимовну - участницу ВОВ, ветерана труда, бывшего кок-пекаря плавсостава. Стаж ее работы в компании - 38 лет.

Корепанова Владимира Павловича - ветерана ММП, работавшего в компании электромехаником т/х «Ю. Бондаровская». Стаж его работы - свыше 36 лет.

С 80-летием

Горбунова Сергея Дмитриевича - ветерана труда, старшего эксперта СТУ АФ. Стаж его работы в компании - 31 год.

Первушову Таисию Николаевну, работавшую в компании дневальной. Стаж ее работы - 8 лет.

Ковалеву Евдокию Леоновну, работавшую в компании стрелком ВОХР. Стаж ее работы - свыше 6 лет.

С 75-летием

Корсунского Бориса Николаевича - ветерана труда и МПП, работавшего токарем на т/х «А. Невский». Стаж его работы в компании - свыше 35 лет.

Каюмова Фаниса Юнусовича - ветерана труда, работавшего старшим электриком на л/к «К. Николаев». Стаж его работы в компании - 41 год.

Дергоусову Марию Стефановну - ветерана труда, работавшую медсестрой в детском саду пароходства. Стаж ее работы составил 23 года.

Готко Галину Геннадиевну, работавшую оператором стиральной машины мехпрачечной. Стаж ее работы составил 18 лет.

Васмут Галину Дмитриевну - ветерана труда, работавшую в пароходстве начальником службы СМТС. Стаж ее работы составил 36 лет.

Минину Ирину Алексеевну - ветерана ММП, работавшую оператором ЦКС в слудбе связи. Стаж ее работы - 37 лет.

Мотивич Любовь Николаевну - ветерана ММП, труда, работавшую буфетчицей на т/х «К. Еланская». Стаж работы - свыше 26 лет.

Пряженкову Зою Васильевну - ветерана труда, работавшую в компании техником БЭРНК. Стаж работы - более 28 лет.

Скачко Нелли Никифоровну - ветерана труда и ММП, бывшего воспитателя детского сада. Стаж работы - 24 года.

С 70-летием

Акимову Дмитрия Михайловича - ветерана труда, бывшего токаря-моториста т/х «Кандалакша». Стаж его работы - 19 лет.

Шахову Татьяну Вениаминовну - ветерана труда и ММП, бывшего воспитателя детсада № 51. Стаж работы - 28 лет.

Майстрович Елену Анатольевну - ветерана труда, бывшего экономиста пароходства. Стаж ее работы в компании - свыше 28 лет.

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

КУРСЫ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА ДЛЯ МОРЯКОВ

Курсы - по индивидуальной программе. Подготовка к собеседованиям. Развитие навыков разговорной речи, умения общаться в англоязычном экипаже. Квалифицированные преподаватели. Обучающие программы от компании Marlins.

ЦЕНТР ПО ПОДГОТОВКЕ И ПЕРЕПОДГОТОВКЕ КАДРОВ
ОАО «МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРХОДСТВО»

Адрес: г. Мурманск, Портный проезд, 31 а

Справки по телефону:
(8152) 48-14-59

Читайте нас в социальных сетях - Вконтакте, Facebook

ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА
ГАЗЕТЫ «АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»



РЕДАКЦИЯ ЖДЕТ ВАШИХ ПИСЕМ

Уважаемый читатель!

Редакция «Арктической звезды» стремится сделать газету интереснее для тебя. Напиши нам, что бы ты хотел видеть на страницах издания, какие темы привлекают твое внимание.

Если ты работаешь в нашей компании, ходишь в море, присылай нам свои фотографии, рассказы, связанные с профессиональной деятельностью. Мы с удовольствием опубликуем самые увлекательные.

E-mail: press@msco.ru

Адрес редакции:

183038, г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15, каб. 209.



Памятнику С. О. Макарова - быть!

В 2016 году исполняется 140 лет со дня создания морских классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, которые после многочисленных преобразований вошли в историю мирового образования под гордым именем Макаровка - Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. В рамках подготовки к празднованию 140-летия принято решение установить памятник адмиралу С. О. Макарову в историческом здании университета на Косой линии.

Модель фигуры в полный рост создана в мастерских Академии художеств имени И. Е. Репина под руководством профессора В. Д. Свешникова. Высота памятника с постаментом составляет 3 метра 25 сантиметров. Памятник планируется отлить из бронзы.

С. О. МАКАРОВ: «НЕТ, В МОРЕ Я У СЕБЯ ДОМА, А НА БЕРЕГУ В ГОСТЯХ»

Вице-адмирал С.О. Макаров родился 27 декабря 1848 года в городе Николаеве. Семья Макаровых в это время проживала по улице Католической, названной впоследствии именем Степана Осиповича. На сохранившемся доме, в котором родился адмирал, установлена мемориальная доска.

В Российском государственном архиве Военно-морского флота сохранилась выписка из метрической книги о рождении С.О. Макарова: «Тысяча восемьсот сорок восьмого года декабря, двадцать седьмого дня, родился, а тридцатого дня того же месяца окрещен Степан, сын... арестантской роты прапорщика Иосифа Федоровича Макарова и законной его жены Елисаветы Андреевой, кои оба православного исповедования. Таинство крещения совершал священник Александр Гайдебуров. Воспреемниками были: капитан 1-го ранга Яков Матфеев-Юхарин и умершего поручика ластового экипажа Петра Макарова дочь, девица Любовь».

Отец Осип Федорович Макаров (1813-1889) был прапорщиком, выслужившимся из боцманов. Служил он на Дальнем Востоке в составе Сибирской флотилии. Выйдя в отставку, вернулся в Николаев. Проживал в собственном доме на углу Большой и Малой Морских улиц. Здесь он прожил около 15 лет и в 1889 году скончался. Мать Елизавета Андреевна Макарова происходила из семьи унтер-офицера. Когда С.О. Макарову было всего 10 лет, мать скончалась. Он с отцом переехал в Николаевск (ныне Николаевск-на-Амуре), где поступил в морское училище.

В 1861 году Макаров впервые ходил на судах Сибирской флотилии, сначала на винтовом клипере «Стрелок», а затем на транспорте «Манжур». В 1863 году по рекомендации командира Николаевского порта контр-адмирала В. П. Казакевича в составе Тихоокеанской эскадры под флагом контр-адмирала А. А. Попова на клипере «Абрек», а затем на корвете «Богатырь» Макаров участвовал в Аме-

риканской экспедиции. Около года русская эскадра находилась у берегов Северной Америки. Кстати, в этом плавании Макарова назначили флагманским кадетом, то есть старшим среди всех учеников Морского училища, стажировавшихся на кораблях эскадры. Уже тогда между Макаровым и Поповым завязалась искренняя дружба.

После успешно проведенного плавания Макарова назначили фельдфебелем училища, а в 1865 году он окончил Морское училище первым по успеваемости. Любил море, много работал на различных судах. В своем дневнике он оставил такую запись: «Нет, в море я у себя дома, а на берегу в гостях». Увлекался историей.

ВЫДАЮЩИЙСЯ ФЛОТОВОДЕЦ

Академик А. Н. Крылов писал, что адмирал С. О. Макаров «вошел в историю русского флота не только как замечательный флотоводец, но и как выдающийся теоретик военно-морского дела», написавший более пятидесяти научных работ по вопросам кораблестроения и океанологии.

Первыми обратили внимание на дарование юного Макарова, проявившего вдумчивость и лю-



«Россия - есть здание, фасад которого обращен к Ледовитому океану, и ни одна нация не заинтересована в ледоколах столько, сколько Россия».
С. О. Макаров.

бознательность, командиры кораблей, на которых он плавал кадетом: «О необыкновенном кадете доложили адмиралу А. А. Попову, командующему эскадрой Тихого океана. Попов перевел Макарова на свой флагманский корвет «Богатырь» и приказал столоваться у себя в адмиральской каюте. Так же поступил и сменивший Попова адмирал Ендогов. Оба выдающихся адмирала лично убедились в блестящих дарованиях кадета Степана Макарова».

После плавания на ряде кораблей в апреле 1865 года Макаров сдал выпускные экзамены в училище и за выдающиеся успехи в

учебе был представлен к производству не «в кондукторы корпуса штурманов флота», а в гардемарины флота (наравне с выпускниками морского корпуса).

Плавания мичмана Макарова, в том числе на броненосной лодке «Русалка», получившей пробоину и севшей на мель, а также случаи гибели кораблей от полученных пробоин в отечественном и зарубежных флотах послужили поводом к написанию Макаровым «Исследований по непотопляемости судов».

Макаров определил непотопляемость (термин, введенный им в судостроении) как способность судна плавать и не терять своих боевых качеств от полученных пробоин, предлагал «ряд устройств для откачивания воды: свой знаменитый рейковый пластырь для быстрой заделки пробоины, систему затопления отдельных отсеков корабля для выравнивания крена и дифферента». Знаменитое изобретение - «макаровские колпаки» для броненосных снарядов: Макаров предложил надевать на головку броненосного снаряда колпачок из мягкого металла, который в момент пробивания брони сохранял целостность броненосной головки и служил «смазкой» для снаряда. Снаряды с «макаровскими колпаками» вскоре появились на флотах разных держав. «По законам того времени Макаров имел право взять на свое изобретение патент во всех странах и нажил бы миллионы... Но не таков был Макаров, истинный патриот своей Родины», - отмечает А. Н. Крылов.

8 января 1904 года Макаров, предвидя неизбежность войны с Японией, подает письмо управляющему Морским министерством, где говорит о необходимости держать флот на внутреннем рейде Порт-Артура, а не на внешнем, как это было в то время. Ответ генерал-адмирала Алексея Александровича был таков: «Никакой войны не будет», но она началась в ближайшую ночь, и были выведены из строя броненосцы «Цесаревич» и «Ретвизан», крейсер «Паллада». После этого 14 февраля С.О. Макаров был назначен командующим флотом в Тихом океане. Деятельность адмирала Макарова на посту командующего флотом на Тихом океане детально описана в романе А. С. Степанова «Порт-Артур». Автор дает такое описание гибели адмирала Макарова и художника Верещагина, когда броненосец «Петропавловск» нагнулся на мину: «Петропавловск» медленно двигался перед Электрическим утесом... Вдруг на броненосце высоко в воздух взметнулся столб огня и желтого дыма... Дым закрыл весь броненосец, затем хлынул белый пар. Корма броненосца поднялась из воды, обнажив лопасти винтов, и корабль исчез с поверхности моря. Только не успевшее еще разойтись облако пара и дыма указывало на место, где минуту назад был «Петропавловск».

Степан Осипович Макаров погиб на 56-м году жизни, честно исполняя свой долг по защите Родины. В честь него был назван броненосный крейсер, в Кронштадте и Николаеве сооружены



памятники. И Государственный университет морского и речного флота - имени адмирала С. О. Макарова.

МАКАРОВ И «ЕРМАК»

Именно С. О. Макаров выдвинул в конце XIX века идею научного исследования Арктики с помощью ледоколов. 12 марта 1897 года в конференц-зале Академии наук состоялось большое собрание, на котором присутствовали не только ученые, но и множество лиц, заинтересованных в освоении Арктики. Вдохновленный аудиторией Макаров произнес не строго научный доклад, а речь-призыв, речь-обращение. Остановившись на истории ледоколостроения, адмирал подчеркнул, что ледоколы зародились в России. При этом он произнес фразу, навечно вошедшую в историю Арктики: «Простой взгляд на карту России показывает, что она своим фасадом выходит на Ледовитый океан». Доклад Макарова имел шумный успех и был сразу же издан Академией наук в виде отдельной брошюры.

В том же году царское правительство выделяет Макарову деньги, и он заключает договор с английской фирмой «Армстронг Уитворт» на постройку ледокола. Адмиралу было разрешено осуществлять контроль за строительством. 19 февраля 1899 года на ледоколе был поднят российский флаг, и уже 9 марта новострой уходит в свое первое плавание.

Первые плавания «Ермака» были неудачными. До Северного полюса ледокол так и не дошел (не сбылась мечта С. О. Макарова), но зато за годы своей работы во льдах Арктики «Ермак» провел свыше 3000 судов. Сам Макаров дважды ходил на «Ермаке» в Арктику, в район Шпицбергена, на ЗФИ и до Новой Земли.

Уважаемые коллеги! Дорогие друзья!

Просим вас поддержать инициативу Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в увековечивании памяти выдающегося флотоводца, адмирала Степана Осиповича Макарова.

Всех желающих помочь в создании скульптуры адмирала С. О. Макарову просим внести благотворительный взнос.

Планируемая дата установки скульптуры - 19 мая 2016 года.

Огромное спасибо за содействие!

Отдел маркетинга и связей с общественностью ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

«Ермак» прослужил Родине 65 лет. «Секрет долголетия «Ермака», как считают специалисты, заключался в его грамотной эксплуатации, в заботе моряков о судне, его системах. Это неоспоримо, как и то, что на мостик «Ермака» за долгие годы его работы поднимались и вели ледокол на штурм арктических трасс знаменитые капитаны», - написала в своей книге «На rumbo - Арктика» Валентина Карелова. В разные годы капитанами «Ермака» были известные моряки: М. П. Васильев, Н. Н. Коломейцов, Р. К. Фельман, В. Д. Селенинов, П. А. Пономарев (первый капитан а/л «Ленин»), В. И. Воронин, М. Я. Сорокин, Г. В. Драницын, Д. Н. Чухчин, Ю.К. Хлебников. В музее истории Мурманского морского пароходства можно увидеть выставку, посвященную «Ермаку» и людям, работавшим на нем.

По материалам ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

УРАЛСИБ БАНК

Как осуществить платеж через платежный терминал (наличными или по банковской карте для физического лица):

1. Выбрать «ИСКАТЬ».
2. Высвечивается меню «Поиск услуг». Ввести название «ФОНД» и «МОЙ РЕГИОН».
3. Высветится меню. Выбрать «ВЗНОСЫ, ФОНД ВМПО» (это сокращенное название фонда «Выпускники Макаровки в поддержку морского образования»).
4. Выбрать форму оплаты: «НАЛИЧНЫМИ» или «БАНКОВСКОЙ КАРТОЙ».
5. Ввести свою фамилию и имя (инициалы), адрес. Внизу в назначении платежа указано «пожертвование на изготовление скульптуры адмиралу С. О. Макарову».
6. Внести деньги (либо обозначить сумму платежа по банковской карте).
7. Выполнить. Получить квитанцию об оплате. Деньги поступают на счет Фонда на следующий день.



Женщина на флоте

Каких только поверий-легенд не услышишь или не прочитаешь о том, что женщина на корабле - к беде! Одна из них вызывала просто смех. Она гласила: присутствие при закладке корабля девственниц, особенно рыжих, - плохая примета! Наиболее чувствительны к подобным суевериям были морские разбойники, пираты. Что не скажешь о современных мурманских моряках. Да, в Заполярье полярная ночь и холодное северное сияние, но женщина на судне - это тепло и свет! Одним своим видом она скрашивала продолжительное плавание. А сколько у морячек обязанностей, несмотря на шторм, качку и прыгающую на камбузе посуду! Устанешь перечислять...

Мурманчанка на теплоходе типа «Пионер», повар Мария Ивановна, вкусно и разнообразно готовила. А по воскресным дням баловала моряков своими фирменными мясными блюдами. Экипаж уважал и ценил повара за ее мастерство и любовь к профессии. Да и Мария Ивановна - женщина видная, все при ней, однако со сложной судьбой и... не замужем. Со временем на судне стали замечать, что кудесница камбуза обращала особое внимание на на-

чальника радиостанции Олега Болдырева. Тут ведь ничего не скроешь, как бы этого ни хотелось!

Уроженец казачьей станицы в Ростовской области, где испокон веков проживали его предки, Олег частенько вспоминал Семикаракоры и рассказывал о происхождении названия станицы. В народном предании сохранилась версия о семерых беглых братьях Каракоровых, поселившихся на правом берегу Дона, где сейчас находится хутор Старая Станица. Однако, когда они перебрались на левый берег, там образовали казачье поселение.



Олег Болдырев - один из немногих командиров, не обремененный семейными узами. Моряк он доброжелательный и товарищ надежный, пользовался заслуженным авторитетом в экипаже. Но вот беда: несколько лет как Олег развелся в Мурманске с женой, переживал и неумеренно «принимал на грудь». По этой «уважительной» причине у него портился характер, зачастую имел плохое настроение и... неухоженный внешний вид.

Мария Ивановна, добрая душа, рискнула взять шефство над Олегом. А там, чем черт не шутит? Два одиноких человека, может, что-нибудь и сладится. Проявляя заботу, морячка подкармливала Олега, готовя ему что-нибудь вкусненькое на камбузе, стирала и гладила рубашки. А вечерами они выходили на кормовую палубу, чтобы подышать морским воздухом и полюбоваться на яркие звезды в Атлантике. Радоваться бы Олегу да жизнью наслаждаться! Однако чрезмерная опека повара чуть не сыграла роковую роль в их отношениях.

Это произошло в конце 80-х годов в заполярном порту Дудинка, что на Енисее. Не сложилось у Олега Александровича с культурой питания в местном ресторане с чукотским названием «Элден». На другой день на-

чальник радиостанции сильно болел и страдал, ему срочно требовалось «лекарство». Мария Ивановна, переживая за друга сердечно, предложила запеченную в духовке курочку с жареной картошкой. Но измученный с утра нарзаном, холостяк решительно отказался. Вручив повараху помятые асигнации, он велел, не мешкая, прогуляться в город, если можно так назвать затерянную в таймырской тундре Дудинку.

По пути в винно-водочный отдел гастронома сердобольная повараху вспомнила, какие старые засаленные брюки у одинокого и неухоженного моряка. Потому решительно сменила курс и зашла в... универсам. В отделе мужской одежды она добавила своих денег и купила Олегу шикарные импортные брюки. О, женщины! Мария полагала, что Болдырев обрадуется обновке и нежно расцелует подругу. Как жестоко она ошибалась! Постучав в каюту страждущего моряка, повараху радостно вручила ему сверток с презентом. Развернув его дрожащими руками, Олег изменился в лице, его искажала ужасная гримаса, радиста потрясло от негодования.

- Женщина! Чтоб я так был здоров! О чем я тебя просил, несчастная?! - взорвался Олег Александрович.

Не в силах вынести такого издевательства над организмом, да еще от верной и ласковой подруги, Болдырев потерял контроль над собой. В бешенстве он вытолкнул опешившую женщину за дверь, а вслед полетели моднейшие брюки «Made in Germany».

В Мурманск возвращались, избегая общения. Но, слава богу, повараху поняла свою «оплошность». Да и Олег вскоре остепенился, дрогнуло утомленное сердце от доброты и нежности Марии Ивановны. Случай с покупкой брюк вместо «лекарства» они посчитали нелепым недоразумением в зарождающихся серьезных отношениях. И предстоящий летний отпуск договорились провести вместе, в домике матушки Олега в станице Семикаракоры, что на берегу Дона. Болдырев обещал показать северянке казачий край и необыкновенной красоты природу. На что Мария Ивановна, потупив взор, скромно заметила:

- Для меня, как жительницы Заполярья, главное - это ласковое солнышко и река Дон, где с удовольствием искупаюсь. И совсем не против чужости и внимания Олега Александровича...

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран пароходства.



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 23 февраля на 77-м году ушел из жизни **Веселов Анатолий Сергеевич**, водитель автобазы, отработавший в компании более 11 лет.

4 апреля года на 85-м году ушла из жизни **Любанова Ираида Ивановна**, воспитатель детского сада № 96, ветеран труда, ветеран Мурманского морского пароходства, отработавшая почти 30 лет.

7 марта на 75-м году ушел из жизни бывший работник Мурманского морского пароходства **Сарнадский Альфред Вячеславович**.

А. В. Сарнадский родился в поселке Умба Мурманской области. Окончил 7 классов и поступил учеником маляра в промкомбинат Терского района. В 1960 году по переводу перешел работать в портопункт Умба портовым рабо-

чим. С октября 1960 года по сентябрь 1963 года проходил службу в Вооруженных силах. После окончания службы работал портовым рабочим в Мурманском морском торговом порту и одновременно учился в школе рабочей молодежи, где окончил 10 классов. Затем без отрыва от производства окончил ПТУ № 6, получил специальность электромонтера. С 1966 года работал электриком-ремонтником IV разряда бригады техобслуживания участка порта.

В мае 1971 года пришел работать в ММП. Начал с должности электрика на дизель-электроходе «Обь». Сарнадский был участником трех Антарктических экспедиций. Затем в той же должности он трудился на теплоходах «Алла Тарасова», «Клавдия Еланская», «Пионер Казахстана», «Зареченск». Работал матросом 1-го класса на т/х «Капитан Кудлай» с 1986 года, затем на т/х «Иван Богун».

В 1999 году Альфред Вячеславович в связи с выходом на пенсию уволился по собственному желанию из Мурманского морского пароходства. Тем не

менее он до последних дней активно участвовал в жизни компании, будучи уже в составе Совета ветеранов. Во многом благодаря его жизненной энергии и бесконечному энтузиазму, искренним стараниям бывшим работникам пароходства оказывалась различная помощь. Понимая, как важно пожилым людям, особенно одиноким, ушедшим на пенсию, видаться и общаться друг с другом, он хлопотал за организацию праздничных вечеров для ветеранов во Дворце культуры им. Кирова.

Он был бескрайне предан родной компании до последних дней, был самым активным пропагандистом романтики морской профессии, всегда с интересом участвовал в различных встречах со школьниками и детьми в музее компании, проводил экскурсии, стараясь через свои рассказы передать молодому поколению традиции морского флота.

Это был добрый, ответственный, честный и открытый человек. Память о нем навсегда останется в сердцах тех, кто его знал и любил.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

21 февраля 2016 года на 78-м году ушел из жизни **Астапенков Геннадий Константинович**, который отдал много лет работе в Мурманском морском пароходстве. Прошу вас помянуть его хотя бы добрым словом. Много раз он получал поздравления, а иногда и материальную помощь от МПП и вашей ветеранской организации. Каждое такое поздравление добавляло ему искорки в глазах. Ему было очень-очень приятно, что его не забывали.

Низкий вам всем поклон за это! Я сам родился и вырос в Мурманске.

Я знаю, что такое ждать месяцами отца из рейсов.

Но теперь его нет. Он ушел из жизни.

Жил он на своей малой родине - в городе Смоленске.

Светлая ему память.

С уважением, Сергей Геннадьевич Астапенков.

Пусть добрая память о них надолго останется в наших сердцах! Пусть земля им будет пухом!





Валентина и Генеральный секретарь на Кубе

Чтобы читателю понятно было, о чем речь пойдет, поясню: Валентина - это уборщица на д/з «Цимлянскгэс», а Генеральный секретарь - это был Генеральный секретарь ЦК КПСС Брежнев Леонид Ильич.

40-50 лет назад не было, пожалуй, в пароходстве сухогруза, не побывавшего на Кубе. Непрерывным потоком шли на Кубу и генеральные грузы, и сырье, и нефть, да и мало ли чего еще. Оттуда - сахар-сырец, никелевый концентрат и прочий традиционный кубинский экспорт. Дружили прочно и, как казалось, навечно. Не суждено стало с приходом времен перестройки.

На Кубе меня всегда поражала искренняя и истовая любовь кубинцев к своему острову. Жили и тогда очень бедно, но пели и танцевали! Я как-то на пляже разговорился с группой молодых ребят, так вот один из них, говоря о своей Родине, взял двумя ладонями грязный пляжный песок и поцеловал его: «Патрия!!!»

И видно было, это совершенно искренне.

Наши пароходы ходили на Кубу осенью или зимой, летом - Арктика. Эти рейсы в тропики были как премия за трудную работу во льдах, за лишения при рейдовых выгрузках на полярные точки. Вот и тогда в 1972-м мы, завершив снабженческий рейс в Арктику, взяли в Архангельске пилотматериалы - и на Кубу!

А Валентина пришла к нам как раз в этот рейс. Обыкновенной уборщицей (в судовой роли эта должность застенчиво называлась - дневальная). Была она женщиной позднебалзаковского возраста, на берегу была следователем милиции, к нам пришла уже с правом выхода за границу (тогда говорили - «визированная»).

Не знаю, что уж там у нее на берегу «не срослось», но давно убедился, что женщины шли в море не из-за морской романтики.

Пришли мы в порт Сантьяго-де-Куба, стали нас выгружать. Ни шатко ни валко. Моряки только рады были: теплое море, тропическое солнце, тогда еще разрешали спускать судовой катер и выходить на мелководье в поисках экзотичных морских раковин. Сколько их и сегодня украшают квартиры моряков, пенсионеров, родных и знакомых! В общем, стандартный для тех лет набор кубинских радостей.

И вдруг - новость из консульства: завтра из Гаваны прилетает сюда находящийся с визитом Генсек ЦК КПСС. Ну а мы-то при чем? А при том: капитаны всех советских судов обязаны быть среди встречающих в аэропорту (обязательно - в форме!), членам экипажей проявлять бдительность, ну и т.д.

В программе визита - посещение знаменитых на Кубе казарм Монкада, хотелось бы, чтобы и там были наши моряки. Казармы Монкада - это для Кубы, как для тогдашнего СССР крейсер «Аврора». Символ Революции. Именно со штурма этих казарм начали свою борьбу с диктатурой Батисты молодые тогда (это было 23 июля 1953 года) Фидель Кастро, Че Гевара и 160 их единомышленников. С военной точки зрения они потерпели поражение: находившийся в казармах полк отбил их атаку, многие были взяты в плен. Но с точки зрения, как теперь сказали бы, пиара эта акция была решающей в последующей борьбе.

В казармах Монкада - фотографии, оружие, личные вещи революционеров. Вот Фидель Кастро и намерен был показать все это



советскому компаньеру. Так что капитан отправился в аэропорт, попросив меня быть на борту (мы пригласовали), а моряки отправились к казармам.

Нынешние моряки не знают, что в те времена увольняли на берег группами по три человека (во главе группы - командир). В группе 3-го помощника пошла и Валентина. Я сидел в кают-компании перед телевизором. Шел прямой репортаж из аэропорта. Самолет задерживался, экспансивный диктор держал зрителей в напряжении, вот-вот голос сорвет, и тут ему помог режиссер, включив запись советских песен. Я чуть со стула не упал, когда услышал песню «про зайцев» из к/ф «Бриллиантовая рука»: «А нам - все равно, а нам - все равно!» Наконец, самолет приземлился.

А вот что дальше происходило в казармах Монкада. Перед зданием было три кольца оцепления, через первые два советских моряков пропускали беспрепятственно. Третье было в 10 метрах от здания, прямо перед ограждением из сетки. Там стояли кубинские

дети-пионеры в красных галстуках. Когда они увидели, что Брежнев, Кастро и сопровождающие вошли в здание, то стали громко скандировать «Брежнев! Брежнев!» Окна были открыты (жарко, кондиционеров там не было). И вдруг стоящая рядом с детьми Валентина сверхгромко фальцетом Витаса закричала: «Леонид Ильич!!!»

Он услышал, выглянул в окно: - Валя, это ты, что ли?! Ты что, работаешь тут в группе советских специалистов?

- Да нет, я работаю на морском пароходе, мы здесь в порту стоим. Приходите, Леонид Ильич, к нам в гости!

- Да я бы с удовольствием, но не знаю, как получится.

- Леонид Ильич, а мама Ваша жива?

- Жива, жива мама...

Он смахнул слезу, сзади подошел Фидель и увлек его вперед по коридору.

Все это рассказал мне 3-й помощник. Мне стало очень интересно:

- Валя, вы что, знакомы с Леонидом Ильичом?

- Ну да, мы были соседями с его мамой. Мы обе из Каменского, и Наталья Денисовна, я звала ее тетей Наташей, часто у нас бывала, а мы у нее. Леонид Ильич все предлагал ей квартиру поменять на большую или в Москву переехать, она отказывалась. Простая и добрая была, по-соседски то спички, то соль друг другу одалживали, а Леонид Ильич всегда к ней приезжал, часто был и у нас, поэтому и меня вспомнил. Потом уже, когда ей 80 лет исполнилось, он заставил ее переехать в Москву.

И вот смотрю, ковыляет по берегу наш капитан, измочаленный жарой. Капитаны одесских судов пришли в тропической форме, а мы - арктические, вот и парился он в черной форме и черной фуражке:

- Ну, как тут у нас? Все в порядке?

- Да все в порядке, вот ждем, может, Леонид Ильич приедет на судно.

- Как на судно? Когда? Кто пригласил? Консул?

- Да нет, Валя наша пригласила.

- Какая Валя?!

- Да уборщица наша.

- Боцман!

- Да, Борис Анатольевич.

- Срочно - палубу мыть, почистить надстройки, покрасить ржавчину!

Да какой там «почистить», «подкрасить»? Судно помято в Арктике, побито штормами Северной Атлантики, ржавчина - как кровь раненого зверя! Но - мыли, чистили, подкрашивали.

Но Генеральный секретарь ЦК КПСС не приехал с визитом...

Борис СПИРИДОНОВ,
ветеран ММП.

Поздравляем вас, коллеги!

В марте мы поздравляли с юбилейными датами наших коллег - моряков и береговых работников нашей компании:

Буркова Александра Евгеньевича - матроса 1-го кл. танкера «Хатанга»;

Локко Владимира Свенновича - главного энергетика службы энергетики и метрологии;

Миронову Наталью Владимировну - ведущего специалиста административно-хозяйственной службы;

Юхневича Александра Владимировича - 1-го (старшего) электромеханика т/х «Капитан Данилкин»;

Бойничана Павла Пантелеевича - старшего мастера производственного обучения на тренажере по БЖС;

Плохих Наталью Борисовну - буфетчика т/х «Северная Земля»;

Анисимова Алексея Федоровича - капитана т/х «Варзуга»;

Денисовича Сергея Ивановича - электрика 1-го кл. - моториста 2-го кл. т/х «Капитан Свиридов»;

Николаева Владимира Анатольевича - старшего моториста-электрогазосварщика танкера «Индиго»;

Емельянову Ларису Евгеньевну - заведующую бельевым хозяйством т/х «Клавдия Еланская»;

Карабанову Татьяну Николаевну - заведующую общежитием по ул. Карла Либкнехта;

Слепухина Александра Николаевича - 2-го механика т/х «Северная Земля»;

Ефремова Вячеслава Юрьевича - электрика 1-го кл. - моториста 2-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;

Койка Татьяну Алексеевну - буфетчика-камбузника танкера «Варзуга»;

Тихомирова Вячеслава Викторовича - матроса 1-го кл. т/х «Капитан Данилкин»;

Кухарского Андрея Викторовича - водителя легкового автомобиля;

Щекотова Дмитрия Валерьевича - начальника правового управления;

Тесликову Юлию Иосифовну - бортпроводника т/х «Клавдия Еланская».

Вам, родившимся в марте 1951, 1956, 1961, 1966, 1971, 1976, 1981, 1986 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!



Уважаемый читатель!

Редакция «Арктической звезды» стремится сделать газету интереснее для тебя. Напиши нам, что бы ты хотел видеть на страницах издания, какие темы привлекают твое внимание.

Если ты работаешь в нашей компании, ходишь в море, присылай нам свои фотографии, рассказы, связанные с профессиональной деятельностью. Мы с удовольствием опубликуем самые увлекательные.

E-mail: press@msco.ru

Адрес редакции:

183038, г. Мурманск,

ул. Коминтерна, 15, каб. 209.

