

Куба, встреча с акулой...

В порту Сантьяго-де-Куба, в начале 70-х годов, мы совершили коллективную поездку экипажа «Куйбышевгэса» на пляж Сибоней. Чистый, но крупный песок на пляже, прозрачная, голубоватого цвета вода, большие глубины рядом с берегом, пальмы на берегу создавали чувство комфорта и хорошего настроения...

→ Стр. 4

Колчак и Арктика

Если бы жизнь А. В. Колчака завершилась в тот день, когда он добровольно отказался от командования Черноморским флотом, остался бы Александр Васильевич в памяти потомков одним из величайших героев-полярников. Наверняка моряки на Севере знают, что главные научные свершения Колчака связаны с Арктикой.

→ Стр. 5-6



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 6
(7694)

30 июня
2016



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Суда Мурманского морского пароходства участвуют в важном проекте мирового масштаба



Пароходство благодаря своим профессиональным кадрам продолжает оставаться лидером в круглогодичной перевозке различных грузов в Арктике и генерировать нестандартные и порой кажущиеся невыполнимыми задачи.

→ Стр. 2

Лучшие товары и услуги Мурманской области



В этом году лауреатом регионального конкурса по качеству «Лучшие товары и услуги Мурманской области» стала теплотехническая лаборатория Мурманского морского пароходства.

→ Стр. 3

С Днем работников морского и речного флота!

Уважаемые работники
ОАО «Мурманское морское пароходство»,
от имени Правления и Совета директоров
поздравляю вас с профессиональным праздником - Днем
работников морского и речного флота.

Благодаря вашему профессионализму, дорогие коллеги, высокой квалификации, слаженности и оперативности в работе, нам удастся уверенно решать все стоящие перед нами задачи, а заложенные нашими предшественниками, учителями и наставниками традиции успешно продолжают в современной деятельности компании.

Желаю вам, дорогие коллеги и уважаемые ветераны Мурманского морского пароходства, крепкого флотского здоровья, счастья и благополучия, осуществления всех творческих планов и идей. Пусть каждый день приносит удачу и позитивный настрой. Пусть вам всегда и во всем неизменно сопутствует успех, а в жизни будет множество интересных и ярких событий. Всего вам самого доброго.

Генеральный директор
ОАО «Мурманское морское пароходство»
МЕДВЕДЕВ А. М.



Наш
хронограф



3 июля - День работников морского и речного флота.

Возродим Севморпуть!

Суда Мурманского морского пароходства участвуют в важном проекте мирового масштаба



Пароходство благодаря своим профессиональным кадрам продолжает оставаться лидером в круглогодичной перевозке различных грузов в Арктике и генерировать нестандартные и порой кажущиеся невыполнимыми задачи.

Первый уголь

1 июня в порт Мурманск прибыл балкер ледового класса «Поморье», который доставил первую партию антрацита, добытого на территории Таймырского Долгано-Ненецкого района Красноярского края, в районе поселка Диксон. На рейде Кольского залива состоялась перевалка угля с теплохода «Поморье» на борт иностранного судна «Lyulin» направлением на Европу. Объем первой отгрузки составил 20 тыс. тонн арктического антрацита.

«Арктическая горная компания», как следует из официальных источников, намерена развивать порт Диксон для увеличения его пропускной способности. Работа данного предприятия имеет стратегическое значение для социально-экономического развития полуострова Таймыр, так как предполагает создание мощной инфраструктуры (железная дорога и морской порт), ориентированной на поставки по «арктическому коридору».

Модернизация порта будет начата в кратчайшие сроки. Переговоры с инвесторами проекта находятся на завершающей стадии. Объем необходимых инвестиций - 5 млрд руб. В недавнем интервью глава Таймырского муниципального района Ильдар Джурев сообщил журналистам следующее: проект приведет к росту населения Диксона до 1,5-2 тыс. человек (сейчас там более 600 жителей). «Я уверен, Диксон будет развиваться, надеюсь, в будущем он станет флагманом угольной промышленности России» (Источник: ИА ТАСС).

Пилотный проект

Уголь, добываемый на полуострове Таймыр, - это высококачественный

антрацит, широко применяемый в энергетике, химической промышленности и металлургии. Даже в мировом масштабе новый поставщик сырья Тайбас - это самое огромное месторождение антрацитов. Порядок прогнозных ресурсов оценивается в миллиардах тонн. «АГК», эксплуатирующая месторождение, в 2016 году намерена перевезти по Севморпути 1 млн тонн добытого угля. К 2020 году «Восток-Уголь» планирует нарастить количество разрабатываемых участков и увеличить добычу в Арктике до 30 млн тонн.

Еще в конце прошлого года Мурманское морское пароходство заключило долгосрочный контракт с «Арктической горной компанией», которая входит в холдинг «УК «Восток-Уголь», на перевозку порядка 5 млн тонн грузов. Экспериментальные рейсы по поставке груза, а это в основном техника и стройматериалы для обустройства и развития месторождения в Таймырском угольном бассейне, были выполнены: теплоходами «Виктор Ткачев», «Поморье», «Иван Папанин», танкером «Котлас»

при ледокольном обеспечении л/к «Владимир Игнатьев». Всего с января по май пароходством было выполнено 5 рейсов в рамках заключенного контракта.

Не многие компании стремятся в Арктику, одна из причин - трудные и дорогостоящие условия добычи природных ресурсов. Но одно дело добыть здесь природные богатства, другое - вывезти и доставить их покупателю. По словам экспертов, самым сложным видится - разработать технологию, позволяющую производить рентабельную добычу ресурсов в крайне неблагоприятных условиях Арктики.

Диксон - самый северный населенный пункт России, расположенный за полярным кругом выше 73° с.ш. В зимний период реки и моря сковывает лед, в это время порт Диксон приостанавливает свою работу, а до ближайшего населенного пункта можно добраться самолетом, который летает сюда раз в неделю. После закрытия полярных станций морской порт потерял свое значение в качестве транзитной точки. Одно время даже поговаривали о планах по закрытию поселка. И до недавнего времени навигация в район Диксона осуществлялась только с помощью ледокольной проводки судами Атомфлота. А это потенциальная статья расходов для работающих здесь компаний, естественно, в конечном итоге отражающаяся на себестоимости добываемого и вывозимого ресурса.

В Арктике всегда первые

Мурманское морское пароходство - компания, которая одной из первых пришла на Север, первой его осваивала, в советское время единственная в мире построила атомный ледокольный флот и 50 лет успешно им управляла, а в начале 2000-х первая начала вывозить нефть с приарктической материковой зоны морским путем на запад.

Основная нестандартная задача, которую сегодня смогли решить моряки

Мурманского морского пароходства, - собственными силами с помощью транспортных судов и одного дизельного ледокола «Владимир Игнатьев» водоизмещением всего 7070 тонн обеспечить высокоширотную зимнюю навигацию по доставке грузов и вывозу природных ископаемых по маршруту Мурманск - мыс Желания - Диксон по заказу «АГК». «Мы доказали, что можем это сделать, несмотря на огромнейшие сложности», - сообщил капитан л/к «Владимир Игнатьев» Геннадий Гольма.

В этой работе многое, что происходит впервые. По словам Геннадия Ивановича, на начальном этапе в декабре прошлого года в район порта Диксон из Мурманска на ледоколе и теплоходе «Виктор Ткачев» был доставлен целый мотоотряд тяжелой горно-транспортной техники. Это несколько десятков единиц: бульдозеры, автосамосвалы, грейдеры для подготовительного этапа освоения месторождения, бурения и добычи ископаемых. Проводка теплохода «Виктор Ткачев» от мыса Желания в акваторию порта Диксон и практически «ювелирная» постановка его в лед выполнялась профессионалами л/к «Владимир Игнатьев». Вся эта техника по прибытии выгружалась прямо на ледовый припай, в чрезвычайно суровых условиях - 40-50-градусных морозов, полярной ночи, круглосуточно. Далее в течение



нескольких месяцев наши экипажи помогали специалистам «Арктической горной компании» готовить промышленную площадку и создавать технологическую линию по перегрузке сырья.

Следующим этапом для «Владимира Игнатьева» стала проводка балкера «Поморье» от мыса Желания к месту работ и постановка его вторым бортом к «Виктору Ткачеву» для последующей перегрузки добытого угля.

«В 2014 году в Сабетте л/к «Владимир Игнатьев» нужно было обеспечить подход «Виктора Ткачева» к причалу и постановку к нему вторым корпусом «Петра Великого» для проведения операций погрузки - выгрузки бескранового судна с помощью судна, имеющего судовые краны, - говорит Гольма. - Тогда тоже были скептики, которые сомневались, что это возможно. На сегодняшний день эта схема в пароходстве отработана. В нынешней работе также были те, кто не верил, что удастся осуществить логистику, построить транспортную ленту во льдах, поставить к одному судну второе и успешно насыпать в трюмы уголь таким способом. А мы это сделали и доказали прежде всего себе, на что способны».

Ирина ЮСУПОВА.
Фото Л. Харькова.



Танкер «Котлас».

В июне Мурманск посетил министр транспорта РФ Максим Соколов

Вместе с губернатором Мариной Ковтун министр проинспектировал строительство объектов федеральной собственности проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла».

Участки работ развернуты на протяжении основных объектов строительства новой электрифицированной железнодорожной линии, которая пройдет по маршруту Выходной - мостовой переход через реку Тулома - станция Мурмаши II - станция Лавна. На стройке работает более 1000 человек и около 400 единиц техники. Генеральным подрядчиком по строительству железнодорожной ветки является многопрофильная строительная компания ООО «Стройгазконсалтинг».

Министр транспорта РФ Максим Соколов подчеркнул стратегическое значение проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» для транспортной системы страны.

«Это один из самых масштабных проектов, реализуемых в нашей стра-

не, в области развития транспортной инфраструктуры. Проект зафиксирован в Стратегии развития транспортной системы России до 2030 года, утвержденной Правительством Российской Федерации. Сегодня темпы его реализации позволяют уверенно смотреть в будущее проекта», - сказал Максим Соколов.

Министр также поблагодарил губернатора Марину Ковтун за личный контроль и поддержку проекта.

Глава региона Марина Ковтун отметила, что сегодня основная задача - не снижая набранных темпов, реализовать проект развития Мурманского транспортного узла в полном объеме и в установленные сроки.

«Стоит признать, что на начальном этапе проект шел достаточно сложно. Мы прилагали максимум усилий к тому, чтобы он состоялся, приобрел значение для Арктической зоны РФ и всей страны. Сегодня уже есть зримые результаты: стройка набрала обороты», - отметила Марина Ковтун.

Комплексное развитие Мурманского транспортного узла реализуется в соответствии с федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Проектом предусмотрено развитие инфраструктуры морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также логистической и складской инфраструктуры. Проект реализуется на основе государственно-частного партнерства.



На Балтийском заводе в Санкт-Петербурге спустили на воду головной универсальный атомный ледокол «Арктика»

6 июня на стапелях Балтийского завода в Санкт-Петербурге состоялась торжественная церемония спуска на воду головного универсального атомного ледокола «Арктика» проекта 22220.

«Арктика» станет самым большим и самым мощным (60 МВт) атомным ледоколом в мире. Атомоход будет оснащен двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки РИТМ-200 мощностью 175 МВт. Двухосадочная конструкция судна позволит использовать ледокол как в арктических водах, так и в устьях полярных рек.

Длина судна составит 173,3 метра, ширина - 34 метра, водоизмещение - 33,5 тысячи тонн, экипаж - 75 человек. Назначенный срок службы - 40 лет.

В строй атомного ледокольного флота страны ледокол должен вступить к концу 2017 года.

Головной атомоход был заложен в ноябре 2013 года. В мае 2015-го - первый серийный ледокол проекта 22220, получивший имя «Сибирь». По контракту с ФГУП «Росатомфлот» Балтийский завод построит три атомных ледокола этого проекта: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Ледоколы проекта 22220 будут способны обеспечить круглогодичные ледокольные проводки по всей акватории Северного морского пути.

Рубрика подготовлена по информации министерства по внутренней политике и массовым коммуникациям МО. Фото Руслана Шамукова/ТАСС.



НОВОСТИ КОМПАНИИ



Северный завоз-2016

25 июня танкеры Мурманского морского пароходства «Индига» и «Варзуга» вышли из порта приписки Мурманск назначением на Певек с грузом дизельного топлива, приступив к выполнению ежегодного северного завоза топливно-энергетических ресурсов в отдаленные районы Крайнего Севера.

Этими первыми рейсами «Индига» и «Варзуга» доставят северянам свыше 27 тысяч тонн топлива в рамках договора с государственным предприятием ЧАО «Чукотснаб». В этом году по программе северного завоза в рамках договора с ГУП ЧАО «Чукотснаб» будет завезено почти 70 000 тонн топлива.

Лучшие товары и услуги Мурманской области

В этом году лауреатом регионального конкурса по качеству «Лучшие товары и услуги Мурманской области» стала теплотехническая лаборатория Мурманского морского пароходства.



Теплотехнической лаборатории Мурманского морского пароходства уже 62 года. Она была создана для обслуживания ледокольного флота еще в 1954 году. Сегодня это самостоятельное структурное подразделение компании, которое обслуживает не только собственный флот, но и успешно оказывает услуги сторонним компаниям.

В настоящее время лаборатория на базе огромного практического опыта,



используя современное оборудование, производит испытания различных видов топлива, смазочных масел с выдачей заключения и рекомендаций по дальнейшему использованию пенообразователей, огнегасительных жидкостей, технических вод (котельной и

охлаждающей). Объем работы, выполняемой в теплотехнической лаборатории пароходства, постоянно растет. Только за прошлый год лабораторией исследовано более 3000 проб.

Все работники лаборатории имеют большой практический опыт по производству анализов горюче-смазочных материалов, соответствующее образование и квалификацию. Начальник лаборатории - Иванова Ольга Вадимовна. Она окончила Московский институт нефтяной и газовой промышленности им. Губкина в 1980 году, опыт работы начальником лаборатории - 30 лет. Инженер-химик лаборатории Александр Денищук окончил Мурманский государственный технический университет в 2013 году, с этого времени постоянно работает в лаборатории. Лаборанты Афанасьева Аделина и Козлова Тамара прошли обучение, имеют свидетельство, стаж работы по специальности 19 и 34 года.

ОАО «ММП» - постоянный участник конкурса «Лучшие товары и услуги Мурманской области». В прошлом году лауреатом конкурса стал Центр по подготовке и переподготовке кадров ОАО «ММП».

КУБА, ВСТРЕЧА С АКУЛОЙ...



В порту Сантьяго-де-Куба, в начале 70-х годов, мы совершили коллективную поездку экипажа «Куйбышевгэса» на пляж Сибоней. Чистый, но крупный песок на пляже, прозрачная, голубоватого цвета вода, большие глубины рядом с берегом, пальмы на берегу создавали чувство комфорта и хорошего настроения. Совершенно безлюдное место, и лишь на некото-

ром удалении нам приветливо улыбались под пальмой молодые кубинки с рельефными фигурками. Плядя на них, можно понять блюстителей нравственности, которые боялись выдавать нашим морякам валюту на Кубе!

Прихватив ласты и маску, автор этих записок отправился на Сибонее вдоль берега, чтобы понырять и поискать раковину, коралл, морскую звез-

дочку или черепашку. Сопровождаемый стайкой красивых рыбок с цветной окраской, я обследовал морское дно. Вынырнув в очередной раз на поверхность, обратил внимание на кубинцев из домиков-хижин на берегу. Они что-то кричали и кидали в воду камни. Но когда слева и ближе к берегу мелькнул плавник, описывающий круги, я понял, в чем дело. Акула! Но не было у меня страха, одно любопытство. Молодой ведь, смелый! Пусть только подплывет, я ее лапами! Но, загребая к берегу, все-таки посматривал влево, на плавник. К счастью, все обошлось, не решилась акула напасть на моряка!

...Вернувшись в коллектив, я рассказал об этом случае морякам, которые лишь посмеивались. Видимо, сказанное приняли за шутку. Даже во время ужина в кают-компании судна капитан Мизонов, посматривая в мою сторону и усмехаясь, спросил: «Это правда, что электромеханик удирал сегодня от акулы? Что бы мы делали без электрического специалиста? Берегите себя, пожалуйста».

- Я постараюсь, товарищ капитан. Не сдамся острозубой. Да и потом, она даже позволила мне подобрать со дна большую морскую звезду! Мы подружились с акулой!..

Феликс ЦЫГАНЕНКО.
Фото из Интернета.



Аэропорт «Мурманск» информирует

Авиакомпания «Ямал» снижает цены на авиабилеты:

билет на Москву можно приобрести по цене от 4200 рублей (вылеты по пн, чт, пт, вс), на Симферополь туда и обратно от 20850 руб. (вылеты по пн, чт, вс). Полеты выполняются на комфортабельных Airbus A320.

СПОРТ: ЦЕНА ПРОИГРЫША

Было это в 1980 году. К тому времени я уже три года безвыездно жил и работал в Югославии. Сначала принимал участие в наблюдении за постройкой пассажирских судов типа «Мария Ермолова». Вот теперь, когда я вижу в нашей газете фото теплохода «Клавдия Еланская», мне тепло, будто встретил близкого человека. Наблюдал за ее рождением с закладки киля до гудка-прощания с судоверфью.

После окончания серии было много других приемок: танкера, земснаряды, суда-снабженцы. А после проведения гарантийного ремонта паромов «Герои Шипки» меня окончательно закрепили за ремонтом наших судов. Коммерческий алгоритм был такой: в Москве заключали контракт с определением стоимости и сроков ремонта, а на судоверфи мы окончательно согласовывали ремонтную ведомость. Работа обоюдоострая: заказчик хочет, чтобы сделали побольше, побыстрее и подешевле, а исполнитель - чтобы получить побольше денег при минимальных трудозатратах. Искали компромисс. Находили во многом благодаря тому, что отношения были не только деловыми, но и дружескими. Мы были на «ты».

Пришло судно на ремонт. Ведомость мы согласовали, подписали. Ну,

за работу! А утром приходят ко мне удрученные капитан со стармехом:

- Выручайте, Борис Николаевич, промашку большую мы допустили
- Какую промашку?

- Да позабыли включить в ведомость покраску шахты машинного отделения. Нельзя ли добавить?

- Да вы что? Куда добавить? Ведомость подписана, там нет ни одного доллара лишнего.

- Ну, может, все же как-то? Эту работу экипажу не поднять, мы даже леса не сможем смонтировать.

- Да не могу я ничего сделать!

Наутро иду в производственный отдел: может, вместе найдем что-нибудь. Открываю дверь. А там - веселые крики. Баскетбол! В то время баскетбол для них был, как для нас хоккей. И вот завтра в европейском турнире встречаются югославский клуб и советский. Вот и обсуждал весь отдел, с каким преимуществом они победят.

- А... БОрис (так они ударение ставили), заходи. Как думаешь, двадцать очков нашего преимущества вас не обидят?

- Да я думаю, что выиграют наши

- Что?! В баскетбол?! Ты забыл, как мы на Олимпиаде посреди Москвы вас обыграли?

Это была чистая правда: тогда мужская баскетбольная сборная Югославии стала чемпионом, а наши заняли третье место.

- Вот именно поэтому в этот раз победим мы.

- Хочешь на спор? Против твоей русской водки наш «Виньяк».

Нашей водки в продаже там не было, мы покупали ее в магазине при посольстве за чеки, а «Виньяк» - это югославский бренди очень приличного качества. В литровых бутылках - там по пол-литра алкоголя не было.

- И что, не жаль вам литровой бутылки за пол-литра?

- Да что там бутылки?! Ящик ставим! Мы все равно выиграем. Да на что хочешь спорим!

- На все готовы? А не слабо вам в случае проигрыша покрасить на судне шахту машинного отделения?

- Ха, да хоть весь теплоход! Мы все равно выиграем!

На следующий день выиграли наши. И утром я иду в производственный отдел: уныние там. Вся скорбь мировая. Начальник отдела, Илья Петрович (это фамилия, а не отчество), не поднимает глаз от стола.

- Ну, ладно, Борис, поздравляем.

- А?..



- Да помним, помним! Сейчас пойдет бригада леса ставить, потом помогут пульверизаторами, завтра покрасим.

Покрасили превосходной голландской краской. Засияла шахта, как пасхальное яйцо. На судне я не стал рассказывать о цене покраски. Зачем? А верфь мне вдогонку приз выделила: пожизненную карточку на бесплатный проход на все матчи местной команды. Вот она у меня в руках. Так и написано - БЕСПЛАТНИ УЛАЗ.

Борис СПИРИДОНОВ,
ветеран ММП.



КОЛЧАК И АРКТИКА

«Настанет время, когда золотыми письменами на вечную славу и память будет начертано его имя в летописи Русской земли»

Иван Бунин.

Памяти адмирала А. В. Колчака.

Общее дело: Газета. Париж. 1921. 7 февраля.

Открытия и свершения Колчака

Изучению льдов Арктики была посвящена главная научная работа А. В. Колчака «Лед Карского и Сибирского морей». В ней были обобщены результаты многолетних собственных наблюдений, проведенных во время плавания на шхуне «Заря» (1900-1902 гг.), а также во время экспедиции по спасению Эдуарда Толля, которую организовал и возглавил А. В. Колчак (1903-1904 гг.). В июне 1902 года барон Э. Толль покинул шхуну и вместе с астрономом Ф. Г. Зеебергом и двумя проводниками пытался достигнуть о-ва Беннетта, и они пропали... навсегда.

Президент Императорской академии наук Великий князь Константин Константинович Романов в служебной записке на имя морского министра А. А. Бирилева писал: «Тяжелая и ответственная спасательная экспедиция (по поиску барона Толля) была поручена лейтенанту Колчаку, который выполнил свою миссию блистательным образом, пройдя на вельботе пространство океана, отделяющее Новосибирский архипелаг от острова Беннетта, вполне благополучно и добыв с последнего в высшей степени

важные документы, оставленные там партией барона Толля».

Во время поиска пропавшей экспедиции верный и надежный боцман Никифор Бегичев спас Колчака от смерти! Это случилось, когда Александр Васильевич провалился в ледовую трещину. По рассказу боцмана, он вытащил Колчака за ветряную рубашку на лед. Вместе с напарником Иньковым они переодели и еле живого Колчака перенесли к берегу. Александр Васильевич согрелся, поблагодарил Бегичева и обещал, что этого случая никогда не забудет...

На шхуне «Заря» Александр Колчак уходил в трехгодичное плавание в Северный Ледовитый океан и прилегающие морские акватории. Для молодого лейтенанта это было событием первостепенной важности. О такой экспедиции он мечтал многие годы, отмечал президент Ассоциации полярников, доктор географических наук А. Н. Чилингаров. Пройдя соответствующую подготовку, А. В. Колчак овладел несколькими специальными, необходимыми для океанолога. На исследовательском судне и во время зимовок он успешно проводил гидрологические, гидрохимические, гляциологические и магнитные измерения. Занимался и геодезической

съемкой местности, и картографией, выполнял метеорологические наблюдения, приобретая опыт полярного исследователя.

Жизнь ученого-океанолога, лейтенанта флота, а потом адмирала А. В. Колчака сложилась так, что он всегда оказывался в самых горячих и в самых холодных точках... Он пытался принять участие в первых плаваниях ледокола «Ермак» со Степаном Макаровым. Колчак участвовал в обороне Порт-Артура, был ранен, за героизм награжден золотым оружием. После гибели большого флота в Цусимском сражении и при обороне Порт-Артура работал над созданием нового, более совершенного и мощного флота России, не забывая об Арктике.

Колчак был первым, кто описал удивительное природное явление - Великую Сибирскую полынью: в Ледовитом океане полярной ночью и при температуре воздуха ниже 40 - 50 градусов по Цельсию и штормовых ветрах существуют пространства открытой воды. Суть этого необычного явления состоит в том, что при сильных и постоянных ветрах дрейфующий лед отжимается от кромки неподвижного льда - припая, возникает пространство открытой воды. А это возможность свободного прохода для морских судов по значительной части Северного морского пути. В научный оборот Колчаком введен ряд терминов, в частности, «стамуха», т.е. айсберг или глыба льда, севшие на мель. Некоторые из стамух, имеющих большую площадь, иногда ошибочно принимались полярниками за вновь обнаруженные острова.

За исследования Арктики в 1906 году А. В. Колчак был награжден высшей наградой Императорского Русского географического общества - большой золотой Константиновской медалью. Такая медаль присуждается за выдающиеся открытия и только одному человеку в год. До Колчака большой золотой Константиновской медалью были награждены только Норденшельд и Нансен - и здесь их имена рядом, как они рядом в научной литературе всего мира - кроме отечественной.

В последующие годы по инициативе Колчака начинается строительство ледоколов «Вайгач» и «Таймыр» для Главного гидрографического управления в связи с освоением Северного морского пути. В 1910 году А. В. Колчак, командуя ледокольным пароходом «Вайгач», совершил плавание к Берингову проливу, выполнив большую программу по описанию берегов, замеру глубин и гидрологическим исследованиям.

Продолжение на 6-й стр.

От Арктики до Антарктики

Еще в годы обучения в Морском кадетском корпусе Александр Колчак стремился первым побывать... на Южном полюсе, но ему не удалось опередить великих первопроходцев. В 1911 году (14 декабря) экспедиция Руальда Амундсена уже достигла Южного полюса, а чуть позднее (18 января 1912 года) здесь побывал Роберт Скотт, погибший на обратном пути.

В советские годы исследования Антарктиды были продолжены в связи с Международным геофизическим годом в 1957-58 гг. советскими экспедициями под руководством М. М. Сомова на мурманских дизель-электроходах «Обь» и «Лена». В 1956 году в Восточной Антарктиде на Берегу Правды была создана первая советская антарктическая станция «Мирный», более сорока лет проводившая различные наблюдения на шестом континенте.

Если бы жизнь А. В. Колчака завершилась в тот день, когда он добровольно отказался от командования Черноморским флотом, остался бы Александр Васильевич в памяти потомков одним из величайших героев-полярников. Наверняка моряки на Севере знают, что главные научные свершения Колчака связаны с Арктикой. Но почему для России изучение бассейна Ледовитого океана имеет особое значение?

Причин тому несколько, считает академик Российской академии наук А. П. Лисицын, и прежде всего, это особенность географического положения страны. Здесь оканчиваются реки, пересекающие всю огромную территорию России. Многочисленные реки Сибири соединяются в Ледовитом океане. Это в целом замечательная природная транспортная система, которая была, кстати, использована при постройке транссибирской магистрали: из Арктики вверх по рекам возили рельсы и все необходимое для строительства. Вот почему начало прошлого века - это почти одновременно и усиление экспедиционных исследований в морях Арктики (в особенности Западной).



Кстати, несколько слов о фотографии антарктической станции «Мирный». С фотожурналистом журнала «Огонек» Геннадием Копосовым, сделавшим этот снимок, мы познакомились на дизель-электроходе «Куйбышевгэс». В 1971 году, во время арктической навигации, он размещался в каюте первого помощника капитана. Помполиты в Арктику не ходили, набираясь сил для дальнейшего плавания за границу. Каюта автора этих строк, третьего электромеханика, была расположена рядом, и в часы досуга Копосов приглашал в гости. Вообще, он добирался на атомоход «Ленин», но пути дороги в Арктике разошлись. Геннадий подарил мне несколько интересных фотографий. Так что я предлагаю снимок антарктической обсерватории «Мирный»...

От автора.

КОЛЧАК И АРКТИКА



Продолжение.
Начало на 5-й стр.

Трагический финал

Сейчас трудно представить себе состояние Колчака, когда он принял гибельное для себя решение. Ведь он был талантливым флотским офицером, но не был подготовлен к сухопутной войне на огромных пространствах страны с огромными массами войск – в его армии было 350 тыс. человек. Он не был и политиком, и даже не стремился к политическим преобразованиям. С отречением царя исчезла и верховная власть, власть принятых в

царское время законов и порядков. Правительство уже не управляло событиями, армия не подчинялась верховной власти.

Сопоставляя союзников – политических и военных – с союзниками-учеными нельзя не увидеть разительного отличия. Овладение Арктикой – это битва ученых с силами природы, в которой погибло множество смельчаков. В этой битве русские, норвежцы, немцы, англичане, американцы и ученые многих других стран не только вместе рисковали жизнью, поддерживали друг друга и делились опытом. В деле изучения Арктики ученые оказались много выше политиков и дипломатов – и это отчетливо показывает история исследований Колчака.

В 1916 году вице-адмирал А. В. Колчак был назначен командующим Черноморским флотом. Он стремился нейтрализовать весной 1917 года союзницу Германии – Турцию. Был разработан подробный план, но Февральская революция заставила отказаться от этих идей. В его жизнь ворвался безумный 1918 год! Все закружилось, завертелось: эсеры, кадеты, большевики, меньшевики... У всех своя политическая платформа, совершенно отличная от других, но единая в одном: все за революцию.

Последним его отчаянным поступком было смертельное для Колчака решение о спасении золотого запаса страны – более 500 т золота, которое он считал своим долгом сохранить для потомков. По версии писателя Валерия Синюкова, Колчак лично сопро-

вождал русское золото через Сибирь. Это семь эшелонов с бронепоездом. Предательство союзников и арест – все это было лишь финалом трагедии, которая продолжалась 15 месяцев. Он понимал, что все усилия спасти Россию уже бесполезны, и погиб вместе со страной, как подобает капитану гибнущего корабля, верному морским традициям.

Колчак стал лидером Белого движения. Переворот 18 ноября 1918 года выдвинул его на первый план. В этой круговерти А. В. Колчак принял на себя высокую миссию Верховного правителя России, и трагический финал после пятнадцатимесячного правления подстерег его у молчаливой проруби опечаленной Ангары... 15 января 1920 года Колчак был арестован белочехами, осуществляющими охрану его поезда, и передан эсерово-меньшевистскому политцентру на станции Иннокентьевская (вблизи Иркутска).

Перед самым арестом, 3 января 1920 года, Колчак получил от Белого движения телеграмму с требованием отречься от власти Верховного правителя. Что он и сделал на другой же день, назначив своим преемником генерал-лейтенанта А. И. Деникина, а в Российской восточной окраине – атамана Г. М. Семенова.

Анна Васильевна Тимирева, гражданская жена Колчака, в то страшное время невольно стала свидетельницей ареста сильного и любимого ею человека, который произошел в вагоне, когда она находилась рядом с Колчаком. Предатели одержали верх над тем, кто был доверчив и не подготовился к защите. Именно так был организован этот вероломный захват Кол-

чака. Вооруженные люди из его же сопровождения ворвались в вагон и арестовали адмирала.

По воспоминаниям Тимиревой, он сильно побледнел, но самообладания не потерял. Спазм перехватил дыхание, адмирал с трудом сказал что-то о явной измене, о человеческой непорочности и об обещанной французским генералом Жаненом безопасности... Но его уже никто не слышал, вернее не хотели слышать. Это был «голос страждущего в пустыне», крик души. За сутки Колчак совершенно поседел. Анна Васильевна брала его руки и со слезами на глазах шепотом произносила молитву, надеясь, что Всевышний ее услышит и поможет...

Политцентром А. В. Колчак был передан Военно-революционному комитету во главе с большевиком А. А. Ширямовым. С 21 января по 6 февраля Колчака допрашивала следственная комиссия в Иркутской тюрьме. А 7 февраля 1920 года по постановлению Иркутского РВК Александр Васильевич Колчак был расстрелян на берегу реки Ушаковка при впадении ее в Ангару в 5 часов утра вблизи Знаменского женского монастыря.

Феликс ЦЫГАНЕНКО.

В материале использована информация и фотодокументы 2-го издания В. В. Синюкова «Александр Васильевич Колчак - от исследователя Арктики до Верховного правителя России».

Мурманская межрайонная природоохранная прокуратура Мурманской области разъясняет ответственность за незаконный вылов водных биоресурсов

Уголовная ответственность за незаконную добычу (вылов) водных биологических ресурсов установлена статьей 256 Уголовного кодекса РФ.

Незаконная добыча (вылов) водных биологических ресурсов, если это деяние совершено с причинением крупного ущерба; с применением самоходного транспортного плавающего средства или взрывчатых и химических веществ, электричества либо иных способов массового истребления указанных водных животных и растений; в местах нереста или на миграционных путях к ним; на особо охраняемых природных территориях либо в зоне экологического бедствия или в зоне чрезвычайной экологической ситуации, наказывается штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов, либо

исправительными работами на срок до двух лет, либо арестом на срок до шести месяцев.

Те же деяния, совершенные лицом с использованием своего служебного положения либо группой лиц по предварительному сговору или организованной группой, наказываются штрафом в размере от ста тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до трех лет, либо принудительными работами на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

Преступление выражается в незаконной добыче (вылове) водных био-

логических ресурсов, т.е. действиях, направленных на их изъятие из среды обитания и (или) завладение ими в нарушение норм экологического законодательства. Например, без полученного в установленном законом порядке разрешения, в нарушение положений, предусмотренных таким разрешением, в запрещенных районах, в отношении отдельных видов запрещенных к добыче (вылову) водных биологических ресурсов, в запрещенное время, с использованием запрещенных орудий лова, при условии, что такие действия совершены лицом с применением самоходного транспортного плавающего средства, взрывчатых или химических веществ, электричества либо иных способов массового истребления водных животных и растений, в местах нереста или на миграционных путях к ним, на особо охраняемых природных территориях, в зоне экологического бедствия или в зоне чрезвычайной экологической си-

туации либо когда такие действия повлекли причинение крупного ущерба.

Предметом указанного преступления являются водные биологические ресурсы: рыба, другие водные животные, а также промысловые морские растения (например, ламинария). К водным животным относятся морские млекопитающие (моржи, тюлени, нерпы, дельфины и др.), ракообразные (раки, крабы, креветки и др.), моллюски (кальмары, осьминоги, гребешки, мидии, устрицы и др.), иглокожие (трепанги, морские ежи, морские звезды и др.), кишечнополостные водные организмы.

Все водные биологические ресурсы находятся в собственности Российской Федерации. Ущерб, причиненный преступными действиями лица, осуществившего незаконный вылов (добычу) водных биоресурсов, подлежит возмещению в федеральный бюджет.



Поздравляем вас, коллеги!

В июне мы поздравляли с юбилейными датами наших коллег – моряков и береговых работников нашей компании:

Калькова Владимира Ивановича - инженера-метролога 1-й категории службы энергетики и метрологии;
Чайку Василия Васильевича - боцмана т/х «Клавдия Еланская»;
Халикулова Разумрата Бекмурзовича - 2-го механика т/х «Натали»;
Шейна Владимира Вадимовича - старшего помощника капитана т/х «Клавдия Еланская»;
Шарого Павла Павловича - боцмана т/х «Юрий Аршеневский»;

Козлову Тамару Васильевну - лаборанта 2-го разряда теплотехнической лаборатории;
Оруджова Эльмана Аламшаха оглы - крановщика 6-го разряда - матроса 2-го класса «ПК-76»;
Панькова Максима Витальевича - старшего механика «СПК-14/16»;
Чванова Александра Викторовича - 3-го электромеханика т/х «Натали»;
Катаева Александра Васильевича - 3-го механика т/х «Петр Великий».

Вам, родившимся в июне 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!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 90-летием

Филимонову Дарью Федоровну, участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда. Дарья Федоровна отработала 10 лет в Мурманском пароходстве, а ныне проживает в Сызрани.

Лыжина Александра Андреевича, участника Великой Отечественной войны, ветерана труда и ММП, почетного работника морского флота. Александр Андреевич отработал в компании мотористом плавсостава 39 лет. Ныне он проживает в Архангельске.

С 80-летием

Голубева Аркадия Лазаревича, мурманчанина, ветерана труда и ММП, старшего механика т/х «Петр Великий», участника советской Антарктической экспеди-

ции. Его трудовой стаж в пароходстве составляет почти 32 года.

Бурмистрову Галину Фроловну, ветерана труда, няню яслей-сада, ныне проживающую в Мурманске. Ее стаж работы в Мурманском пароходстве 11 лет.

С 75-летием

Щукина Василия Михайловича, ветерана труда и ММП, маляра 3-го разряда плавмастерской, мурманчанина. Его трудовой стаж в компании 26 с половиной лет.

Батюкевич Любовь Андреевну, ветерана труда, кассира профкома плавсостава ММП. Она проработала в пароходстве 11 с половиной лет и проживает в настоящее время в Мурманске.

Якутович Марию Матвеевну, мурманчанку, ветерана труда, гардеробщицу ДК

«Моряк». Ее трудовой стаж в пароходстве 10 с половиной лет.

Залищук Лидию Петровну, старшую горничную гостиницы «Моряк», проживающую в Мурманске. Ее стаж работы в пароходстве 13 с половиной лет.

Гребенюк Риту Андреевну, мурманчанку, старшую горничную гостиницы «Моряк». Ее стаж работы в компании 24 года.

Чеснокова Игоря Николаевича, редактора газеты «Арктическая звезда», ныне проживающего в Архангельске. Его трудовой стаж в Мурманском пароходстве 20 с половиной лет.

Шулину Галину Михайловну, бухгалтера СМТО, ныне проживающую на Украине, в Запорожье. Она отработала в пароходстве 16 лет.

Симоненко Нину Романовну, ветерана труда, экономиста ВФО. В настоящее время Нина Романовна проживает в Пензе. Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве 16 лет.

Александрова Николая Григорьевича, ветерана Великой Отечественной войны, ветерана труда, боцмана т/х «Павлик Ларишкин», ныне проживающего в Новгородской области. Он отработал на предприятии 40 лет.

Пермиловского Александра Александровича, мурманчанина, инженера механико-судовой службы. Его трудовой стаж в пароходстве 19 лет.

Мухина Валентина Кирилловича, ветерана труда и ММП, почетного полярника, капитана т/х «Павел Вавилов», проживающего ныне в Санкт-Петербурге. Он отра-

ботал в Мурманском пароходстве 43 года.

С 70-летием

Костянову Галину Афанасьевну, мурманчанку, ветерана труда и ММП, няню яслей-сада № 22, отработавшую на предприятии 31 год.

Котову Светлану Сергеевну, мурманчанку, ветерана труда, заведующую переплетным цехом. Она отработала в пароходстве 29 лет.

Ерохина Николая Ивановича, мурманчанина, ветерана труда, моториста плавсостава ММП. Он отработал в Мурманском пароходстве 22 года.

Букреева Владимира Федоровича, ветерана труда, электрика-моториста т/х «Павлик Ларишкин», жителя Мурманска. Его трудовой стаж в компании 26 с половиной лет.

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



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 7 мая на 68-м году ушел из жизни мурманчанин **Калинка Петр Павлович**, матрос 1-го класса л/к «Капитан Николаев», почетный полярник, ветеран труда. Он отработал

в Мурманском пароходстве более 32 лет.

1 июня на 65-м году жизни не стало мурманчанки **Ахтемировой Валентины Сергеевны**, техника отдела АСУ ИВЦ, ветерана ММП. Валентина Сергеевна отработала в компании 28 лет.

Пусть добрая память надолго останется в наших сердцах. Пусть земля им будет пухом.



**ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА
ГАЗЕТЫ «АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»**



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 ПАРОХОДСТВО»**

Адрес: г. Мурманск, Портный проезд, 31 а

Справки по телефону:
(8152) 48-14-59



ЖИЗНЬ ПО ФЭНШУЙ

Фэншуй. Об этом древнекитайском учении достижения гармонии с окружающим пространством слышали очень многие. Однако большинство людей ассоциируют фэншуй с трехногими жабами, зонами богатства и т.п. Кто-то слышал, а может быть, даже пробовал зажигать свечу в определенном месте своего дома для улучшения финансовой удачи или для улучшения отношений.



Предлагаю разобраться, что такое самый настоящий фэншуй, и как мы можем использовать его методы в своей жизни для достижения нужных нам результатов. Фэншуй переводится с китайского как «фэн» - ветер и «шуй» - вода. Другое его название - «Кан Ю», что буквально означает «Небо и Земля». Его основной целью является достижение гармонии между Небом, Человеком и Землей, т.е. нахождение или создание благоприятной среды обитания для людей. Причем важным фактором является как внешняя среда (горы, долины, моря, реки, различные сооружения и т.д.), так и внутренняя среда (планировка помещения, его ориентация в пространстве, расстановка мебели и т.д.). В этой связи важно понимать, что, только поставив денежную жабку на юго-востоке своей квартиры, вряд ли вы сможете достигнуть серьезных финансовых целей. Поскольку расположение различных сувениров фэншуй, равно как и деление помещения на зоны богатства, учителей, карьеры и т.п., не имеет к настоящему, классическому, фэншуй никакого отношения.

Ци - основа всего живого

Классический фэншуй базируется на основных постулатах китайской философии, таких как: энергия Ци, единство и противоположность Инь и Ян, взаимодействие 5 первоэлементов, триединство Небо - Человек - Земля.

Для того, чтобы понять, каким образом следование рекомендациям фэншуй приносит пользу, нужно сказать несколько слов о самом главном понятии фэншуй - энергии Ци.

Ци (в буквальном переводе - «дыхание», «дух», «жизненная сила») - энергия, в которой нуждается все живое и часть неживого. Согласно представлений древнекитайской философии, Вселенная состоит из энергии, которая везде проникает и которой все окружено, из энергии Ци. Применительно к человеку Ци - это энергия, которая течет по энергетическим каналам человеческого организма. Все в мире пронизано Ци, без нее нет жизни. Таким образом, Ци имеет самое непосредственное отношение к судьбе человека, его жизни и здоровью.

А фэншуй - это «инструмент», с помощью которого можно достичь гармонии между человеком и окружающим его пространством, энергиями Природы, выбрать лучшее место для жизни и использовать благоприятные

энергии этого места для достижения счастья, изобилия и процветания. Для этого нужно найти места, где благоприятной Ци много. Или можно их создать, например, у себя в квартире.



Дом по фэншуй

С чего начать? Для начала следует понять, что помещения, в которых мы живем, оказывают на нас самое непосредственное влияние, они способны как помогать нам, делая нашу жизнь лучше, так и мешать нам в достижении целей.

Для того, чтобы наше жилье поддерживало нас, благоприятно влияло на все сферы нашей жизни: отношения, финансы, здоровье, творчество и т.д., в идеале его надо самим построить (даже желательно правильно спроектировать, учитывая энергетические особенности участка для строительства и астрологическую карту каждого члена семьи). Однако такие возможности есть не у всех. В этом случае нужно отталкиваться от того, что есть. То есть надо проанализировать свое жилье на предмет его благоприятности и влияния на всех членов семьи.

Провести фэншуй-аудит жилья можно, пригласив специалиста, консультанта фэншуй, который, проведя специальные измерения и сделав необходимые расчеты, расскажет, как ваша квартира влияет на здоровье, отношения, финансы, успехи в учебе детей и т.д. Он также поможет провести некоторые корректировки (активизации), чтобы нейтрализовать неблагоприятные влияния и усилить благоприятные.

Однако есть некоторые нехитрые советы по обустройству квартиры или дома. Воспользовавшись ими, вы уже сможете сделать некоторый, пусть самый простой, анализ своего жилья и таким образом изменить ситуацию к лучшему.

Начнем с того места квартиры или дома, которое самым первым встреча-

ет энергию Ци. Это - прихожая. Считается, что она должна быть светлой, чистой, просторной. Входящей Ци должно быть здесь комфортно. Однако не у всех есть именно такие просторные прихожие из-за имеющихся планировок квартир. В таких случаях главное, чтобы прихожая была чистой, свободной от всевозможного хлама, большого количества одежды и обуви, желательно хорошо освещенной. Зеркало не должно располагаться прямо напротив входной двери, лучше его разместить слева. Такое расположение зеркала будет поддерживать хорошие отношения в семье, в отличие от расположенного справа, тогда, наоборот, отношения могут быть не самыми лучшими.

Следующим помещением, наверное, самым главным в квартире, считается спальня. Кровать не должна находиться на линии «дверь в комнату - окно», потому что энергия будет стремиться сразу выйти в окно. Если в вашем случае это так, то ситуацию могут несколько смягчить максимально плотные шторы на окне. В спальне не должно быть зеркал и других отражающих поверхностей, особенно на потолке. Вот поэтому зеркальный или глянцевый потолок для



спальни - недопустимое решение. В зеркалах не должны отражаться спящие люди. Это может привести к изменам супругов, связям на стороне. Над кроватью не устанавливайте светильников, люстр, отражающих поверхностей. Все это может сильно влиять на качество сна людей, будет сложно выспаться, отдохнуть во сне. Лучшее место для кровати - как можно дальше от входной двери. Она должна быть цельной, иметь один матрац (не два, соединенных вместе). Таким образом, энергия структурируется в единое целое. Изголовье кровати отвечает за качество отношений. Если вы хотите иметь прочные, хорошие отношения, то изголовье кровати лучше иметь цельным, без различных

декоративных отверстий. Отверстия в изголовье ведут к различного рода недопониманиям, недосказанностям в отношениях. Следует избегать таких дизайнерских решений, как кровать на подиуме, да еще и с выдвижными ящиками. Это также влияет на качество отношений. Нехорошо располагать полки, ящики и другие нагромождения над изголовьем кровати. Что касается картин над кроватью, то здесь следует придерживаться простых советов. Лучше, если это будут изображения чего-то приятного, спокойного, гармоничного, того, что символически укрепляет отношения. Например, любящая пара, пара лебедей или каких-либо других животных или предметов. Не следует размещать над кроватью что-то очень яркое, а также агрессивные изображения, морские пейзажи, водопады и т.п. Лучше использовать постельное белье спокойных оттенков.

Однако по поводу ярких цветов есть некоторые нюансы. Если семейные отношения несколько остыли и требуют обновления, то, наоборот, возможно привнесение ярких, например, красных акцентов, в обстановку спальни.

Часто в спальне располагают рабочий стол. Если его используют редко и не по прямому назначению, то это не так критично. Телевизору в спальне не место. Отражающая поверхность экрана действует подобно зеркалам. Если же невозможно убрать из спальни шкаф с зеркалом или туалетный столик, то лучше на ночь их закрывать какими-то декоративными шторками, покрывалом.

В следующих статьях речь пойдет об особенностях обустройства кухни и детской комнаты согласно рекомендациям фэншуй.

Татьяна ВРУБЛЕВСКАЯ,
консультант по китайской
метафизике.

