



ХАКАС, МОРЕМ ИСПЫТАННЫЙ

5 июня исполнился 91 год Брониславу Семеновичу Майнагашеву. В морском сообществе России его знают как капитана ледокольного флота, как человека, посвятившего свою жизнь освоению Арктики. Сегодня мой рассказ о Майнагашеве – капитане торгового флота Мурманского морского пароходства.

→ Стр. 4

ЧЕМОДАННОЕ НАСТРОЕНИЕ

Лето – традиционное время отпусков для жителей Севера. Едете ли вы на море или отправляетесь в путешествие – не важно. Важно, что и как лежит у вас в чемодане. Как грамотно собрать багаж в дорогу, что брать обязательно и как упаковать вещи – вот об этом и пойдет речь в этой статье.

→ Стр. 8



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 6
(7706)

30 июня
2017



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

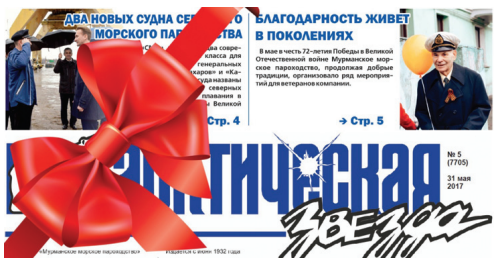
«ЯДЕРНЫЙ КРУИЗ В ИСТОРИЮ МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА»



Книгу с таким названием представят в Мурманской областной научной библиотеке 5 июля 2017 года. В ней рассказывается о роли Мурманского морского пароходства в развитии атомного флота России, о победах ледоколов в освоении Северного морского пути.

→ Стр. 3

«ЗВЕЗДА» ВСЕХ ПОКОЛЕНИЙ МОРЯКОВ ПАРОХОДСТВА



9 июня исполнилось 85 лет старейшей газете Мурманской области - «Арктической звезде» Мурманского морского пароходства. За этой цифрой нелегкий путь - от небольшой многотиражки работников мурманского порта и системы Главного управления Северного морского пути до корпоративной газеты открытого акционерного общества «Мурманское морское пароходство».

→ Стр. 6



ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ

«ИВАН ЛОПАТИН» ОСВЯТИЛИ В НОВОРОССИЙСКЕ



24 июня прошло освящение нового теплохода Мурманского морского пароходства «Иван Лопатин». Событие это состоялось вдали от города Мурманска - порта приписки судна, в Новороссийске.

Освящение судна - одна из важнейших традиций на флоте, которую чтят в Мурманском морском пароходстве. Море - опасная стихия. Моряки свято верят, что судно и экипаж перед началом своей работы в морях и океанах обязательно должны получить защиту небесного покровителя, который убережет их в плавании от всех ненастий.

Чин освящения провели протоиерей Александр Беспрозванный - благочинный храма Новомучеников и Ис-

поведников Церкви Русской и диакон Николай Мотренко, капеллан Новороссийского морского торгового порта. После проведения обряда и чтения молитв священники высказали напутствие экипажу, пожелали морякам ангела-хранителя, который защитит их во время всех морских походов, а также успешного плавания и всегда благополучного возвращения домой к родным и близким.

Теплоход «Иван Лопатин» вошел в состав флота ОАО «Мурманское морское пароходство» 26 мая 2017 года. Теплоход назван в честь капитана компании (с 1950 по 1960 гг.), начальника морской инспекции (с 1960 г.), заме-

Продолжение на 2-3-й стр.

Наш
хронограф



3 июля - 95 лет (1922) со дня рождения капитана И. П. Лопатина.

14 июля - 40 лет (1977) со дня вступления в строй нового дизель-электрического ледокола «Капитан Сорокин». На этом ледоколе в 1979 году Юрий Визбор снимал фильм «Мурманск-198», посвященный рабочим будням моряков.

Июль-сентябрь - 50 лет назад (1967) состоялось беспрецедентное плавание теплохода «Нововоронеж» по Северному морскому пути по маршруту Гамбург - Япония - Мурманск.

«ИВАН ЛОПАТИН» ОСВЯТИЛИ В НОВОРОССИЙСКЕ

Продолжение.
Начало на 1-й стр.

стителю начальника Мурманского морского пароходства по безопасности мореплавания (с 1987 г.), который внес большой вклад в развитие судоходства и грузоперевозок по Северному морскому пути и в заграничном плавании.

Примечательно то, что капитан судна Валентин Антупьев лично знал своего земляка Ивана Павловича Лопатина (оба родом из Архангельской области), которого опытные моряки называли за глаза «наш человек». Работая в должности и капитана, и заместителя начальника пароходства по безопасности мореплавания, Лопатин дал путевку в жизнь многим судоводителям. Сыграл не последнюю роль и в жизни капитана Антупьева.

В. А. Антупьев на флоте пароходства более 40 лет. В последние годы работал на «Заполярье», которое было построено в 2008 году на верфи ЧенгсиШипъярд (ChengxiShipyard) в Китайской Народной Республике. Именно Валентину Александровичу доверили принимать новое судно в августе 2008 года.

Среди членов экипажа, которых на судне 19 человек, Валентин Александрович пользуется уважением. Его ценят не только за профессиональные качества, но и за человеческий характер, отношение к морякам. Особенно важно, чтобы такой наставник был у молодого поколения, к которому относятся помощники капитана: старший помощник Максим Еремин, второй - Михаил Бутузов и третий - Артем Курочкин. Молодые кадры есть и в механической службе, которую возглавляет стармех Алексей Меньшиков.

Много на судне моряков, которые долгие годы в пароходстве, к таким кадрам относятся матрос 1-го класса Александр Чауров, моторист Минзфар Ситенов, буфетчица Елена Пчелинцева - единственная женщина в этом мужском коллективе, и некоторые другие.

По словам членов экипажа, атмосфера в коллективе ровная, доброжелательная. Это особенно важно, поскольку всем вместе предстоит быть в рейсе, который стартовал в Новороссийске, где судно взяло на борт новолитецкие стальные рулоны и трубы.

Следующая остановка - порт Дилискеле в Турции, где планируется погрузить очередную партию такого же груза до полных трюмов. Затем «И. Лопатину» предстоит пересечь Атлантический океан и прибыть в порт Барранкилья - индустриальный портовый город на севере Колумбии (четвертый крупнейший город в этой стране, известный своими красочными карнавалами, его еще называют колумбийскими Золотыми воротами). Следующим портом, который посетит теплоход, станет Пуэрто-Барриос, город-порт и муниципалитет в Гватемале (страна в Центральной Америке), расположенный на берегу Карибского моря.

В двух словах хочется рассказать про город-герой Новороссийск, первый российский порт, который посетил теплоход «Иван Лопатин» после итальянской Равенны, где осуществлялась приемка судна. Замечу, что, по словам представителей местных морских организаций, судно такого водоизмещения (свыше 33 тысяч тонн) под российским флагом в Новороссийске - большая редкость.

Новороссийск расположен на юго-западе Краснодарского края, у побережья Цемесской бухты Черного моря. Порт Новороссийск - это военно-морская база Черноморского флота России. В древние времена еще до нашей эры здесь находился греческий город Бата, который был впоследствии разрушен кочевниками. Несколько веков подряд, с середины XV века вплоть до 30-х годов XIX века, город принадлежал туркам-османам, а затем перешел к России. От турок в Новороссийске осталось название памятника природы - Суджукской косы, которая является популярным местом отдыха.

Одно из красивейших мест в Новороссийске - набережная. Она названа в честь первого генерал-губернатора города адмирала Серебрякова. Здесь расположено несколько необычных памятников, одним из которых является «Дарующая...» или «Дарящая воду».

У памятника есть своя история. Город всегда испытывал трудности с водоснабжением. Да и сегодня в некоторых районах вода подается по графику утром и вечером. А вот до конца 1970-х годов проблема с водой в Новороссийске была особенно острой. Воду в город привозили на танкерах



Чин освящения на борту судна.



Диакон Николай Мотренко и протоиерей Александр Беспрозванный.



Подарок экипажу от руководства ММП - картина и икона Николая Чудотворца.



«ИВАН ЛОПАТИН» ОСВЯТИЛИ В НОВОРОССИЙСКЕ

из Туапсе до тех пор, пока не построили прямой водопровод от реки Кубань. В честь этого события был возведен памятник-фонтан, который представляет собой стоящую на коленях женщину с вытянутыми в сторону бухты руками.

Еще одним необычным памятником является «Девушка на дельфине», хотя в народе прижились другие его названия: «Дельфин и русалка» или просто «Русалка». Памятник высотой 2,6 метра изготовлен из черного металла, окрашенного в бронзовый цвет. Местные уверены, что если потереть перед поездкой спину дельфина, то обязательно этого человека ждет удача!

В Новороссийске находится Государственный морской университет имени Ф. Ф. Ушакова. Курсанты этого

ГМУ проходят практику, в том числе на морских судах нашего пароходства по договору, заключенному между ОАО «ММП» и мореходкой.

Кстати, Цемесская бухта - место, где расположен Новороссийск, - является незамерзающей, как и Кольский залив. Несколько лет назад наш мурманский журналист Сергей Юдков в своей статье написал про Новороссийск очень точные, как мне кажется, слова: «Новороссийск - это ласковый Мурманск. Таким наш суровый северный город выглядел бы, коль находился бы в южных широтах. Все то же, что и у нас - и порт, и торговые суда на рейде, и военные корабли у причалов, и местный Алеша охраняет бухту, и сам город, взбирающийся террасами вверх, в горы».

Ирина БРЯНКИНА.
Фото автора.

Здание Новороссийского морского торгового порта на набережной.



«Девушка на дельфине».



«Дарующая воду».

«ЯДЕРНЫЙ КРУИЗ В ИСТОРИЮ МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРХОДСТВА»

Книгу с таким названием представят в Мурманской областной научной библиотеке 5 июля 2017 года. В ней рассказывается о роли Мурманского морского пароходства в развитии атомного флота России, о победах ледоколов в освоении Северного морского пути. Впервые проводится исследование вклада пароходства в сохранение российского атомного ледокольного флота в условиях напряженной экономической ситуации 1990-х годов.

Автор книги Валентина Ивановна Карепова, в прошлом работник пароходства, нередко была участником подготовки ледоколов к выходу в исторические экспедиции в Арктику, поэтому книга подготовлена на базе личных наблюдений, а также рассказов ветеранов - участников арктических рейсов. Это третья книга В. И. Кареповой. Первой была «Огненные походы: Мурманское морское паро-

ходство в годы ВОВ», второй - «На румбе - Арктика», изданная к 75-летию юбилею ОАО «ММП» в 2014 году.

«Истории Мурманского морского пароходства посвящено немало исторических и литературных исследований, - пишет автор В. И. Карепова в своем обращении к читателю. - Но в большинстве из них внимание авторов сосредоточено на роли компании в перевозке народно-хозяйственных грузов в порты Крайнего Севера. В этом главное предназначение судовой компании, созданной в 1939 году в порту Мурманск. Но вопреки замыслам создателей Мурманское пароходство из сухогрузного и пассажирского более чем на пятьдесят лет превратилось в широко известное во всем мире ледокольно-транспортное предприятие. Коллектив пароходства осваивал и отправлял в Арктику первый в мире паровой ледокол «Ермак» и первый в мире атомный ледокол

«Ленин». Создание последующих поколений дизельных и атомных ледоколов, предназначенных для работы на ледовых арктических трассах, проходило при непосредственном участии коллектива Мурманского морского пароходства. В составе флота Мурманского пароходства около 50 лет работали уникальные атомные ледоколы нашей страны. Все эти годы коллектив пароходства, воспитанный на славных традициях предприятия, совершал подвиги на трассах Северного морского пути».

Сегодня, в преддверии памятной даты - 40-летия со дня похода а/л «Арктика» на Северный полюс, книга будет актуальна и бесспорно интересна не только ветеранам и работникам ОАО «Мурманское морское пароходство», но и широкому кругу читателей.

Начало мероприятия в 17.00.



ХАКАС, МОРЕМ ИСПЫТАННЫЙ



5 июня исполнился 91 год Брониславу Семеновичу Майнагашеву. В морском сообществе России его знают как капитана ледокольного флота, как человека, посвятившего свою жизнь освоению Арктики. Сегодня мой рассказ о Майнагашеве - капитане торгового флота Мурманского морского пароходства.

- Вот эта ракушка хранится у меня со времен жизни моих родителей. Помню, когда еще я учился в школе, она лежала у нас на полке. Я вырос, стал моряком. Мне мама дала ее со словами: «Это тебе на счастье!». Это мой первый морской сувенир от мамы. Ракушке лет сто, не менее. Она была моим талисманом удачи и счастья. Эту ракушку в моем доме держат три слона из Индии, - с этих слов начал свой рассказ капитан Майнагашев в своей московской квартире, с гордостью показывая мне уникальные экспонаты своего маленького морского музея.

НАЧАЛЬНИК ШТАБА

Морю Бронислав Семенович посвятил всю свою жизнь. Первый раз в Арктике он оказался после окончания второго курса Высшего арктического морского училища. Тогда всю группу курсантов, будущих судоводителей, направили на практику на ледокольный пароход «Леваневский». Капитаном на нем был знаменитый Анатолий Качарава. В тот рейс из Ленинграда «Леваневский» вышел в Мурманск, где пароход забункеровали и направили за грузом в Архангельск, а затем в Арктику. Так, в августе 1946 года курсант Майнагашев впервые оказался на Диксоне.

Ледовая обстановка была сложной, и далее на восток судно не пустили. Жители поселка были очень довольны тем, что все арбузы с «Леваневского» были выгружены на Диксоне, хотя предназначались они для населения Тикси. Тогда Бронислав впервые увидел арктический лед.

В 1963 году Майнагашев стал начальником Западного района Арктики, а Анатолий Качарава в то время работал капитаном на пароходе «Тбилиси».

- И вот однажды приходит в Штаб морских операций Качарава, а начальник штаба - его практикант. Анатолий Алексеевич был приятно удивлен, меня узнал, пригласил на судно. Я пришел на «Тбилиси», и мы долго общались, - рассказывает Майнагашев.

По мнению Майнагашева, считать, что был в Арктике, может тот человек, который прошел пролив Вилькицкого. Этот пролив - ворота в настоящую Арктику. И эти ворота Бронислав Семенович впервые прошел в 1947 году. Курсанты Высшего арктического морского училища, которое

принадлежало Главному управлению Северного морского пути, проходили практику в Архангельском морском арктическом пароходстве. В Архангельске его направили на ледокольный пароход «Дежнев», и тогда из Архангельска моряки выполнили два рейса в Тикси. В тот период это было большим достижением. Ледовая обстановка благоприятствовала. Лед был только в проливе Вилькицкого, где проводку осуществляли ледоколы «Ермак» и «Красин».

ОТ ЧЕТВЕРТОГО ПОМОЩНИКА ДО КАПИТАНА

В 1949 году Бронислав окончил мореходку и после стажировки на Северном флоте 5 мая 1950 года был зачислен в состав плавсостава Ленинградского морского агентства Главсевморпути. В этом агентстве были приписаны и обслуживались ледоколы «Ермак», «Красин», «Сибиряков», «Илья Муромец». На этих ледоколах в разных должностях Майнагашев работал до 1955 года. Начиная четвертым помощником и дошел до старпома. В 1954 г. на ледоколе «Илья Муромец» Майнагашев был вторым помощником, а возглавлял экипаж капитан Петр Швецов. «Илья Муромец» предполагалось передать Дальневосточному морскому пароходству, и маленький ледокол за одну навигацию прошел к месту нового базирования по всей трассе Северного морского пути. Во Владивостоке случился инфаркт у старшего помощника капитана. Бронислава Майнагашева тогда назначили старпомом. Экипаж отремонтировал ледокол, а когда началась зима, то «Илья Муромец» проводил суда в бухте Золотой Рог. Это был слабенький ледокол, мощностью всего 5 тысяч л. с.

В январе 1955 г. капитан Швецов уехал в Ленинград, а ледокол еще числился за Ленинградским агентством, которое и поручило старпому принять судно. До марта молодой капитан занимался внутриверфовой проводкой судов. Работа это была не очень мудреная, но очень беспокойная. Ледокол был постоянно в движении, как челночок. В марте передали ледокол Дальневосточному морскому пароходству, и экипаж уехал в Ленинград.

НА «ФЕДОРЕ ЛИТКЕ»

В июне Ленинградское морское агентство было ликвидировано, и весь плавсостав переведен в Мурманское морское пароходство. В их числе были будущие капитаны Б. М. Соколов, В. А. Юлохвастов, Б. С. Майнагашев и др. Начальником морской инспекции в Мурманске был Дубинин Александр Иосифович. Он, ознакомившись с личным делом Майнагашева, направил его старпомом на ледорез «Ф. Литке».

Два года работал на нем Бронислав Семенович. Капитаном ледореза был Вячеслав Поташников.

- Я ходил со всеми знаменитыми капитанами. Так, у М. Я. Сорокина я был вторым помощником, у Н. М. Николаева - учился, Г. Н. Драницын у нас был капитаном-наставником, - вспоминает Майнагашев.

В 1955 году на «Литке» была организована экспедиция арктического института. Задача экспедиции - исследовать район севернее Земли Франца-Иосифа и Шпицбергена и отыскать Землю Джиллиса*. Следовало найти эту землю и поднять на ней советский флаг. Ледовая обстановка в ту навигацию была благоприятная, и ледорез достиг широты 83 градуса 21 минута. До похода атомохода «Арктика» к Северному полюсу это было рекордное достижение. Конечно, Землю Джиллиса моряки не нашли, так как она не существовала.

После этой экспедиции «Литке» занимался проводкой судов. Навигация в те годы была сложной, пароходов было много. Надо было завозить снабжение во все арктические точки.



не», успешное выполнение плана перевозок, чуткое отношение к пассажирам, которые его только благодарили. «А теперь давай на «Сестрорецк»! У капитана нет визы, а судно через два часа уходит. Уже идет посадка пассажиров». Так Бронислав Майнагашев стал капитаном грузопассажирского теплохода «Сестрорецк». Вернулись из рейса, и его вновь вызвали к начальнику и направили на пароход «Кашира». Это было грузовое судно заграничного плавания. Капитаном на «Кашире» работал Б. М. Хирхасов, и

Их было множество. Они располагались по всей территории Арктики. Полярников необходимо было обеспечивать продуктами, топливом. А пароходы были мощностью 3-5 тысяч л. с. Их было десятки. Проводить суда во льдах - проблема. Сейчас один стотысячный танкер ведет два мощных ледокола, а тогда, чтобы доставить сто тысяч тонн груза, следовало провести 15-20 стареньких тонкобортных судов. Уже на «Литке» 29-летний Бронислав Майнагашев подменял капитана на время ремонта и отпуска.

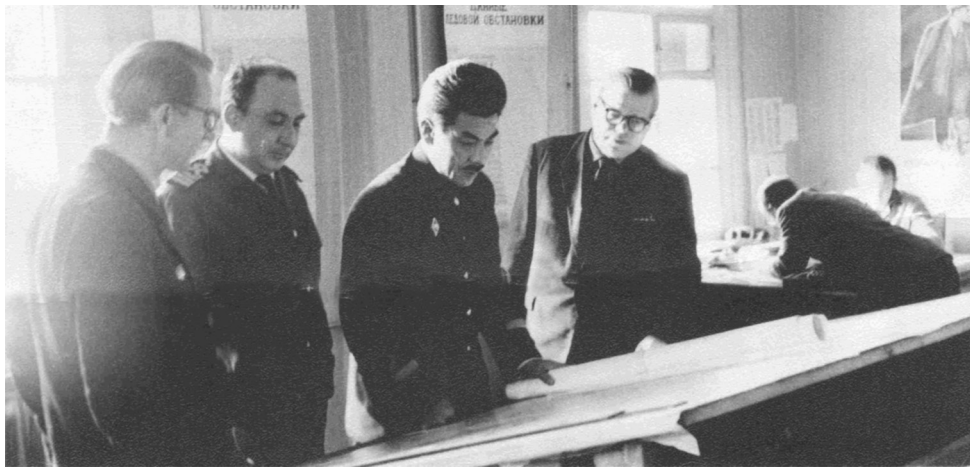
«ВАМ ПОРА СТАТЬ КАПИТАНОМ!»

В 1957 году осенью Майнагашева пригласили к начальнику морской инспекции И. П. Лопатину, который сказал: «Молодой человек, вам пора стать капитаном!». Бронислав Семенович принял теплоход «Акоп Акопян». Это было небольшое товаропассажирское судно, на котором перевозили 2-2,5 тыс. тонн груза и 16 пассажиров. Молодой капитан всю зиму работал на этом теплоходе, обеспечивал перевозки грузов вдоль Мурманского побережья. Он знал этот маршрут так, что во сне мог рассказать, где какая бухта и как в нее заходить.

В жизни у Майнагашева было много случайностей. Неожиданно его вызвали к начальнику пароходства Ивану Дмитриевичу Данилкину, который поблагодарил молодого капитана за работу без аварий на «Акопя-

на уходил на пенсию. На «Кашире» Майнагашев совершил два рейса с апатитом на Польшу и Швецию. После возвращения из Швеции «Каширу» поставили в ремонт. В один из дней в каюту к капитану пришел с чемоданом в руках капитан Швецов. На предложение попить чай он сказал, что пришел не чай пить. «Собирайся и иди к начальнику пароходства. Тебя направляют на другое судно». - Иван Дмитриевич мне говорит: «Назначаем тебя на дизель-электроход «Куйбышевгэс», который пришел с ново-

* Земля Джиллиса - географическая загадка, земля, которую долгое время искали мореплаватели. Названа в честь голландского китобоя Гилеса (Джиллиса), который летом 1707 года увидел берега неизвестной суши и нанес ее очертания на карту. Легенда о существовании Земли Джиллиса после плаваний советских судов и полетов авиации окончательно развеяна. Еще полярный исследователь Р. С. Самойлович в книге «S.O.S в Арктике», посвященной экспедиции на ледоколе «Красин» по спасению участников катастрофы дирижабля «Италия», вынес вердикт, что в том месте, где на карте пунктиром проложена Земля Джиллиса, ее не существует.



строю. Будешь на нем постоянным капитаном», - рассказывает Майнагашев.

- В училище у нас был курс английского этикета. Нас, будущих капитанов, учили, как себя вести в ресторане, на официальных приемах. Читал этот курс морской капитан-лейтенант, который служил в английском флоте. Это было интересно. Мы записывали. Поэтому я считал, что я достойно буду представлять нашу Родину не только в организации четкой работы экипажа, но и демонстрировать этикет советских моряков.

СБЕЖАВШИЙ МАТРОС

«Куйбышевгэс» вышел в Арктику, доставили генеральный груз, в основном продовольствие, в Тикси и Певек. Шли первыми в караване. В составе этого каравана шел пароход «Севан» Балтийского пароходства. В этом рейсе в проливе Вилькицкого он утонул. Это был 1958 год. Экипаж «Севана» спасли. В Тикси прилетели начальник Мурманского пароходства И. Данилкин и заместитель начальника Балтийского пароходства В. Факторович. Они жили на «Куйбышевгэсе» и разбирались в причинах гибели «Севана». В Тикси Майнагашева попросили взять на буксир и провести до Яны старую баржу-плашкоут. Капитан категорично отказывался. Пожались Ивану Дмитриевичу. Он говорит Майнагашеву: «Плашкоут надо взять. Ну, кто еще, кроме тебя, его потащит? Вот только проговори ответственность». На полпути до Яны суда попали в шторм, и плашкоут переломился. Носовая часть изогнулась. Тогда моряки взяли его за корму и тащили, как утюг. И все-таки дотащили. Вины капитана в аварии не выявили.

Документы на доставку баржи были оформлены как на тоннаж. И экипаж «Куйбышевгэса» за ее проводку даже премию получил. Во Владивостоке выполнили маленький ремонт дизель-электрохода и взяли курс на Шанхай. Там погрузили на борт сахар и направились на Индонезию, где сахар выгрузили. 29 октября днем экипаж прошел Сингапурский пролив, а ночью уже были в Малаккском проливе. 29 октября был день 50-летия ВЛКСМ (Всесоюзного Ленинского коммунистического Союза молодежи). Трое членов экипажа «Куйбышевгэса» были награждены грамотами ЦК комсомола. Среди них был Соколов-Белунин - матрос 1-го класса, артельщик. В честь праздника капитан на ужин разрешил выдать по бутылке вина на четырех человек. И вот 30 октября в половине первого ночи капитану позвонил старпом Казанков и сообщил, что пропал матрос Соколов-Белунин, он не вышел на вахту. Обыскали все судно. Объявили большой сбор экипажа. Все собрались

в кают-компанию. Выясняли, кто последним и где встречал Соколова-Белунина. Он артельщик и на ужин выдавал вино. Вспомнили, что после ужина его видели на корме в плавках. Экипаж пришел к выводу, что матрос сбежал с судна.

СОВЕТСКИЙ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ В ИРАКЕ

По возвращении на Родину Майнагашева для объяснения пригласили на коллегию в Министерство морского флота. Министром тогда был Виктор Георгиевич Бакаев. Докладывал заместитель министра Николай Николаевич Долинский. В своем докладе он сказал, что капитан молодой, допустил оплошность, даже некоторую халатность, и у него ушел с судна матрос, который выбросился за борт и утонул. Потом инспектор службы кадров министерства, который вел дело, сказал, что капитан, конечно, допустил ошибку, но информация и действия капитана были правильными. Тогда Бакаев обратился к представителю органов безопасности. И тот четко сказал, что претензий к капитану у их ведомства нет. Капитан все сделал правильно.

- Я в душе перекрестился, - вспоминает Майнагашев.

От Мурманского пароходства присутствовал заместитель начальника по кадрам В. И. Тихонов. Он предложил утвердить на коллегии капитана Майнагашева.

- Я очень благодарен моему экипажу. Ведь представитель КГБ опросил всех, и никто из моряков не сказал обо мне плохо. Экипаж меня спас, - улыбаясь, вспоминает старый капитан.

Первым заместителем министра Морского флота СССР тогда работал Ю. В. Савинов. Министр обратился к нему и спросил, есть ли у него какие-то вопросы к капитану. «Есть предложение! Молодая Республика Ирак просит груз сахара доставить в порт Басра. Вы готовы выполнить это задание?» - спросил Савинов. «Да любое ваше задание будет выполнено!» - ответил Бронислав Семенович. Выполнив заданный рейс, Майнагашев стал первым советским капитаном торгового флота, посетившим Республику Ирак. Следует подчеркнуть, что первый коммерческий рейс с грузом сахара в Ирак доставил экипаж дизель-электрохода «Куйбышевгэс» Мурманского морского пароходства.

НА КУБЕ

Во время плавания случаются различные ситуации, когда капитану необходимо принимать ответственные решения. В начале апреля 1961 года в Калининграде на «Куйбышевгэс» экипаж принял груз и взял курс на Кубу. 12 апреля, когда в СССР запустили в космос первый в мире спутник с человеком на борту, моряки находились в Атлантическом океане, на под-

ходе к Азорским островам. Капитан заранее был информирован об этом, т. к. получил шифровку из Министерства морского флота. Сообщалось, что в космос запускается человек, и слушать сообщение надо на указанной волне. На судне в этом рейсе работали два радиста, и они дежурили круглосуточно. Моряки внимательно следили за полетом, сопереживали и с гордостью приветствовали возвращение космонавта на Землю.

19 апреля началась война США против Кубы. На борту «Куйбышевгэса» шла экспедиция Министерства судостроения. В результатах этой экспедиции были заинтересованы несколько министерств, в том числе и военно-морской флот. Корпус «Куйбышевгэса» был прочный, как у эсминца. Институт имени Крылова получил задание испытать корпус в различных морских ситуациях. Поставили различную аппаратуру, даже вибрационную. На судне все лампочки погасли во время этой вибрации.

Когда война на Кубе началась, начальник экспедиции Вознесенский прибежал в каюту капитана и взволнованно говорит: «Давай поворачивай назад! Нас там американцы арестуют!». Капитан, выслушав доводы начальника экспедиции, отказался изменить курс. Он знал, что в пароходстве и Министерстве морского флота знают об их рейсе, знают координаты судна, и если курс потребуется менять, то капитану поступит сообщение. А без команды - полный вперед! Тогда начальник экспедиции сказал, что даст радиogramму в свой институт, и побежал писать радиogramму. Майнагашев вызвал начальника радиции и приказал все входящие и исходящие радиogramмы не отправлять без его разрешения. Вскоре опять к капитану пришел руководитель экспедиции и сказал, что он дал РДО. «Молодец!» - похвалил его Майнагашев - Будем ждать ответа!» Вскоре эту радиogramму радист принес капитану, а капитан положил ее в стол. Через три дня война закончилась, и капитан с улыбкой вернул листок с сообщением начальнику экспедиции. За этот рейс Майнагашев получил первый орден Трудового Красного Знамени.

НАЧМОР

Осенью 1962 г. заболел начальник морских операций М. В. Стрекаловский, и Брониславу Семеновичу предложили занять должность заместителя начальника пароходства, начальника морских операций. Он отказался. А в январе 1963 года «Куйбышевгэс» вернулся из Буэнос-Айреса в Мурманск. Его вызвал к себе начальник пароходства. В кабинете Данилкина присутствовал заместитель министра морского флота Н. Н. Долинский. Долинский предложил Майнагашеву перейти на должность заместителя начальника пароходства. Бронислав Семенович вновь попытался отказаться, ссылаясь на то, что он еще молодой человек и мало походил в море, а вот лет через пять согласится. «Нет, капитанов мы найдем, а вот на должность заместителя начальника пароходства остановились на вашей кандидатуре». Отказывать заместителю министра не годится!

Как вспоминает Бронислав Семенович, он нашелся, что сказать: «У меня в Мурманске нет квартиры!». Тогда И. Д. Данилкин говорит:

«В ближайшее время я уйду на пенсию и уезжаю из Мурманска. Я свою квартиру тебе отдам».

- Через пару месяцев я получил квартиру, - говорит Майнагашев. - 15 февраля 1963 г. меня вызвали в Москву на коллегию, где утвердили заместителем начальника Мурманского морского пароходства, начальником морских операций Западного района Арктики. Так я стал начморм.

Работал Бронислав Семенович в должности заместителя начальника пароходства с 1963-го по 1971 год. В 1969 году министром Морфлота стал Т. Б. Гуженко. Он требовал, чтобы на каждую навигацию разрабатывался план морских операций. Расписывали каждый пароход, когда он пройдет по трассе Севморпути, а в конце года подводили итоги навигации. В период назначения Майнагашеву было всего 36 лет. Капитаны ледоколов Сорокин, Бызов, Федосеев, Кузнецов - зубры, а начальник моря в сравнении с ними совсем еще молод. Да еще не русский, а хакас.

Первые месяцы отношение к новому руководителю было не благосклонным. Каждое его действие воспринималось с определенной долей недовольства и критики. Майнагашев начал с укрепления Штаба морских операций. Пригласил на работу в штаб опытных капитанов Драницына, Буркова, Шар-Баронова, Хлебникова. Затем в эту группу влился Аквис-Шаумян и Игрицкий - совсем еще молодые люди. Сочетание старых капитанов с молодежью помогло в работе. Штаб работал очень профессионально и слаженно. Начальник морских операций много и напряженно трудился, непосредственно руководил сложными проводками судов. Из атомоходов был только а/л «Ленин», да и он в то время ушел на модернизацию. Остальные ледоколы были слабые. Вся нагрузка ложилась на «Ермак» и «Красин». Капитаны-наставники были расписаны по районам морей. Поэтому в штабе знали ледовую обстановку на всей морской трассе.

За время его работы в должности начальника морских операций до 1971 года в Арктике не погибло и не осталось на зимовку ни одно судно, все планы проводки успешно выполнялись. Уже работая в министерстве, Бронислав Семенович продолжал участвовать в подготовке и проведении многих арктических экспедиций.



Да и сегодня нередко с ним консультируются по проблемам Арктики.

С днем рождения, Бронислав Семенович! Живите долго и счастливо!

Валентина КАРЕПОВА.
Фото из архива редакции.

«ЗВЕЗДА» ВСЕХ ПОКОЛЕНИЙ МОРЯКОВ ПАРОХОДСТВА

9 июня исполнилось 85 лет старейшей газете Мурманской области - «Арктической звезде» Мурманского морского пароходства. За этой цифрой нелегкий путь - от небольшой многотиражки работников Мурманского порта и системы Главного управления Северного морского пути до корпоративной газеты открытого акционерного общества «Мурманское морское пароходство».

Во все времена газета освещала производственную и культурную жизнь трудовых коллективов отрасли, достижения наших моряков в деле развития Северного морского пути и освоения Арктики. На ее страницах - летопись истории Мурманского морского пароходства.

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ...

Первый номер «Мурманского портовика» (прежнее название издания) вышел 9 января 1932 года. Этот день является днем рождения газеты.

«Мурманский портовик» был в начале своего пути органом коллектива ВКП(б) порта и водостроя райкомвода и месткома союза строителей, затем органом бюро партийной организации партуправления Мурманской стройконторы Севзапстройвода и райкомморя. В феврале 1937 года газета начала издаваться под двоянным названием «Мурманский портовик» - «Советская Балтика». «Мурманский портовик» - «Советская Балтика» освещала в том числе важнейшие события в жизни Балтийского государственного морского пароходства, в ведении которого в то время находился Мурманский судоремонтный завод. В 1939 году газета становится органом управления политотдела Мурманского морского пароходства и районного комитета профсоюза рабочих морского и речного флота.

РАБКОВРОВСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Первый творческий коллектив «Мурманского портовика» («Арктической звезды») состоял из трех человек - редактора М. Рыжова, корреспондента Л. Фролова, грузчика порта Бабушкина. Кстати, именно рабочие корреспонденты и были когда-то основными авторами газеты. «Рабкоры» - это лучшие передовые люди нашей страны, стахановцы производства, лучшие общественники, любящие свое рабковское дело. Кому, как не рабковскому коллективу каждого судна, цеха, завода, участка порта, лучше знать работу своего производства.

«Газета «Моряк Заполярья» добила больших успехов в своей работе. Все больше становится рабкоров из инженерно-технических работников, рабочих с производства и домохозяек», - сообщал в газете Ф. Денисов, председатель райкомморя, рабкор газеты в 1940 году. На страницах газеты рабочие делились своими передовыми идеями, она была отличной площадкой для обмена опытом. Например, инженер Чудинов в том же 1940 году отмечает, что газета широко освещает вопросы технического характера. «Я лично писал о применении противонакипного и антикоррозийного препарата «антидепон», - писал инженер Чудинов. - Должен отметить, что газета помогла быстрее внедрить на

производстве это замечательное средство, что способствовало улучшению котлового хозяйства судов. В результате правильного применения препарата «антидепон» наши паросильные установки экономят топливо, уменьшилась потребность в ремонте котлов».

ПОД СВИСТ СНАРЯДОВ

С началом войны газета ненадолго закрылась, но уже в январе 1942 года вновь стала издаваться. Редактором газеты с 1 февраля 1942 года становится В. А. Забровский (по совместительству он был заместителем начальника политотдела пароходства).

Когда Мурманск подвергался непрерывным налетам немецкой авиации, газета выходила бесперебойно. Тогда она печаталась в четырех различных типографиях, порой далеко за пределами города, редакция сменила около десяти помещений, от большинства которых не осталось и следа, но связь с читателем не прекращалась ни один день. Издание активно участвовало в деле освещения событий на фронте. Она была жизненно важным источником информации. На страницах газеты печатались сводки Совинформбюро, успехи и поражения Красной армии в борьбе с немецкими захватчиками. Газета давала надежду на победу, поднимала героический дух рабочих, вселяла уверенность в завтрашнем дне. 25 июня 1953 года приказом Минморречфлота СССР Мурманское государственное морское пароходство, Архангельское арктическое пароходство и Мурманская морская контора Главсевморпути были объединены в Мурманское государственное арктическое пароходство (МГМАП). С этого года газета получила свое нынешнее название - «Арктическая звезда». Название новое, но задачи остались прежними. Кроме того, продолжила работать собственная типография пароходства, в которой печатали выпуски газеты.

НАШИ КАДРЫ - ГОРДОСТЬ ПАРОХОДСТВА

«Арктическая звезда» - газета всех поколений моряков, работавших в компании. Десять лет она одной из первых сообщала о событиях освоения Арктики, за которыми следила вся страна.

Таковыми рассказчиками в разное время были легендарные капитаны, которыми гордится наша страна и морской флот: Борис Соколов (капитан атомного ледокола «Ленин»), Юрий Кучиев (капитан атомного ледокола «Арктика»), Георгий Кононович, Николай Показанов, Леонид Селиверстов, Борис Хлебников. Некоторые из них впоследствии вырастали из корреспондентов многотиражки и становились писателями-маринистами, раскрывая свой талант в создавае-

мых ими литературных произведениях. По три книги о море и морях написали капитаны Г. О. Кононович и Л. С. Селиверстов. Судовой врач Виталий Яковенко выпустил книгу «Мы танцуем с Арктикой танго», главы из нее публиковались на страницах «Арктической звезды». Много лет на страницах газеты публиковал свои заметки первый помощник капитана прославленного на весь мир дизель-электрохода «Обь» В. А. Ткачев.

ГАЗЕТА И ИНТЕРНЕТ

В 1996 году работа редакции газеты была приостановлена, последним номером был № 7497. Но в 1999 году руководство приняло решение возобновить выпуск издания. Благодаря этому судьбоносному решению сегодня сотни наших ветеранов по всей стране имеют возможность узнавать о том, что происходит в родном пароходстве, которому они отдали большую часть своей жизни. Читают газету и береговые сотрудники компании, и моряки, которые забирают газету через канцелярию на суда по приходу с рейса, в здании пароходства, где она находится в свободном доступе. А еще с конца 2015 года появилась возможность узнавать о новостях газеты в социальных сетях «ВКонтакте» и «Facebook». Здесь у газеты более молодая читательская аудитория, средний возраст которой составляет 30-35 лет. Социальные сети для большинства людей давно стали приоритетным способом получения информации. Редакция газеты, стремясь идти в ногу со време-



нем, переориентировала свой печатный вариант в электронный формат. И это положительно повлияло на развитие газеты. Уже то, что за небольшим период времени в Сети на страницах газеты появилось более сотни новых подписчиков, говорит об интересе читателей к изданию.

Редакция газеты не собирается останавливаться на достигнутом, планирует и дальше выполнять свои задачи, работать ради своих читателей. И сегодняшняя дата - хороший повод сказать спасибо тем, кто пишет в редакцию, оставляет свои отзывы, высказывает замечания. Мы благодарны нашим неравнодушным читателям всех возрастов за внимание, за критику и за поддержку. Потому что без всего этого нас бы не было.

Ирина БРЯНКИНА,
главный редактор газеты
«Арктическая звезда».

ЮБИЛЕЙ

Б. Н. Купоросову исполнилось 90 лет

Редакция «Арктической звезды» от всей души поздравляет бывшего председателя совета ветеранов войны и труда ОАО «ММП», почетного полярника Бориса Николаевича Купоросова с 90-летием.

Б. Н. Купоросов родился в Нижегородской области 20 июня 1927 года в семье служащего. Окончил Ленинградское высшее арктическое морское училище имени С. О. Макарова в 1950 году. Работал штурманом в Архангельском морском арктическом пароходстве, затем на берегу - в Штабе морских операций Западного района Арктики в течение 10 лет. В Мурманском морском пароходстве Борис Николаевич с 1957 года работал в должности инженера по коммерческой работе ледокольной службы, с 1960 года - начальником нормативно-исследовательской станции по флоту и портам, с 1971 года - начальником пароходства по технике безопасности.

Борис Николаевич Купоросов, выйдя на пенсию, возглавил совет ветеранов войны и труда ОАО



«ММП». И возглавлял его ровно 30 лет, с апреля 1987 года до апреля 2017 года.

С юбилеем, Борис Николаевич! Долгих лет жизни и крепкого здоровья!



Поздравляем вас, коллеги!

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

Куприй Василия Григорьевича - старшего моториста-электрогазосварщика т/к «Варзуга»;
Жемайтис Александра Леонасовича - боцмана т/х «Капитан Данилкин»;
Бурова Леонида Васильевича - водителя легкового автомобиля службы вспомогательного флота, гидротехнических сооружений и транспорта;
Мостового Сергея Викторовича - повара 2-й кат. - буфетчика т/к «Котлас»;
Салихова Фирдаваса Рависовича - моториста 1-го кл. - токаря-кладовщика л/к «В. Игнатюк»;
Богданова Алексея Валерьевича - 3-го механика т/х «Иван Лопатин»;
Гапонько Валерия Михайловича - моториста -электрика 1-го кл. т/х «Виктор Ткачев»;

Кухту Николая Михайловича - матроса 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Фомичева Евгения Михайловича - старшего моториста-электрогазосварщика т/к «Индиго»;
Ковача Алексея Ивановича - 3-го механика т/х «А. Суворов»;
Рослякову Наталью Сергеевну - начальника службы информационных технологий;
Таныгину Екатерину Сергеевну - заместителя начальника управления (по юридическому обеспечению коммерческих и трудовых отношений) правового управления;
Гагарину Анну Вадимовну - ведущего инженера службы информационных технологий.

Вам, родившимся июне 1947, 1952, 1957, 1962, 1967, 1972, 1977, 1982, 1987 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

Горбунову Таисию Максимовну, подсобную рабочую управления пароходства, отработавшую в компании 9 лет.

Королева Федора Васильевича, ветерана труда, почетного работника МФ, начальника ООТЗ, проживающего в городе Москве. Его трудовой стаж в компании составил 16 лет.

Купоросова Бориса Николаевича, ветерана ММП, ветерана труда, почетного полярника, начальника отдела техники безопасности, долгое время возглавлявшего совет ветеранов ММП. Стаж в компании составил 38 лет.

Долгову Антонину Гавриловну, ветерана труда, дежурную справочной службы Трансфлота, в настоящее время проживающую в городе Егорьевске. Ее трудовой стаж в пароходстве 10 лет.

С 85-летием

Дюбанова Николая Прокопьевича, участника Вели-

кой Отечественной войны, ветерана ММП, ветерана труда, реф. моториста т/х «Т. Комар». Его трудовой стаж в компании составил 41 год.

Правдину Лидию Георгиевну, ветерана труда, курьера-уборщицу СМТО, в настоящее время проживающую в городе Всеволожске. Ее трудовой стаж в компании 26 лет.

Бараускас Антонину Алексеевну, ветерана труда, швейцара ДК моряков, отработавшую в компании более 37 лет.

С 80-летием

Гальскис Раису Павловну, ветерана труда, повара детского сада № 54, отработавшую в родной компании 24 года.

Кузьмина Константина Прокопьевича, ветерана труда, старшего электромонтера радиоцентра. Его трудовой стаж в компании 26 лет.

Скиба Бориса Филипповича, ветерана труда, ветерана ММП, моториста т/х «Акоп Акопян». Его трудовой стаж в компании составил более 35 лет.

Семенову Веру Дмитриевну, ветерана труда, старшего оператора отдела АСУ (ИВЦ) ММП, отработавшую в родной компании более 23 лет.

Забелина Геннадия Петровича, ветерана ММП и труда, боцмана т/х «Д. Пожарский». Его трудовой стаж в компании составил более 46 лет.

Петрова Валентина Николаевича, ветерана ММП, ветерана труда, старшего механика т/х «Клавдия Еланская», отработавшего в компании более 49 лет.

Реутову Римму Кирилловну, ветерана труда, гладилицу мехпрачечной. Ее трудовой стаж в компании составил 13 лет.

С 75-летием

Кривенко Юрия Ивановича, ветерана труда, капитана л/к «В. Игнатюк». Его трудовой стаж в компании составил более 50 лет.

Пастернак Галину Максимовну, ветерана труда, прачку плавсостава т/х «К. Никола-

ев». Ее трудовой стаж в компании более 19 лет.

С 70-летием

Полякову Нину Карповну, ветерана труда, экономиста ВФС. Ее трудовой стаж в компании составил более 16 лет.

Тибряеву Людмилу Анатольевну, ветерана ММП, ветерана труда, почетного полярника, почетного работника транспорта России, капитана плавсостава ММП. Ее трудовой стаж составил более 40 лет.

Веретенникова Вячеслава Ивановича, ветерана труда, помощника капитана АХЧ т/х «К. Свиридов», в настоящее время проживающего в городе Велиже Смоленской области. Его трудовой стаж в родной компании более 14 лет.

Добровольскую Валентину Степановну, ветерана труда, архивариуса архива ММП, отработавшую в родной компании более 42 лет.

Талаеву Тамару Ивановну, ветерана труда, ветерана

ММП, повара л/к «Красин», отработавшую в родной компании более 28 лет.

Фатиеву Людмилу Владленовну, ветерана труда, ветерана ММП, старшего техника отдела АСУ (ИВЦ). Ее трудовой стаж в компании более 31 года.

Юрьева Александра Григорьевича, ветерана труда, боцмана т/х «Адмирал Ушаков», проживающего в городе Волхове Ленинградской области. Его трудовой стаж в компании - более 32 лет.

Сергиенко Григория Илларионовича, ветерана труда, ветерана ММП, матроса-моториста т/х «Саратов», проживающего на Украине в п. Паромовка Житомирской области. Его трудовой стаж в компании составил более 31 года.

Федюкову Татьяну Николаевну, ветерана труда, старшего методиста ЦП и ПК ММП. Ее трудовой стаж в компании составил более 18 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 11 января 2017 года на 79-м году ушла из жизни **Храпач Ольга Владимировна**, ветеран труда, ветеран

ММП, машинистка машбюро ММП, отработавшая в родной компании более 26 лет.

14 февраля 2017 года на 87-м году ушла из жизни **Исакова Евдокия Антоновна**, ветеран труда и ММП, старшая воспитательница детского сада № 22, отработавшая в родной компании 36 лет. Евдокия Антоновна проживала в Роцино.

8 мая 2017 года на 86-м году ушла из жизни **Карандашева Евгения Кирилловна**, ветеран Великой Отечествен-

ной войны, ветеран труда, горничная гостиницы «Моряк», отработавшая в родной компании более 18 лет.

18 мая 2017 года на 77-м году ушла из жизни **Смирнова Нина Николаевна**, воспитатель детского сада № 30, отработавшая в родной компании более 21 года. Нина Николаевна проживала в Смоленске.

1 июня 2017 года на 77-м году ушел из жизни **Золотопуп Виктор Васильевич**, ветеран труда, ветеран ММП, почетный полярник, отработавший в родной компании более 43 лет.

7 июня 2017 года на 86-м году ушла из жизни **Лохова Нина Федоровна**, ветеран труда, инженер-химик лабора-

тории ММП, отработавшая в родной компании 21 год.

10 июня 2017 года на 79-м году ушла из жизни **Соловьева Нина Григорьевна**, ветеран труда, ветеран ММП, бухгалтер бухгалтерии ОАО «ММП», отработавшая в родной компании почти 37 лет.

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





ЧЕМОДАННОЕ НАСТРОЕНИЕ

Лето - традиционное время отпусков для жителей Севера. Едете ли вы на море или отправляетесь в путешествие - не важно. Важно, что и как лежит у вас в чемодане. Как грамотно собрать багаж в дорогу, что брать обязательно и как упаковать вещи - вот об этом и пойдет речь в этой статье.

ЧТО НУЖНО ВЗЯТЬ

Все зависит от места, куда вы планируете поехать отдыхать.

Если на море, то берите преимущественно легкую одежду и несколько вечерних нарядов, сандалии, босоножки и сланцы.

Если отдых состоит из экскурсий по историческим местам - значит, предстоит много ходить: потребуются больше комфортных вещей, не стесняющих движения.

В любом случае, за 5-7 дней до отъезда не полнитесь посмотреть прогноз погоды - вдруг на море будет шторм, а в обычно прохладном местечке, куда вы собираетесь, установится аномально жаркая погода.

Составьте список нужных для отдыха вещей. Периодически заглядывайте в него - что-то вычеркивайте, а что-то добавляйте. Так вы успеете все обдумать, взвесить и избежать суматохи. Кстати, список вещей, который вы составили, собирая чемодан, можно взять с собой в поездку и собирать по нему вещи перед вылетом домой - он поможет ничего не забыть в отеле.

Выберите в квартире место, куда будете постепенно складывать все для поездки.

Дня за три до отъезда придирчиво осмотрите отложенные вещи. Одежда для поездки в идеале должна быть подобрана так, чтобы любая майка сочеталась и с джинсами, и с юбкой, и со шлепанцами. А посмотрев свежим взглядом, вы заметите, что практически треть вещей из списка можно вычеркнуть за ненужностью.

Каждую вещь проверьте на готовность к путешествию: молнии и пуговицы должны быть на месте и в рабочем состоянии, швы целыми, ткань чистой.

Теперь подробно о вещах.

Обувь. Не берите много обуви. В идеале - три пары максимум. Обычный набор: кроссовки, сандалии и пляжные сланцы. Женщинам можно взять одни босоножки на каблук - на случай похода в ресторан.

Белье. С бельем лучше не экономить и взять его побольше, чтобы избежать стирки во время отдыха. Главное правило: чем длиннее путешествие, тем больше белья. Кстати, не забудьте захватить купальник или плавки - даже если вы едете не в сторону моря, купальник может пригодиться для посещения саун, бассейнов, SPA.

Аксессуары - ремни, платки, шляпы - лучше брать по одной штуке. Если же им не найдется места в чемодане, то оставьте их дома. Пляжные аксессуары: зонтики, шляпы, круги, полотенца и прочее - можно купить на месте.

Косметика. Здесь нужен индивидуальный подход. Такие вещи, как зубная паста, крем от или для загара, дезодорант, пена для бритья и шампунь - можно купить уже на месте, а остатки оставить в отеле. В некоторых отелях универсальные средства гигиены предоставляются бесплатно.

Но если вы предпочитаете именно свою косметику, что особенно касается крема для лица, тоников и лосьонов, то тут у вас два варианта:

- взять с собой уже начатые флакончики и бутылочки и израсходовать их во время отпуска;

- перелить все в маленькие дорожные флакончики, то есть взять с собой ровно столько, сколько понадобится вам на курорте.

Украшения. Любимые и дорогие украшения брать в поездку нежелательно, потому что «золото-брильянты» может привлечь к вам ненужное внимание. В поездке можно обойтись недорогой веселой бижутерией или даже обновить свои шкатулки чем-нибудь новым с места отдыха.

Лекарства. Их берите из дома. В другой стране известные вам лекарства могут иметь другое название, на что-то потребуются рецепт врача. Если вы страдаете какими-либо хроническими заболеваниями, берите сразу несколько пачек нужных медикаментов.

Кроме этого обязательно возьмите с собой стерильный бинт, термометр, пластырь, йод или зеленку, препараты от неприятностей в кишечнике, гигиенические палочки и ватные тампоны.

Техника. Собирая всю необходимую для поездки технику (фотоаппарат, ноутбук, видеокамеру, телефон), не забудьте о зарядных устройствах, флэш-картах и переходниках.



ГЛАВНОЕ, НЕ ЗАБЫТЬ

Деньги, документы, билеты и ключи от дома. Все это лучше сложить в небольшую сумку-кошелек. Она не должна быть яркого цвета, чтобы не привлекать лишнего внимания. Держите ее ближе к телу и подальше от алчных глаз.

За два дня до отъезда можно все вещи из списка сложить в чемодан. Если там осталось свободное место, то двойная польза: и нести легче, и можно его заполнить милыми сувенирами, приобретенными на отдыхе и для родных и близких.

Для верности, уже собрав чемодан, найдите в нем вещь или даже несколько вещей, без которых вы сможете обойтись в поездке.

Теперь укладываем вещи в чемодан.

Бывалые туристы одежду не складывают, а скатывают. Выворачиваем вещь наизнанку, тщательно расправляем, рукава аккуратно складываем внутрь, затем сворачиваем вещь пополам и закатываем в валик. Вещи, свернутые валиком, весьма удобно располагать в чемодане, и они мало мнутся.

Вот несколько важных моментов для укладывания вещей в чемодан.

1. Каждую вещь, украшенную разнообразными паетками, бусинами, бисером и т. п., упаковываем в отдельный пакет.

2. Ни в коем случае не застегивайте рубашки на все пуговицы, застегните через одну, и рубашки меньше помнутся.

3. Майки можно свернуть трубочкой и заполнить ими свободное пространство между другими вещами.

4. Носки сворачиваем в рулончики, прячем в обувь и получаем двойную пользу - место в чемодане экономится, а обувь не мнется.

5. Обувь по парам упаковываем в отдельные пакеты, складывая носок к

пятке, и располагаем ближе к краям чемодана.

6. Все лаки, кремы, шампуни и прочее тщательно упаковываем в отдельный пакет. Так мы избежим перепачканных вещей в чемодане.

7. Если все-таки вещи помялись, то в гостинице повесьте их в ванной комнате, наберите ванну доверху горячей воды и пусть повисят час-полтора.

Собирая чемодан в отпуск, лучше узнать, какие права есть у пассажира самолета, какие у него обязанности, и владеть следующей, полезной для авиапассажира информацией:

- каков допустимый размер багажа (чемоданов, сумок, портфелей);
- норма веса бесплатного багажа;
- правила провоза багажа (что можно провозить в самолете);
- что можно класть в ручную кладь;
- тарифы за сверхнормативный багаж (не дорого ли доплачивать за дополнительный вес).

Правила провоза багажа могут отличаться в зависимости от авиакомпании, билет которой вы купили, от предоставленного самолета (в некоторых, например, нельзя провозить животных, потому что отсутствует вентиляция), страны, в которую вы летите, и класса авиабилета (бизнес, эконом).

Внимание пассажиров чартерных рейсов: в некоторых авиакомпаниях багаж на одного человека «туда» составляет двадцать килограмм, а «обратно» - пятнадцать.

И напоследок: запаситесь рулоном обыкновенной пищевой пленки - это поможет вам сохранить ваши вещи и сэкономить. А для облегчения поиска багажа на транспортной ленте после полета я наклеиваю яркий стикер с двух сторон багажа или привязываю ленточку.

Приятного отдыха, дорогие читатели!

Галина СТРИГУНОВА.



ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ



С ЮБИЛЕЕМ, ЛЕДИ КАПИТАН!

Глядя на нее, не веришь, что у этой женщины солидный юбилей. Она по-прежнему молода, приветлива, очаровательна. В своем поведении всегда аристократична и стремится к совершенству, как настоящая леди. Не принято говорить о возрасте женщины. Но Людмилу Анатольевну Тибряеву возраст не пугает. В жизни она выполнила главную миссию, осуществив свою заветную мечту.

Она капитан транспортных судов Мурманского морского пароходства,

почетный работник транспорта России, почетный работник морского флота, почетный полярник.

ЛУЧШИМ ВРУЧЕНЫ ПАМЯТНЫЕ ЗНАКИ

14 июня 2017 года в преддверии профессионального праздника - Дня работников морского и речного транспорта - заслуженным полярным капитанам - членам межрегиональной общественной организации Ассоциации капитанов глава администрации города Мурманска Андрей Сысоев вручил



памятные знаки «100-летие городу-герою Мурманску».

