



О БЕЛЫХ ПЯТНАХ И НОВЫХ ОСТРОВАХ

12 октября в пункт постоянного базирования - поселок Мишуково Мурманской области - из арктического похода вернулось гидрографическое судно «Визир». Участники экспедиции подтвердили визуальное открытие двух новых островов у побережья Новой Земли.

→ Стр. 6

МЫ МОЛОДЫ ДУШОЙ

Для них День пожилого человека - замечательный повод собраться всем вместе, пообщаться, вспомнить былое. И судя по лицам пришедших, в такие минуты забывается все плохое, отступают болезни и невзгоды.



→ Стр. 8



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 10
(7698)

31 октября
2016



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Мурманское морское пароходство стало участником выставки «Ярмарка инженерных профессий»



Выставка проходила в рамках фестиваля научно-технического творчества «Юные инженеры Арктики», который организовал центр «Лапландия». Мероприятия фестиваля были организованы в Апатитах, Кандалакше, Полярных Звездах, Мурманске, других городах Мурманской области.

→ Стр. 2

Лучший матрос



14 октября в Центре по подготовке и переподготовке кадров Мурманского морского пароходства состоялся ежегодный конкурс профессионального мастерства по профессии «матрос». Конкурс проводится в рамках регионального праздника «Профессионалы на Мурмане-2016» при поддержке Союза промышленников и предпринимателей Мурманской области.

→ Стр. 2

Планы по северному завозу выполнили в полном объеме



Снабжение топливом регионов Крайнего Севера - важная госзадача, которую уже много десятилетий успешно выполняют суда Мурманского морского пароходства. Благодаря этим поставкам Чукотский автономный округ обеспечивается топливом, необходимым для нормального функционирования в зимних условиях.

В этом году танкер «Индиго» в конце октября доставил в порт Певек заключительную партию топлива в рамках северного завоза. Всего по договору с государственным предприятием ЧАО «Чукотснаб» с запада на

восток по Северному морскому пути с июня по октябрь было перевезено 67 888 тонн топлива, что на 10,1 процента больше, чем в прошлом году.

Танкеры ОАО «ММП» в эту летнюю арктическую навигацию также доставляли нефтепродукты из устья Обской губы на бары сибирских рек Яны, Индигирки и Колымы с разпаузкой на речные суда.

Ирина ЮСУПОВА.

Наш
хронограф



25 ноября - 25 лет назад (1991) в Москве создан Российский профессиональный союз моряков.

Мурманское морское пароходство стало участником выставки «Ярмарка инженерных профессий»



Выставка проходила в рамках фестиваля научно-технического творчества «Юные инженеры Арктики», который организовал центр «Лапландия». Мероприятия фестиваля были организованы в Апатитах, Кандалакше, Полярных Звездах, Мурманске, других городах Мурманской области.

Вания по судомодельному спорту и региональный турнир по робототехнике, участниками которых стали 140 ребят из Апатитов, Мурманска, Оленегорска, Кандалакшского, Кольского и Ковдорского районов, Североморска и Александровска.

Высокие результаты показали обучающиеся центра «Лапландия» и детско-юношеского центра Кольского района. Призерами соревнований также стали представители центра детского творчества «Вега» из Кандалакши, Дома детского творчества города Полярные Звезды и центра дополнительного образования детей из Полярного.

В первый день работы фестиваля в центре «Лапландия» прошли круглые столы при участии специалистов



кадровых подразделений крупных компаний региона, где имеются технические вакансии, которые могут заинтересовать будущих специалистов - учащихся общеобразовательных школ, которые пока еще не определились с выбором будущей профессии. Начальник управления трудовыми ресурсами Светлана Шевелева провела одну из таких встреч с молодежью. Она рассказала не только о положительных сторонах морской профессии, ее романтике, но и трудно-

стях, с которыми она сопряжена, о требованиях законодательства при трудоустройстве в морские компании, а также о требованиях к самим кандидатам. В том числе ребята узнали о возможности прохождения практики на судах пароходства и задали интересные вопросы. Кроме того, спустя два дня участники фестиваля побывали на экскурсии в музее Мурманского морского пароходства, где познакомились с историей одного из старейших предприятий региона.



Лучший матрос

14 октября в Центре по подготовке и переподготовке кадров Мурманского морского пароходства состоялся ежегодный конкурс профессионального мастерства по профессии «матрос». Конкурс проводится в рамках регионального праздника «Профессионалы на Мурмане-2016» при поддержке Союза промышленников и предпринимателей Мурманской области.

Основными его задачами являются повышение уровня профессионализма обучающихся средних и высших учебных заведений и центров и выявление талантливых молодых специалистов на предприятиях и в вузах.

Соревнования проводились в индивидуальном и командном зачете. В них участвовали лучшие курсанты ММРК им. И. И. Месяцева, детского морского центра «Океан» и Мурманского индустриального колледжа. Будущие мо-

ряки соревновались в навыках борьбы с пожаром, устранении водотечности судна, а также демонстрировали в бассейне свои умения спускать спасательный плот на воду и оказывать помощь утопающему. Все конкурсы провели мастера производственного обучения ЦПиПК.

Победителями конкурса в индивидуальном задании стали Шершнев Константин (1-е место, ММРК имени И. И. Месяцева), Шатунов Владислав (2-е место, Мурманский индустриальный колледж), Руденцов Дмитрий (3-е место, Мурманский индустриальный колледж). В групповом задании первое место заняли учащиеся Мурманского индустриального колледжа Лукьянов Сергей, Собин Иван, Ковалев Дмитрий, Анофриев Кирилл.

Всех победителей наградили дипломами и памятными подарками.





Заокеанский гость

В истории корпоративного музея ОАО «Мурманское морское пароходство» были случаи, когда визит нанесли высокие гости. Представители государственных служб - министерств и ведомств - частые гости музея. Несколько лет назад к нам приезжали военно-морские атташе сразу нескольких стран. А в минувшем октябре сразу две представительские делегации посетили музей компании.

4 октября в музее истории Мурманского морского пароходства принимали американского дипломата - посла США в России Джона Ф. Теффта.

Джон Фрэнсис Теффт родился в 1949 году в Мадисоне штата Висконсин в США, в 1972 году поступил на дипломатическую службу. С 1986 по 1989 год занимал должность советника по военным и политическим вопросам при американском посольстве в Риме. С 1989 по 1992 год был заместителем главы отдела по Советскому Союзу в государственном департаменте США, там он курировал военное направление. За свою работу в 1992 году он получил золотую медаль госдепартамента. С 1992 года по 1994 год Теффт возглавлял отдел государственного департамента по вопросам Северной Европы, а с 1996 года три года был заместителем посла США в Москве. С ноября 1996 года Теффт был поверенным в делах США в России. В апреле 2014 года Барак Обама назначил его послом США в России.

Посол приехал в Мурманск впервые. Цель визита, по его словам, - почтить память участников северных конвоев, которые похоронены в Мур-



Посол США в России
Джон Ф. Теффт.

манске (в Мурманске есть три опознанные могилы).

- Для меня это имеет особое значение, ведь мой отец и мой тесть являлись ветеранами той мировой войны, и я очень уважаю память о них, - сообщил он.

До приезда в столицу Заполярья он был в Архангельске на мероприятиях, посвященных 75-летию со дня прихода первого конвоя «Дервиш». В музее пароходства интерес посла вызвала экспозиция, рассказывающая об участии торгового флота в военных перевозках по программе ленд-лиза во время Второй мировой войны.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото М. Фисенко.



Нам есть чем гордиться

Генеральный консул Нидерландов в Санкт-Петербурге Ханс Карел Весселинг во время своего пребывания в Мурманске нанес визит в ОАО «Мурманское морское пароходство». Встреча с генеральным директором компании А. М. Медведевым состоялась в музее истории компании. Стороны обсудили ситуацию в мировом судоходстве, работу транспортной компании на трассах Северного морского пути и возможности экономического сотрудничества пароходства с голландскими компаниями.

В конце встречи состоялся обмен памятными сувенирами, а затем гостям была предложена экскурсия в музей. Особенно заинтересовал консула дизель-электроход «Обь», построенный в 1954 году в Нидерландах, на судовой верфи города Флиссингена. Проект был разработан фирмой «De Schelde», и, по словам консула, его дедушка был ее директором. Высокий гость не без гордости воспринял информацию о том, что дизель-электроход, который проектировала фирма



деда, в России считается судном-легендой, оно стало флагманом советских антарктических экспедиций в 1955-1975 годах.

Итогом посещения музея стало предложение гостей поддерживать сотрудничество с консульством и в культурном направлении.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото М. Фисенко.

ЛЕГЕНДАРНАЯ «ОБЬ»



Дизель-электроход «Обь» третий из серии судов, строившихся для СССР в Голландии в 1950-х годах прошлого века (кроме «Оби» в составе флота ММП работали «Лена» и «Индигирка»).

10 ноября 1953 года судно было спущено на воду, в 1954 году вошло в состав флота Мурманского морского пароходства, а в 1955 году дизель-электроход был переоборудован на Рижском заводе под цели антарктических научных экспедиций. «Обь» стала первым советским исследовательским судном, достигшим берегов Антарктиды в начале 1956 года. За годы плаваний дважды обошла Антарктиду с научными целями. С ее борта в конце 1957 года впервые был осуществлен запуск метеорологической ракеты в стратосферу. В 1973 году 90 дней «Обь» дрейфовала в зимних условиях Антарктиды с 23 апреля по 22 июля 1973 года. Экипаж судна участвовал в строительстве пяти прибрежных российских станций на шестом континенте, первой из которых была - Мирный. С борта дизель-электрохода «Обь» сделано 70 географических открытий, на основе которых впервые в мире был издан в СССР атлас Антарктиды.

На борту «Оби» ходили в рейсы и работали многие знаменитости: 22 Героя Советского Союза и Социалистического Труда, лауреаты Государственных и Ленинских премий, 38 академиков и докторов наук, более 80 кандидатов наук. Дублером капитана в антарктическом рейсе трудился знаменитый подводник, командир легендарной подлодки «К-21» Герой Советского Союза Николай Александрович Лунин. Начальником первой Советской антарктической экспедиции являлся известный полярник, Герой Советского Союза, доктор географических наук Михаил Михайлович Сомов. На борту «Оби» работали научные сотрудники 12 зарубежных государств: Австралии, Аргентины, Болгарии, Венгрии, Великобритании, Германии, Норвегии, Польши, США, Франции, Чехословакии и Швеции.

«Обь», к сожалению, не стала музеем, как атомоход «Ленин», как ледокол «Красин» или как ледокол «Ангара», хотя была не менее достойна претендовать на такую участь.

Время не щадит никого, ушли из жизни многие капитаны легендарного судна - Иван Александрович Ман, Александр Иосифович Дубинин, Николай Михайлович Свири-

дов, Олег Иванович Воденко, Эдуард Иосифович Купри, Сергей Иванович Волков, которые внесли большой вклад в изучение Антарктиды, в развитие морского флота России. С каждым годом остается все меньше ветеранов, членов экипажа - участников знаменитых рейсов, для которых «Обь» сыграла особую роль в судьбе.

Таким человеком была Людмила Михайловна Костюк, которой не стало летом этого года. Она работала в пароходстве с 1955 до 1993 года, вплоть до выхода на пенсию. Первые свои рейсы она совершила на ледоколе «Ермак», затем перешла на дизель-электроход «Обь», где проработала до 1959 года. Там познакомилась с будущим супругом Иваном Степановичем Костюком, с которым расписалась в 1959 году, спустя два года родила дочь Елену, а спустя еще два года сына Евгения. Они вместе с мужем участвовали в первых трех самых сложных антарктических рейсах «Оби», а затем и в кругосветном плавании судна в 1957 году. Рейс начался с Генуи, где руководству экспедиции был вручен диплом о присуждении судну премии Христофора Колумба. Затем «Обь» с научными целями прошла четыре океана, посетила берега четырех материков и двух островов. Память об этом удивительном плавании Людмила Михайловна пронесла через всю жизнь. С 1968 года Л. М. Костюк работала бухгалтером СМТО Мурманского морского пароходства, в 1976 году стала бухгалтером материальной группы ММП. Была признана лучшей по профессии в 1983 году, а в 1988 году была занесена на Доску Почета предприятия.

Многим географическим объектам в Антарктиде присвоены имена членов экипажа «Оби». В честь ка-



Людмила Михайловна Костюк.

питана А. И. Дубинина назван подводный желоб и остров, в честь капитана Н. М. Свиридова - группа холмов на Земле Эндерби. Именем старшего моториста Н. А. Карпейкина назван остров в районе гидрометеорологического центра Молодежная. В честь первого помощника капитана В. А. Ткачева названо поднятие дна в районе острова Балени. 11 апреля 1980 года на судне был подписан акт о передаче его Министерству геологии, и оно было выведено из эксплуатации Мурманского морского пароходства.

АССОЦИАЦИЯ КАПИТАНОВ

В октябре в музее истории Мурманского морского пароходства состоялось заседание Мурманской Ассоциации капитанов. На встрече присутствовали капитаны Э. К. Войнов, В.И. Пархоменко, Р. И. Егоров, В. Е. Махницкий, А. А. Глазунов, Р. Б. Игрицкий, А. И. Стребков, А. Е. Кастерин, В. Н. Шаповалов.

Ассоциация капитанов была создана в 1989 году. Эта организация являлась приемником ранее существовавшего Клуба капитанов (с 1969 года). Своими целями вновь созданная организация ставила не только укрепление морского братства, сохранение традиций торгового флота, но и защиту чести и достоинства судоводителей, попавших в неприятные ситуации. В марте 1989 года провели первое организационное собрание, а в ноябре Мурманскую ассоциацию капитанов приняли в члены Международной федерации ассоциаций капитанов. В

наши дни встречи ассоциации проходят ежемесячно, сегодня ею руководит капитан Алексей Марков.

Одна из тем прошедшего мероприятия - презентация книги Елены Михайловой «63 года на капитанском мостике», посвященная заслуженному капитану дальнего плавания Мурманского морского пароходства Р. Б. Игрицкому. Книга небольшим объемом (всего 100 страниц) лаконично, но вместе с тем очень ярко описывает насыщенную трудовыми подвигами профессиональную деятельность Игрицкого, который прошел нелегкий путь от матроса до капитана-наставника, воспитал плеяду судоводителей, которые сегодня бороздят моря и океаны не только на судах Мурманского пароходства, но и других компаний.

Руслан Борисович за свою карьеру был не только первоклассным судоводителем, но и настоящим новатором в морской практике. Так, мало известен тот факт, что именно ему еще в 1954 году приходит в голову отличная идея использовать для выгрузки на необорудованный берег вместо старых деревянных кунгасов, которые затрудняли выгрузку и легко повреждались льдом, металлические плоскодонные понтоны. Тогда он был 3-м помощником на пароходе «Леваневский». Кроме того, именно капитан Игрицкий вместе с экипажем на п/х «Мста» впервые в Арктике осуществил разгрузку судна прямо на припайный лед в районе полярной станции Русская. Через 15 лет группе специалистов и руководителей за внедрение новой технологии присудят Государственную премию СССР.

Все тяготы своей морской профессии он мужественно переносил благодаря крепкой поддержке своей семьи - дочерей и супруги. Людмила Андреевна Игрицкая, как и муж, работала в пароходстве и была начальником теплотехнической лаборатории. О ней и ее судьбе автор подробно рассказывает в своей книге.

Сама автор книги - Елена Михайлова - присутствовала на встрече капи-



танов. Она знакома с семьей Игрицких уже много лет, поддерживает с ними дружеские связи и всегда восхищалась мастерством и профессионализмом Руслана Борисовича. В один прекрасный момент появилась возможность реализовать идею создания книги о нем.

Елена Михайловна в прошлом внештатный корреспондент мурманских газет «Полярной правды» и нашей корпоративной «Арктической звезды». Но о море и морях она знает не только по газетным статьям: более 20 лет она работала на пассажирских судах Мурманского морского пароходства, совершавших рейсы вокруг Кольского полуострова, на Соловецкие острова, на Шпицберген, в порты Северной Норвегии, вокруг Европы в качестве экскурсовода, гида-переводчика, администратора, директора круизов. Была организатором и участником памятных мероприятий, посвященных подвигу моряков аркти-

ческих караванов и экипажей бывших рыболовных траулеров «Пассат» и «Туман», ставших в числе 47 своих собратьев сторожевыми кораблями Северного флота и героически погибших летом 1941 года в боях с фашистскими эсминцами.

К сожалению, из-за маленького тиража книгу «63 года на капитанском мостике» не удалось распространить среди всех желающих. В настоящее время готовится второе дополненное и расширенное издание с большим тиражом.

Однако для тех, кто хотел бы ознакомиться с произведением уже сегодня, автор поделилась ссылкой на сайт «Полярная почта» (Polarpost) в Интернете.

Мы по просьбе автора публикуем ее:

<http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?p=64168#p64168>

Ирина ЮСУПОВА.
Фото М. Фисенко.



НОВОСТИ ДОЧЕРНИХ КОМПАНИЙ

АКТУАЛЬНО

Землесос ОАО СМП «Беломорский» в порту Архангельск

Землесос Северного морского пароходства «Беломорский» в середине октября вернулся в родной порт Архангельск и уже под российским флагом. 13 последних лет «Беломорский» работал в долгосрочной аренде в портах Италии, континентальной Испании, на Канарских островах, Экваториальной Гвинеи под флагом Португалии.

В 2016 году руководство ОАО «СМП» приняло решение о возвращении землесоса «Беломорский» под российский флаг в базовый порт Архангельск для перспективного расширения сферы деятельности дноуглубительного флота судоходной компании в портах России и аванпортах по трассе Северного морского пути. Это решение также позволит акционерному обществу осуществлять комплексное предложение дноуглубительных услуг полным составом специализированного флота, в состав



которого сегодня входят земснаряд «Двинский залив», землесосы «Беломорский» и «Онежский», дизельные шаланды «Лапоминка», «Териберка», «Чижевка», буксиры-моторы.

В октябре в Мурманске приступил к дноуглубительным работам по контракту с Мурманским транспортным филиалом ПАО «ГМК «Норильский никель» земснаряд «Двинский залив» с флотом дизельных шаланд. Землесос «Онежский» сегодня базировался в порту Туапсе для работы в Азово-Черноморском бассейне.

Пресс-служба ОАО СМП.

В Архангельск - каждый день!

С ноября текущего года будут осуществляться ежедневные рейсы из Мурманска в Архангельск на новом 17-местном двухмоторном универсальном самолете L-410 авиакомпании «Оренбуржье». Билеты будут доступны на сайте авиакомпании <http://sales.orenairport.ru> и в авиакассах Мурманска.

На сегодняшний день в парке авиакомпании «Оренбуржье» эксплуатируется 49 единиц воздушных судов: 10 самолетов L-410, 28 самолетов Ан-2, 5 вертолетов Ми-2, 3 вертолета Ми-8 и 3 вертолета Robinson-44.

Аэропорт Мурманск ведет активную работу по привлечению новых авиакомпаний и открытию направлений воздушного движения. С 31 октября в осенне-зимнюю навигацию авиакомпания «Саратовские авиалинии» будет ежедневно выполнять рейсы из Мурманска в Мо-



скову и обратно. В летнем сезоне 2017 года «Саратовские авиалинии» планируют запустить регулярные рейсы Мурманск - Геленджик и Мурманск - Калининград. Рейсы будут выполняться на воздушных судах Embraer-190. Они обладают повышенной комфортностью: в салоне находится 114 кресел - по 4 кресла в ряд с большим межкресельным пространством.

Источник <http://airport-murmansk.ru/> и правительство Мурманской области.



ЭЛЕКТРОХОДЫ ЭПОХИ АРКТИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ

Если обозначить на океане все маршруты мурманских транспортных и ледокольных судов, океан превратится в сплошной пунктир - от полюса и до полюса!

**Станислав Панкратов,
журнал «Север».**

60 лет назад, в 1956 году, вступил в строй дизель-электроход «Днепротэс» - первый серийный транспорт, созданный корабельными судостроительного завода имени Носенко в Николаеве. По заказу ММФ СССР было построено шесть судов типа «Днепротэс». На протяжении всей работы в Мурманском морском пароходстве ГЭСы внесли достойный вклад как судаснабженцы в арктических навигациях и освоении портов Мирового океана. Трудно сказать, сколько молодых моряков прошли на электроходах достойную профессиональную и... жизненную школу.

В конце 1964 года дизель-электроход «Волховгэс» (капитан И. М. Бельков) открыл зимнюю грузовую линию между портами Западной Европы и Монреалем, лежащим на реке Святого Лаврентия примерно в 1600 километрах от устья реки. Взяв лес в Ленинграде, стальной прокат в Антверпене, автомашины в Гамбурге (всего 5323 тонны), «Волховгэс» вышел в конце декабря в плавание. Перейдя штормовую Северную Атлантику, судно уверенно преодолело льды залива и реки Святого Лаврентия и 5 января 1965 года ошвартовалось в Монреале. Канадские докеры приветствовали первое советское судно, открывшее новую в истории атлантического судоходства линию, которая вскоре под названием «Арктик-Лайн» вошла в справочники судовых компаний и торговых фирм многих стран мира.

Преодоление дизель-электроходами льдов реки Святого Лаврентия вызвало восхищение окрестных жителей. Тысячи канадцев наблюдали захватывающее зрелище поединка советских моряков со льдами. Когда «Волховгэс», «Индиго» и «Лена» шли по реке, вереницы автомобилей сопровождали каждое из этих судов вдоль берега вплоть до Монреаля. Представители деловых кругов и прессы, посетив мурманские дизель-электроходы, убедились, что они являются первоклассными судами для зимнего плавания в порты Святого Лаврентия...

Автору этих строк довелось работать на дизель-электроходе «Куйбышевгэс» в должностях от 4-го до 2-го электромеханика. Даже спустя годы, когда члены экипажа случайно встречались в Мурманске, мы обнимались, словно фронтовики-однополчане, прошедшие горнило войны. Такие воспоминания и симпатии моряков оставил дружный и сплоченный судовод коллектив.

На «Куйбышевгэсе» трудились старшие механики Михаил Кокаев и Евгений Верещагин, механики Саша Аршеневский, Валера Ларин и Витя

Светов, электромеханики Анатолий Бадылин, Иван Смакота и Валера Незговор. Старшие электромеханики Николай Юркевич, Виктор Борзых, Герман Урусов, Владимир Герасимов - были специалистами высокого класса! Но как не вспомнить и старших электриков Володю Бондаренко, Володю Шубина, Гену Южакова, Гену Тихонова, с кем довелось поддерживать судно в рабочем состоянии даже во времена свирепого состоянияладыки морей Нептуна...

В конструкции судов типа «Днепротэс» по вине проектировщиков и заказчика были заложены и недостатки. Один из них - размещение на главной палубе электрооборудования грузовых лебедок, подверженных ударам волн. Особенно после перехода через океан. Что нельзя сказать о главных генераторах и гребном двухкорном электродвигателе. Продукция ленинградского завода «Электросила» была высокого качества и надежности на протяжении всей эксплуатации! Основная предприятия - это электротехническая фабрика, созданная в 1853 году как отделение берлинского завода «Сименс Шуккерт». Даже после списания судов и отправки на металлолом электрические машины завода «Электросила» были в рабочем и даже... приличном состоянии. Таков был вывод электромехаников дизель-электроходов серии «Днепротэс».

Содержание этих судов обходилось пароходству дороже других транспортных. Причина тому - повышенное потребление топлива мощной силовой установкой и дополнительный штат электромеханической службы. Но моряки «Цимлянскгэса» в 1959-60 годах своей прибыльной работой доказали возможность рентабельной эксплуатации дизель-электроходов. Другое дело - закрытие грузовых трюмов с помощью лючин и брезента. Крепко тут доставалось палубной команде! Что подлаешь? Время создания ГЭСов - 50-е годы! Но физический труд сплачивал молодежные экипажи. На «Куйбышевгэсе» матросы - как на подбор: рослые, физически сильные, особенно Николай Белов, двухметровый гигант! И что интересно: люди держались на судне годами, не желая уходить на современные суда...

В разное время на «Куйбышевгэсе» работали известные в пароходстве капитаны. Такие как Татарчук, Майнашев, Бромберг, Седов. Это были большие профессионалы, хотя и разные по характеру люди. Экипажу судна особо запомнился капитан Анатолий Матвеевич Кашицкий. Это был особый капитан - арктический, ибо всем плаваниям за границу предпочитал рейсы в высокие широты. И молодежи поясной:

- Не рвитесь вы за границу. Подлинная романтика кроется именно здесь, на заснеженных ледяных просторах Северного Ледовитого океана. Только в Арктике вы прочувствуете силу человеческого разума, создавшего мощнейшие суда.

Арктика для моряков, по мнению опытного полярного капитана, - это ступень выживаемости, мужества и флотской смекалки. Работая в неординарных условиях, люди зачастую сталкивались с форс-мажорными ситуациями. Место для подвига там находилось почти в каждую арктическую навигацию. Обычные нормальные моряки, ничем особым не показавшие себя в других рейсах, в высоких широтах вдруг проявляли незаурядные человеческие качества, сопоставимые порой с героическими поступками. Тем и хороша Арктика, как считал Кашицкий, для закалки характера молодого моряка...

Что такое Таймыр для страны? Это кладовая меди, алюминия, никеля, кобальта, золота на сотни лет! Но как вывезти это богатство? Вокруг Норильска с его рудниками и заводами тундра на тысячи километров. Железная дорога связала Норильск лишь с портом Дудинка, что на Енисее. Поэтому и приобрел он стратегическое значение. Но вот беда: зимой Енисей-батюшка напроочь закован льдом. Проблема для моряков! Тем паче что до конца 1970-х годов прошлого столетия у нас еще не было мощных транспортных судов, приспособленных к зимней Арктике.

В общем, обстановка требовала круглогодичной навигации. Чтобы доказать ее возможность, в 1972 году дизель-электроход «Куйбышевгэс» вместе с двумя другими судами совершил зимний экспериментальный рейс на Дудинку. И здесь мы оказались первыми! Такая уж славная традиция была у судов типа «Днепротэс»! Проводку в Арктике обеспечивал атомный ледокол «Ленин». Автор этих воспоминаний в должности третьего электромеханика «Куйбышевгэса» в полной мере испытал, что такое арктическое плавание в зимнее время...

Биография дизель-электрохода «Куйбышевгэс» от первой до последней страницы была связана с Арктикой. Но никогда ранее не доводилось его морякам плавать на Дудинку в декабре-январе!.. Так что наш рейс - это настоящая битва со льдом, и крепко пришлось потрудиться даже ледоколу «Ленин» под командованием капитана Соколова. К слову, старшим инженером-электромехаником на нем был Виктор Борзых, отработавший несколько лет на «Куйбышевгэсе». Мы радостно приветствовали рослого моряка, когда ледокол брал нас на короткий буксир. Ведая о наличии спирта на ледоколах, мы просили Виктора Федоровича поделиться «огненной водой» с коллегами... в шутку, конечно.

Караван судов постоянно застревал в арктических льдах, и атомоход бегал от одного судна к другому, чтобы взять «на усы» и вытящить транспорт в русло канала. Во время одной из таких операций, навалившись кормой, атомный богатырь сделал нам большую дырку в форштевне. Угроза лишиться рейсовой премии заставила ледокольников взяться за ремонт своими силами.

На борту «Ленина» в штате были классные электросварщики, доказавшие на деле, чего они стоят! На носу «Куйбышевгэса» соорудили подвесную площадку, наладили прожектора и трудились в три смены... причем в ужасных условиях! Ураганный ветер со снежным зарядом, полярная ночь и крепкие морозы... Без ложного пафоса скажу: это была воистину трудовая доблесть моряков «Ленина». А выполненная работа оказалась настолько качественной, что дизель-электроход «Куйбышевгэс» плавал с этой заплатой до своего «победного» конца, пока не отправили на гвозди в Испанию...

В Дудинку моряки «Куйбышевгэса» все-таки пробивались... Мороз стоял под пятьдесят градусов. Были проблемы с механизмами. Можно представить, как управлялась палубная команда в такой мороз с брезентом, что закрывал трюма! Мало мощный котел не в состоянии обогреть судно. Жилые помещения сильно остывали, на переборках кают выступал иней. Спасались с помощью 10-киловаттных переносных электрических калориферов производства США. Благо когда-то возили в Канаду московский цирк и обогревали с их помощью животных в трюмах. А теперь они пригодились и для покорителей Арктики! Аппараты установили в коридорах жилой надстройки, при открытых дверях в каюты. Этим и спасались...

В обратный путь загрузились медно-никелевой рудой. Переход до Мурманска был не менее напряженным. Но, вернувшись в порт приписки, мы по праву чувствовали себя победителями. Многие моряки были отмечены тогда правительственными наградами. В их числе начальник радиостанции «Куйбышевгэса» Борис Иванович Лездкан, моряк старой питерской заправки, награжденный орденом Трудового Красного Знамени.

Завершившийся экспериментальный рейс доказал, что круглогодичная навигация на Дудинку вполне реальна. Однако необходимо строить специальные арктические суда! Так оно и случилось. Целая серия рудозов усиленного ледового класса была создана на верфях ГДР, а позже - Финляндии. Кроме ледокольно-транспортных судов на верфях Финляндии, страны - законодателя ледокольного флота, были спущены на воду три дизель-электрических ледокола с ограниченной осадкой. Они и помогли укротить в зимнее время могучую сибирскую реку от Дудинки до Диксона.

Свыше сорока лет минуло с поры зимнего рейса на Дудинку. Но воспоминание о том необычном плавании дизель-электрохода «Куйбышевгэс» и законное чувство гордости за суда типа «Днепротэс» греют душу ветеранам...

**Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран ММП.**

В статье использованы фрагменты из очерка И. Н. Чеснокова, автора книги «От Арктики до Антарктики».

О БЕЛЫХ ПЯТНАХ И НОВЫХ ОСТРОВАХ

Открытие новых островов в Арктике входит в привычку

12 октября в пункт постоянного базирования - поселок Мишуково Мурманской области - из арктического похода вернулось гидрографическое судно «Визир».

На причале его ждали командование гидрографической службы СФ, коллеги, жены и дети моряков и, конечно, журналисты. Еще бы: не каждый день новые острова открывают на нашей маленькой и, кажется, исхоженной вдоль и поперек планете.

Основные итоги экспедиции впечатляют: ее участники подтвердили визуальное открытие в сентябре радиолокационными станциями судна «Горизонт» двух новых островов, расположенных в районе ледника Розе у побережья Новой Земли.

В ходе арктической экспедиции гидрографы произвели более 11 тысяч километров маршрутного промера, выполнено 30 разовых дрейфовых океанографических станций. Проведены грунтовая и топографическая съемка, геодезические работы, а также исследования радионавигационных систем Северного морского пути.



Гидрографическое судно «Визир».

Маршрут «Визира» пролегал через Баренцево и Карское моря, а также море Лаптевых. Исследования производились на архипелагах Земля Франца-Иосифа, Северная Земля, Новосибирские острова, Новая Земля.

Восточнее острова Визе судно выполнило подробную съемку рельефа дна в районе существующего на картах белого пятна площадью около 1500 квадратных километров, что позволит издать новые руководства и пособия для плавания в этом районе.

Гидрографы Северного флота также выявили и ряд других новых географических объектов (островов и мысов) в районе отступивших вглубь суши ледников Нансена, Мощный, Вершинского, Рождественского, Средний.

Под руководством капитана 3-го ранга Рената Тинчурина экспедицион-

ная группа осуществила навигационно-гидрографическое обеспечение действий отряда боевых кораблей Северного флота по высадке морского десанта на остров Земля Александры архипелага Земля Франца-Иосифа и остров Северный архипелага Новая Земля.

Впервые в походе на судах гидрографической службы Северного флота успешно прошли практику студентки Государственного университета морского и речного транспорта имени С. О. Макарова. Одна из них прежде уже выходила в море на барке «Седов». Для остальных это был первый опыт морского похода в высокие широты.

- Отстоял вахту - и свободен, - говорит одна из них, Кристина Колесова.

За ее спиной сложное для непосвященного оборудование.

- Это наш эхолот, с помощью которого делались промеры глубин, а это - его глубоководный родственник, - чувствуется, что девушка с техникой на ты. И продолжает: - А это графики измерения глубин.



Новый большой остров у ледника Розе.

жит выполнение океанографических исследований в ближней морской зоне.

Начальник отдела гидрографической службы СФ капитан 1-го ранга Алексей Корнис рассказал, что гидрографические суда выполняли плановые работы, а открытие островов - приятное дополнение к основной работе. Хотя открытие новых объектов - это всегда праздник для гидрографов.

- В прошлом году «Визир» ходил к восточному побережью, но с погодой тогда не сложилось. Мы подстраховались, послали туда два судна. «Горизонт» попал в жесточайший туман, поэтому объекты обнаружили только радиолокационные станции. «Визир» была поставлена задача проверить данные, убедиться, что это именно острова, а не что-то иное (айсберги, например). Группа пришла, обнаружила острова. Один из них длиной около 400 метров, второй поменьше.

Восточное побережье Новой Земли в 50-е годы прошлого столетия активно исследовали. Потом был спад этой активности. Теперь Арктика в тренде. Ее изучают, за ней наблюдают. Однако рассчитывать только на данные спутниковой съемки не стоит - видишь некий объект, это может быть айсберг.

- История знает случаи, - пояснил Алексей Корнис, - когда за острова принимали застывшие куски льда, которые обросли слоем почвы. Природа - живой организм, она изменяет свой внешний облик. И это интересно. Вопрос наименования - пока за скобками. Но есть процедурные моменты, которые надо соблюсти. Свои предложения подадим, - заверил Алексей Корнис.

Потепление климата вызывает таяние льда, ледники отступают до 50 км от ранее существовавших границ, на их месте - либо вода, либо острова.

Это каменистые участки суши, довольно безжизненные, как и многое в тех широтах. Однако они - прекрасная площадка для исследований разного рода. Для ученых их проведение на открытых островах - прекрасная возможность посмотреть, что было после ледникового периода. Предположения, с чем они могут столкнуться на освободившейся от льда территории, самые смелые: от новых элементов таблицы Менделеева до останков неизвестных ранее животных и растений.

Лада КАРИЦКАЯ.
Фото автора и из архива гидрографической службы Северного флота.





Поздравляем вас, коллеги!

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

Осипова Валерия Демьяновича - старшего помощника капитана т/х «Клавдия Еланская»;
Липового Валерия Николаевича - старшего механика т/х «Капитан Свиридов»;
Качана Леонида Владимировича - старшего моториста-электрогазосварщика т/х «Павел Вавилов»;
Груничева Сергея Борисовича - боцмана т/х «Котлас»;
Филиппова Александра Валентиновича - старшего моториста-электрогазосварщика т/х «Александр Суворов»;
Каткова Алексея Михайловича - токаря-кладовщика-моториста 1-го кл. т/х «Капитан Данилкин»;
Хидирян Татьяну Анатольевну - буфетчика т/х «Северная Земля»;
Юрчикову Любовь Васильевну - медицинскую сестру службы вспомогательного флота, гидротехнических сооружений и транспорта ДЭБО и ВФ;

Егорова Вячеслава Геннадьевича - 2-го механика т/х «Поморье»;
Походенько Эдуарда Николаевича - 3-го механика т/х «Клавдия Еланская»;
Ерошкина Илью Владимировича - инженера 1-й кат. по СЗЧ Группы суперинтендантов и СЗЧ;
Кацюбинского Алексея Николаевича - матроса 1-го кл. т/х «Капитан Свиридов»;
Худякову Анастасию Петровну - буфетчика т/х «Иван Папанин»;
Менгден Виталия Дмитриевича - 2-го помощника капитана т/х «Хатанга»;
Мозжелина Алексея Николаевича - ведущего инженера службы информационных технологий;
Тушина Андрея Викторовича - матроса 1-го кл. т/х «Поморье».

Вам, родившимся в октябре 1951, 1956, 1961, 1966, 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 85-летием

Корягину Тамару Никифоровну, мурманчанку, буфетчицу плавсостава. Тамара Никифоровна отработала в Мурманском пароходстве 13 лет.

Осина Виктора Петровича, ветерана труда, старшего механика т/х «Звенигород». В настоящее время Виктор Петрович проживает в Санкт-Петербурге. Он отработал в Мурманском пароходстве 45 лет.

Полевщикова Виталия Васильевича, начальника радиостанции т/х «Зареченск», проживающего в Санкт-Петербурге. Его трудовой

стаж в Мурманском пароходстве составил 27 лет.

С 80-летием

Шатобу Лилию Александровну, ветерана труда, мурманчанку, старшего инженера. Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве 30,5 года.

Пахомова Бориса Ионовича, ветерана ММП, матроса т/х «Архангельск», в настоящее время проживающего в Мончегорске. Его стаж в пароходстве 40 лет.

Левчук Полину Федоровну, ветерана труда, мурманчанку, помощника воспитателя ясли/сада № 40. Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве 31 год.

Демидову Валентину Андреевну, ветерана труда, комплектовщицу мехпрачечной. В настоящее время Валентина Андреевна проживает в Риге. Ее стаж в Мурманском пароходстве составил 3 года.

Искив Марию Павловну, ветерана труда, мурманчанку. Ее трудовой стаж в Мурманском пароходстве составил 28 лет.

С 75-летием

Оксем Анну Степановну, мурманчанку, дежурную теплоцентра. Ее трудовой стаж в компании 14 лет.

Подгорелкину Анну Ивановну, мурманчанку, ветерана ММП. Ее трудовой стаж в компании составил 23 года.

Аландаренко Владимира Ивановича, начальника радио-

станции т/х «Иван Богун». В настоящее время Владимир Иванович проживает в Московской области. Его трудовой стаж в Мурманском пароходстве составил 22 года.

Суетина Василия Кузмича, мурманчанина, столяра 3-го разряда гостиницы «Моряк». Его трудовой стаж в пароходстве составил 20 лет.

Аммосову Алину Георгиевну, мурманчанку, повара 3-го разряда яслей № 1. Ее трудовой стаж в компании 13 лет.

Вакулову Анну Ивановну, дневальную, проживающую на Украине. Ее трудовой стаж в компании 19 лет.

Червюк Владимира Христофоровича, ветерана труда,

токаря-моториста, проживающего в Псковской области. Его трудовой стаж в Мурманском пароходстве 38 лет.

С 70-летием

Слесарева Егора Николаевича, мурманчанина, ветерана труда, водителя 1-го класса. Стаж Егора Николаевича в компании 38,5 года.

Казакова Василия Прокопьевича, капитана УТС «Колпино». В настоящее время Василий Прокопьевич проживает в Санкт-Петербурге. Его трудовой стаж в компании более 34 лет.

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



СКОРБИМ И ПОМНИМ

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 28 января на 60-м году ушел из жизни матрос-плотник теплохода «Поларис» **Сатин Сергей Федорович**. Он отработал в Мурманском пароходстве более 31 года.

30 июня на 91-м году ушла из жизни ветеран труда, участник обороны Заполярья, ветеран труда, старший бухгалтер **Петрова Мария Ивановна**. Она отработала в Мурманском пароходстве 36 лет.

16 сентября на 67-м году ушел из жизни слесарь-ремонтник радиостанции 6-го разряда **Решетников Василий Иванович**. Он отработал в Мурманском пароходстве 11 лет.

4 октября на 89-м году ушел из жизни ветеран Мурманского морского пароходства **Лездкан Борис Иванович**. Он родился 28 апреля 1928 года в Ленинграде. Окончил 5 классов средней школы в 1941 году, а в 1942 году был эвакуирован с мамой из Ленин-

града в Йошкар-Олу Марийской АССР. Там они прожили два года. В 1944 году вернулся с матерью в Ленинград и поступил на учебу в Ленинградское Арктическое училище Главсевморпути, по окончании которого приехал в Архангельск и устроился радистом в Архангельское морское пароходство.

В ММП работал с 1953 года, после объединения двух пароходств. Его трудовая деятельность проходила на лк «И. Сталин», лк «Ленин», лк «К. Воронин», п/х «Сакко», т/х «Якан», п/х «Державин», т/х «Куйбышевгэс», д/э «Пижига» (с 1980 года), т/х «П. Вавилов». В мае 1971 года был награжден значком «Почетный радист СССР».

Б. И. Лездкан был участником экспериментального рейса Мурманск - Дудинка в 1971 году, где он, не считаясь со временем и трудностями рейса, бесперебойно обеспечивал связь с судами и береговыми радиостанциями. За это в 1972 году он был удостоен Почетной грамоты Министерства морского флота и ордена Трудового Красного Знамени.

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



ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Памяти Бориса Ивановича Лездкана



Сегодня, 11 октября, я получил трагическую весточку из Санкт-Петербурга. Пришла сообщение дочь Бориса Ивановича Елена. Она сообщила, что 4 октября скончался ее папа в возрасте 88 лет. Много лет Борис Лездкан работал в ММП начальником радиостанции. Я искренне был опечален трагическим известием. Борис Иванович был исключительно порядочным, добродушным и настоящим товарищем! По этой причине я не мог оставаться безучастным и пишу в газету в надежде, что старые моряки вспомнят Бориса Ивановича и сохранят о нем добрую память...

С Борисом Лездканом мы работали на дизель-электроходе «Куйбышевгэс» в конце 1960-х, начале 1970-х годов. Я прекрасно помню, насколько он был безотказным, отправляя наши радиogramмы семье, жене, детям. А наши с ним прогулки в Монреале и посещение памятных мест!.. Борису Ивановичу был присущ юмор, человеческая теплота и сердечное отношение к молодым морякам.

На Великих озерах, в одном из малых портов Канады, я с приятелем рискнул ловить рыбу в небольшом внутреннем водоеме. И вдруг вижу нашего начальника радиостанции, спешившего к нам. Он протянул мне радиogramму и радостно улыбался. У меня родился сын! За многие тысячи километров от Родины произошло такое удивительное событие, наполнившее мое сердце редким восторгом и надеждой на светлое будущее!

Как я был благодарен Борису Ивановичу. Светлая ему память...

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран ММП.



МЫ МОЛОДЫ ДУШОЙ



1 октября в Российской Федерации отмечается День пожилого человека. Праздник этот международный, он был учрежден на Генеральной Ассамблее ООН в 1990 году. Первыми этот день стали отмечать европейцы, затем к ним присоединились американцы, а далее - и весь мир. А в Мурманском морском пароходстве в честь этой знаменательной даты по сложившейся традиции устраивали торжественный вечер для ветеранов - бывших работников компании.

Для них День пожилого человека - замечательный повод собраться всем вместе, пообщаться, вспомнить былое. И судя по лицам пришедших, в такие минуты забывается все плохое, отступают болезни и невзгоды.

Помогли создать радостное настроение и приятную атмосферу в зале праздничная программа, наполненная сольными номерами и выступлениями вокально-инструментальных ансамблей Дворца культуры им. Кирова, поздравления от руководства компании и совета ветеранов.

- Низкий вам поклон и сердечная благодарность за все, что вы сделали

для морского флота России и Мурманского морского пароходства, за то, что и сейчас активно участвуете в жизни компании! - произнесла со сцены Светлана Шевелева, начальник управления трудовыми ресурсами.

Всего на вечере присутствовало порядка 150 ветеранов компании. Среди

них были заслуженные капитаны, почетные работники морского флота, почетные полярники, ветераны труда.

И. ЮСУПОВА.
Фото автора.



Не курить! Огнеопасно!



«Не курить!» здесь не в смысле вредности привычки, ведь «капля никотина убивает лошадь», а именно огнеопасности.

Случайно получилось, что эпизоду этому ровно 30 лет. В начале ноября 1986-го наш «Тим Бак» под командованием капитана Олега Ивановича Козичева выходил из Арктики на Восток. После Тикси - Ванкувер, оттуда на Кубу. Через Панамский канал. Еще до его модернизации. Впечатлений было много. Меня, например, поразило, как береговой тепловоз буксировал нас «вверх». Кроме обычных колес по рельсам у него посередине была огромная шестерня, а между рельсами - бесконечная зубчатая рейка. Вот по такому зацеплению он и карабкался. Но сейчас не об этом.

На тихоокеанской стороне нам надо было бункероваться. К этой операции всегда готовились тщательно и ответственно. И пожароопасно, и -

огромные штрафы в случае разлива в океан даже стакана топлива. Под руководством вахты заглушили все палубные шпигаты, 3-й механик придирчиво проверил топливные шланги и все фланцевые соединения. Готовы!

Швартуемся к раздаточной колонке. Огромные запрещающие знаки «НЕ КУРИТЬ» и «ОГНЕОПАСНО!». Весь причал скользкий от пролитой солярки. Оператор колоритен! Толстый чернокожий латиноамериканец лоснится от пота. Джинсы давно забыли, какого цвета они когда-то были. Приветливая белозубая улыбка. Рукой машет, мол, все готово. Потом достает из заднего кармана и вставляет в рот сигару толщиной с полено. Из другого кармана достает зажигалку. С почтением смотрит на предупреждение «НЕ КУРИТЬ!». И - широко крестится на запрещение. Вдохнул умиротворенно и чиркнул зажигалкой. А в наш адрес - широкая белозубая улыбка! Все, мол, в руках Божьих...

Борис СПИРИДОНОВ,
ветеран пароходства.

