



АРКТИЧЕСКАЯ СУДЬБА КАПИТАНА

Он – Герой Социалистического Труда, кавалер орденов Ленина, Октябрьской Революции, «За заслуги перед Отечеством», награжден медалью имени академика А. П. Александрова. Он – почетный полярник.

→ Стр. 4-5

ОДНАЖДЫ В МОРЕ КАРСКОМ

Рейс в заполярный порт Дудинка явился для рудовоза «Ургенч» крепким испытанием. Карское море при возвращении в Мурманск превратилось в кипящий котел.



→ Стр. 8



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 8
(7708)

30 августа
2017



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

ПОЧЕТНЫЙ ЗНАК «ТРАДИЦИИ И СТАНДАРТЫ»



В августе в здании Мурманского морского пароходства в торжественной обстановке главному бухгалтеру ОАО «Мурманское морское пароходство» Т. А. Храмовой вручили Почетный знак Российской палаты судоходства на ленте «Традиции и стандарты».

→ Стр. 2

ПОЛЯРНЫЙ ВАРЯГ



Мурманское морское пароходство приняло участие в акции «24 кадра Победы», посвященной истории России.

→ Стр. 7



ПЕРСПЕКТИВА

ЛЕС В КИТАЙ ПО СЕВМОРПУТИ



Сохраняя традиционные направления грузоперевозок, Мурманское морское пароходство активно осваивает новые, а также нарабатывает опыт выполнения транзитных рейсов по Северному морскому пути.

Судно Мурманского морского пароходства «Михаил Кутузов» совершает рейс по трассе СМП из Архангельска в Китай. Рейс судна начался в конце июля. Планируется, что в первых числах сентября судно придет в китайский порт Тайцан в провинции Цзянсу. Порт расположен в 60 км от Шанхая. Второй порт выгрузки - Наньша, находящийся недалеко от Гонконга.

Продолжение на 2-й стр.



Наш
хронограф



14 сентября - 40 лет назад (1977) Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в обеспечение арктических перевозок народно-хозяйственных грузов и осуществление успешного экспериментального рейса в район Северного полюса атомный ледокол «Арктика» Мурманского пароходства награжден орденом Октябрьской Революции.

30 сентября - 75 лет назад (1942) был торпедирован и погиб в море пароход «Сухона».



ЛЕС В КИТАЙ ПО СЕВМОРПУТИ

Продолжение.
Начало на 1-й стр.

Рейс «Михаила Кутузова» считается нерядовым. Судно впервые транспортирует пиломатериалы отечественного производства в таком объеме судовой партии, а это около

23 тысяч кубометров продукции из древесины, по маршруту Архангельск - Китай. Ранее универсальные сухогрузы Мурманского морского пароходства в основном возили лес из Балтики в Египет.

Из года в год объем экспорта лесоматериалов в Китай из России увели-

чивается. Этому способствует большой спрос на российскую древесину в Поднебесной.

По данным сайта «Газета.ру», Китай по-прежнему остается крупнейшим импортером российской древесины. «Поставки пиломатериалов из России по итогам прошлого года

возросли на 10,1 %, достигнув 26,7 млн куб. м. Более половины этого объема (53%) закупил все тот же Китай, поставки пиломатериалов в эту страну возросли сразу на 37,1%», - сообщает в источнике (<https://www.gazeta.ru>). Пиломатериалы поставляются из России для деревообрабатывающей, мебельной и строительной отраслей Поднебесной.

Ирина БРЯНКИНА.
Фото из архива редакции.



ПОЧЕТНЫЙ ЗНАК «ТРАДИЦИИ И СТАНДАРТЫ»



В августе в здании Мурманского морского пароходства в торжественной обстановке главному бухгалтеру ОАО «Мурманское морское пароходство» Т. А. Храмовой вручили Почетный знак Российской палаты судоходства на ленте «Традиции и стандарты».

Этот знак был утвержден общим собранием членов Российской палаты судоходства в марте этого года и вручается за заслуги в области развития

морского и речного транспорта России за отстаивание интересов судоходной компании.

Татьяна Алексеевна Храмова в Мурманском морском пароходстве трудится с 1983 года, начинала с должности рядового бухгалтера. 6 сентября 2008 года была назначена на должность главного бухгалтера. За вклад в развитие компании и отрасли награждена ведомственными и региональными наградами, является ветераном труда ММП.

ЭЛЕКТРОМЕХАНИК 2016 ГОДА



Еще одной награды от Российской палаты судоходства был удостоен наш коллега - электромеханик Анатолий Николаевич Соловьев. За победу в конкурсе «Лучший по профессии-2016» в номинации «Электромеханик года» он был награжден памятным знаком и дипломом.

Анатолий Николаевич в пароходстве работает с 1972 года - 45 лет. Приехал в Мурманск по распределению после окончания одесской мореходки. Начиная работать с должности электрика. Трудился на многих судах пароходства, таких как т/х «Нина Куковерова», д/э «Наварин», т/х «Дмитрий Пожарский», ледокол «Капитан Николаев». В последние годы - на танкерах «Индига», «Варзуга», «Натали» и ледоколе «Владимир Игнатюк». Имеет множественные награды, в том числе и от Министерства морского флота.





ДВА НЕГАБАРИТА НА ЛИНЕЙНОМ СЕРВИСЕ СМП

В июле теплоходы ОАО «Северное морское пароходство» «Капитан Яковлев» и «Капитан Миронов», задействованные на Евро-Балтийской линии судоходной компании, доставили из порта Антверпен в Санкт-Петербург негабаритные тяжеловесные грузы.

На «Капитане Яковлеве» на многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка» был доставлен реактор синтеза метанола весом 136 тонн для ОАО «Щекиноазот» (Тульская область). На «Капитане Миронове» доставлены два техно-

логических кольца диаметром 8,4 метра и весом 36 тонн каждое назначением на Башкирию. Доставка осуществлена вовремя, груз в целости и сохранности передан для дальнейшего экспедирования.

Линейный флот ОАО «СМП» на регулярной основе работает на всех ключевых терминалах Большого порта Санкт-Петербург. В линейном сервисе ОАО «Северное морское пароходство» задействованы четыре современных теплохода ледового класса, осуществляющих на регулярной основе рейсы из Санкт-



Петербурга в Антверпен, Роттердам, Гамбург. Линейным агентом выступает дочерняя компания «СМП-Петербург».

«ДВИНСКИЙ ЗАЛИВ» ПОДНЯЛ АДМИРАЛТЕЙСКИЙ ЯКОРЬ



Удивительную и редкую находку обнаружил экипаж земснаряда «Двинский залив» (ОАО «СМП») при проведении дноуглубительных работ в порту Мурманск в конце прошлого года. В одном из черпаков, поднимающих грунт со дна Кольского залива, был обнаружен огромный адмирал-

тейский якорь. Ценный артефакт Северное морское пароходство решило передать заказчику работ - Мурманскому транспортному филиалу ПАО «ГМК «Норильский никель».

И вот красивый финал этой истории. На терминале ПАО «ГМК «Норильский никель» в Мурманске этим

летом эффектно установили обновленный адмиралтейский якорь по образцу 1852 года. Рядом расположена табличка с короткой историей этой находки.

Из Википедии: Название «адмиралтейский якорь» появилось после больших натурных испытаний якорей,

проведенных Британским адмиралтейством в середине XIX века. Адмиралтейский якорь стал называться по утвержденному британскому адмиралтейскому стандарту 1852 года.

Пресс-служба ОАО «СМП».





АРКТИЧЕСКАЯ СУДЬБА КАПИТАНА



Он - Герой Социалистического Труда, кавалер орденов Ленина, Октябрьской Революции, «За заслуги перед Отечеством», награжден медалью имени академика А. П. Александрова. Он - почетный полярник.

Сегодня мой рассказ о капитане атомного ледокола «Россия» Мурманского морского пароходства Ламехове Анатолии Алексеевиче, человеке, на вахте которого 17 августа 1977 года впервые в мире атомный ледокол «Арктика» в надводном плавании достиг Северного полюса.

Последняя моя встреча с капитаном Ламеховым состоялась в сентябре 2009 года во время празднования 65-летия пароходства. Позже видела его в телевизионных сюжетах. Совсем недавно я сама попросила его о встрече.

Встретились в кафе недалеко от его дома. Он пришел с женой Натальей Александровной, пояснив мне, что на сегодня она не только его супруга, но и его поддержка в полном смысле слова, без нее он не выходит на улицу.

Анатолий Алексеевич - один из самых уникальных арктических моряков, биография которого неотделима от эпохальных свершений в арктическом мореплавании. Вся жизнь Ламехова тесно связана с историей становления и развития ледокольного флота России и Мурманским морским пароходством.

Родился Ламехов во Владимирской области. В 1955 году окончил судоводительский факультет Североморского высшего военно-морского училища. В 1957 году был принят на работу в Мурманское морское пароходство. Молодой судоводитель тогда даже не предполагал, что он полюбит Арктику и более сорока лет неизменно будет принадлежать ей.

Начинал Анатолий Ламехов в пароходстве младшим штурманом на дизель-электрическом ледоколе «Капитан Белоусов» финской постройки, а затем были однотипные «Капитан Воронин», «Капитан Мелехов». На этих ледоколах он успешно осваивал азы ледокольной науки. На «К. Мелехов» осенью 1967 года, будучи уже старпомом, Ламехов стал участником операции по затоплению реактора первого в мире атомного ледокола «Ленин». «К. Мелехов» тогда участвовал в буксировке атомохода в Карское море в район бухты Цивольки, расположенной на восточном побережье Новой Земли, где была запланирована утилизация отсека реактора первого атомного ледокола.

Во время перехода в Баренцевом море суда «Капитан Мелехов» и «Ленин» попали в сильный шторм. Молодой старпом Анатолий Ламехов и капитан-наставник Герман Васильевич Драницын, обеспечивая надежностью буксирного троса, вышли на корму и мощной волной едва не

были смыты за борт. Тогда моряк впервые принимал решение, связанное с риском для жизни. Затем риск и профессиональный расчет во многом помогали ему выходить победителем в битве с мощными арктическими льдами.

В 1968 году Ламехова направили в Финляндию, где по заказу СССР для ледокольного флота Мурманского морского пароходства строился новый более мощный дизель-электрический ледокол «Мурманск». На этом ледоколе Анатолий Алексеевич трудился до 1972 года. В 1972 году капитан Ю. С. Кучиев, с которым ранее работал штурман Ламехов, пригласил его на должность старшего помощника строившегося атомного ледокола «Арктика» - первого ледокола второго поколения. Строительство близилось к завершению на Балтийском заводе в Ленинграде. Ламехов с большой благодарностью и гордостью принял это предложение. На атомоходе «Арктика» начался звездный этап его арктической карьеры. В 1975 году «Арктика» вышла на ледовые трассы. А уже в 1977 году, 40 лет назад, моряки Мурманского пароходства на этом ледоколе впервые в истории человечества выполнили уникальную в то время экспедицию, осуществив многовековую мечту полярных исследователей и ученых, достигнув в надводном плавании вершины планеты - Северного полюса.

Участнику тех событий капитану Ламехову я, воспользовавшись возможностью, задала ряд вопросов.

- Анатолий Алексеевич, поскольку вы стояли у самого начала осуществления этого исторического рейса, скажите, достижение полюса было важно для нашей страны?

- Конечно! К тому времени моряки Мурманского морского пароходства успешно осуществили несколько высокоширотных рейсов, приобрели большой опыт работы во льдах Арктики. Еще при обучении в морском училище мы слышали о том, что адмирал Макаров при закладке «Ермака» мечтал на нем «напролом к Северному полюсу». Но мечта его могла стать реальностью только при постройке мощных ледоколов. И такой мощный атомный ледокол «Арктика», которому не было равных в мире, в нашей стране был построен в 1975 году в Ленинграде. Тогда в закрытой прессе прошла информация, что США хотят направить ледокол к Северному полюсу. Поэтому среди моряков велись разговоры о том, что мы-то сможем быть там первыми и войти в мировую историю. А кадров, способных пойти в подобный неизведанный рейс, у нас в пароходстве было сколько угодно! Мне кажется,

если бы стало известно, в какой исторический рейс мы отправляемся в августе 1977 года, то нам было бы не уйти, поскольку трудно было бы сделать выбор из всех желающих.

- А что, рейс был засекречен, и никто не знал о том, что «Арктика» идет к полюсу?

- Да, всем было объявлено, что идем в трудный научно-технический рейс, и потому были на борту и ученые, и журналисты. Цели рейса не афишировались. О них знали только немногие, высший комсостав ледокола. Но они все были предупреждены о секретности рейса. Готовили ледокол с огромными усилиями в очень короткие сроки. Капитан ледокола Юрий Сергеевич Кучиев в период подготовки рейса находился в отпуске и вернулся на борт только к отходу судна. Он срочно вызвал меня, и тогда вся ответственность за подготовку и обеспечение рейса легла на мои плечи.

- Как комплектовался экипаж атомохода?

- Экипаж комплектовался из лучших моряков Мурманского пароходства. Учитывались не только деловые и профессиональные качества специалистов, но и рассматривалась способность их вести себя адекватно в критических ситуациях. Капитану было предоставлено право выбора, и он брал тех, в ком был уверен. В неизведанном районе плавания с ледоколом могло случиться непредвиденное, и капитан хотел быть уверенным в каждом человеке. Так, в состав экипажа на должность дублера Юрия Сергеевича Кучиев пригласил известного капитана Василия Александровича Голохвастова, на должность старпома уговорил под большим секретом меня, хотя я уже работал дублером капитана. На должность второго старпома в рейс отправился Юрий Александрович Быстров - член первого экипажа атомохода «Ленин». Гидрологом шел лучший специалист Северного бассейна по работе в полярных льдах Валерий Михайлович Лосев, радионавигатором Александр Георгиевич Гамбургер и т. д.

- Рейс был трудным, об этом много написано. Думаю, что вы были привычны к тяжелой работе во льдах и не ожидали легкого пути. А вот что вы испытали, когда 17 августа в 04.03 по московскому времени на вашей вахте ледокол достиг координат полюса?

- Это были эмоции, которых я ранее не испытывал. Прежде всего это чувство радости, глубокого удовлетворения, которое испытывает человек, когда видит чьи-то или свои собственные успехи и достижения. Сейчас можно об этом сказать, я испытал самоуважение за то, что я лично прини-

мал активное участие в историческом свершении. Затем восторг сменился чувством гордости. Ведь ради гордости за страну мы сделали то, что столетия ученым и морякам казалось невозможным. А мы рисковали, когда шли на это и дошли. Наша гордость была подкреплена чувством удовлетворения от осознания важности, значимости совершенного нами похода. А достигнуто это было тяжелым трудом, высоким профессионализмом, разумом и огромным желанием всех моряков выполнить порученный экипажу дерзновенный и мужественный подвиг. Все члены экипажа гордились тем, что они принимали активное участие в свершившемся, гордились своей страной, представители которой первыми, преодолев сплоченные арктические льды, пришли к заветной цели.

- Что особенно вспоминается вам?

- Для нас, моряков Мурманского пароходства, ломать тяжелые льды - это обычная работа. Ее мы умело делали, но появление министра и общение с ним во время моей вахты на ходовом мостике для меня, конечно, было неожиданным и запоминающимся. Тимофей Борисович Гуженко вышел с нами в этот ответственный рейс. При общении выяснилось, что мы с ним в одном пионерском лагере работали пионервожатыми, только он до войны, а я после. И он неожиданно спросил меня, почему я, дублер капитана, пошел в рейс на должность старшего помощника. Я ему сказал, что и Василий Александрович Голохвастов - капитан ледокола - в данный рейс вышел в должности дублера капитана, ведь рейс-то исторический. О нем мы мечтали. «Значит, я иду в рейс с тремя арктическими капитанами!» - удивленно заметил министр. Тогда все знали, что он пошел не за Звездой Героя, а затем, чтобы взять на себя ответственность за все, что могло произойти в таком неизведанном рейсе с ледоколом и людьми. И моряки его за это очень уважали.

- Кстати, Анатолий Алексеевич, когда я выходила в командировку в Арктику, то я жила в той же каюте и спала на той же постели, что и министр. Горжусь этим.

В должности старшего помощника Ламехов очень ярко проявил себя в организации подготовки и обеспечения ранее неизведанного похода атомохода «Арктика» к Северному полюсу. Тогда и экипаж в количестве 217 человек и 36 «временно прикомандированных», среди которых ученые и корреспонденты центральных газет, удивлялись: «Когда он только спит?». Заботливый, хозяйственный, он отвечал за снабжение экспедиции, беспокоился о том, чтобы люди были тепло одеты и обеспечены всем необходимым в случае вынужденной высадки на лед. И продовольственное обеспечение было на его плечах, и чистота помещений. Кроме того, он и ночные вахты стоял на ходовом мостике. Так уж случилось, что на его вахте 17 августа в 4 часа 3 минуты по московскому времени ледокол достиг географической точки Северного полюса.

- А на полюсе вы имели возможность отдохнуть?

- Да что вы! Срочно надо было установить на льду трибуну, флагшток для подьема флагов. Иду в каюту к морякам, чтобы дать задание выполнить то или иное поручение, а они отмечают приход, как мы гово-



рим, «керосинят». Но капитану об этом не докладывал, ведь такое событие бывает один раз в жизни. Я их понимал и многое брал на себя. Так объявления о приглашении в кругосветное путешествие тоже выполнил сам. «Я объявил, что идем в кругосветку навстречу вращению Земли».

За успешное участие в этой экспедиции Ламехов был представлен к награждению орденом Октябрьской Революции. А спустя два года Анатолий Алексеевич вступил в должность капитана «Арктики». Осенью 1983 года в Айонском проливе сложилась неблагоприятная ледовая ситуация. Более трех десятков транспортных судов и ледоколов Дальневосточного и Мурманского пароходства были зажаты льдами вдоль побережья Чукотского и Восточно-Сибирского морей. Срочно потребовалась помощь «Арктики» - только она могла вывести суда из ледового плена. В это время ледокол стоял на плановом ремонте в доке Мурманского судоремонтного завода, и вводить его в эксплуатацию пришлось в экстренном порядке.

Более двух месяцев в условиях полярной ночи длилась упорная битва со льдами, в которой атомоход все-таки победил. Он вытащил из ледового плена танкеры и все транспорта с грузами и привел их в Певек. Тогда радиogramмы с Чукотского моря зачитывались на заседаниях Совета Министров страны в качестве новостей первостепенной важности. За выдающийся вклад в успешное завершение исключительно сложной арктической навигации 1983 года, своевременную доставку грузов в порты Якутской АССР и Магаданской области, проявленные при этом мужество и героизм капитану атомохода «Арктика» Мурманского пароходства Анатолию Ламехову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В 1984 году он был назначен капитаном вновь строящегося атомного ледокола «Россия», вошедшего в состав флота нашего пароходства. Долгие годы выводил Ламехов атомный

ледокол в арктические рейсы. Обстоятельства складывались по-разному, но из всех сложнейших ситуаций атомоход выходил с честью. По-другому и быть не могло. Ведь ледокол с таким именем могли доверить только высококлассному профессионалу, специалисту с большой буквы, проверенному льдами и Арктикой.

А в 1994 году осенью в Чукотском море могла сложиться такая же тяжелая ледовая ситуация, как в 83-м, возможно, несколько меньших масштабов. В связи с перебоями финансирования северного завоза транспортные суда вышли в Арктику с большим опозданием - уже началось новое льдообразование. Тогда «Россия» под командованием Ламехова возглавила спасательную операцию. Ледокол вывел из ледового плена свыше 30 судов. С задачей капитан ледокола успешно справился. И опять Ламехов спас все транспортные суда, и все народнохозяйственные грузы были доставлены потребителям. Но какой цены это стоило капитану «России», знает только он. За блестяще проведенную тогда навигацию премьер-министр России В. С. Черномырдин вручил Ламехову орден «За заслуги перед Отечеством». Он стал первым моряком гражданского флота России, награжденным этим орденом.

Капитан Ламехов командовал атомоходом «Россия» более 13 лет. Кроме перечисленных выше значимых ледовых операций за это время была осуществлена эвакуация дрейфующей у берегов Гренландии станции «Северный полюс-28», успешно выполнен сверххранимый арктический рейс с теплоходом «Кандалакша» из Баренцева моря до Берингова пролива в апреле - мае 1993 года.

Первый туристический круиз к Северному полюсу с иностранными туристами на борту тоже доверили выполнить атомоходу «Россия» под командованием капитана Анатолия Алексеевича Ламехова. Кстати, Северный полюс с иностранными туристами на борту атомного ледокола



впервые достигнут 8 августа 1990 года.

В 1997 году Ламехов ушел на пенсию. Он живет в Санкт-Петербурге. Но сорок лет работы во льдах Арктики сегодня дают о себе знать. Победитель арктических льдов, ранее обладавший крепким здоровьем, сегодня вынужден еженедельно 3-4 раза принимать лечебные процедуры. Несмотря на это, время от времени он участвует в городских мероприятиях, посвященных не только флоту, но и городу. Так, он принимал участие в первой в мире авиационной туристической экспедиции по маршруту Москва - Мурманск - остров Средний - Северный полюс. Тогда легендарные капитаны Анатолий Ламехов и Юрий Кучиев трое суток провели на вершине Земли, путь к которой в надводном плавании был открыт ими еще в августе 1977 года.

Среди почетных гостей на закладке первого ЛК-60 «Арктика» на Балтийском заводе присутствовал Ламехов, который в своем выступлении сказал теплые слова в адрес «балтийцев», построивших уже шесть атомных ледоколов второго поколения. Анатолий Алексеевич напомнил участникам мероприятия о том, что он вместе с кораблями строил первый атомоход

второго поколения с прославленным именем «Арктика». «Я хочу пожелать, чтобы новый атомоход ЛК-60 «Арктика», если подтвердится это его название, совершил столько же подвигов, сколько его предшественник», - этими словами завершил свое выступление заслуженный полярный капитан.

Госкорпорация «Росатом» изготавила к юбилею вымпел с изображением фотографии капитана Ламехова. Владелицей одного из вымпелов стала и я.

Несмотря на плохое здоровье, Ламехов сохранил твердость капитанского характера и чувство собственного достоинства. И сегодня неоднократно ему поступают предложения, от которых он категорично отказывается, считая, что негоже ему, Герою Социалистического Труда, заслуженному арктическому капитану, зарабатывать на какой-то унижительной рекламе. И на пенсии он достойно несет высокое звание капитана Мурманского пароходства и гордится этим. При расставании я пожелала капитану надежно держать в руках штурвал собственной жизни.

Валентина КАРЕПОВА.



ЗАГАДКИ ПЛАНЕТЫ В МАТЕРИАЛАХ СМИ

ЛЕДНИКИ АНТАРКТИДЫ СКРЫВАЮТ В ТРИ РАЗА БОЛЬШЕ ВУЛКАНОВ, ЧЕМ СЧИТАЛОСЬ РАНЕЕ

Не так давно это выяснили ученые. Извержение даже одного из них ускорит таяние льда, так что теперь исследователям предстоит выяснить, какие из найденных вулканов представляют такую опасность.

Ледяной покров Антарктиды скрывает крупную систему вулканов, сравнимую с теми, что находятся на востоке Африки и в Северной Америке. За годы изучения Антарктиды ученые открыли 47 вулканов. Теперь же специалисты из Эдинбургского университета обнаружили скопление из еще 91 вулкана на 2 км ниже уровня ледяного покрова Западной Антарктиды. Об открытии они рассказали в публикации на сайте Геологического общества Лондона.

«Если какой-нибудь из этих вулканов начнет извергаться, это destabilизирует ледники на западе Антарктиды».

Все, что может вызвать таяние льда, а особенно извержение вулкана, приведет к оттоку растаявшего льда в море. Так что главный вопрос в том,

насколько активны эти вулканы. Мы должны выяснить это как можно скорее», - говорит гляциолог Роберт Бингам, один из авторов исследования.

Чтобы обнаружить вулканы, исследователи с помощью радаров, установленных на самолетах и наземных транспортных средствах, изучили скрытую подо льдом поверхность континента. Далее они сопоставили полученные данные со спутниковыми снимками и уже имеющейся в базах данных информацией.

Высота найденных специалистами вулканов составляет от 100 до 2850 м, диаметр - от 1600 до 5400 м. Все они покрыты слоем льда, толщина которого доходит до 4 км, и занимают область протяженностью в 3500 км на западе Антарктиды, от шельфового ледника Росса до Антарктического полуострова.

«Мы не ожидали найти что-то подобное, - делится Бингам. - Теперь число известных вулканов в Антарктиде почти утроилось. Мы также подозреваем, что под ледником Росса

есть много вулканов. Возможно, в этом регионе самое крупное сосредоточение вулканов в мире».

Исследователи пока не могут определить, активны ли какие-то из новых вулканов. Тем не менее они рассчитывают, что их работа послужит основой для дальнейших исследований, в ходе которых удастся это выяснить.

Также они не склонны полагать, что прошлая вулканическая активность могла как-то повлиять на современное отступление ледников. Однако она может сыграть роль в их отступлении в будущем. Так, например, произошло в Исландии - таянию льда способствовала возросшая из-за вулканической активности температура. Возможны и другие проблемы - уменьшение толщины льда на километр может спровоцировать вулканическую активность, что также наблюдается в Исландии.

С другой стороны, само наличие вулканических конусов может замедлить движение ледников. Лед движется вниз, пока на его пути не возникает



препятствий, и вулканы как раз могут стать для него такой преградой.

Как отмечает команда, удалось обнаружить несколько вулканов, которые, возможно, в прошлом уже стали значимым сдерживающим фактором и послужат им в будущем.

Напомним, что месяц назад на западе Антарктиды от ледника Ларсен откололся гигантский айсберг весом в

Продолжение на 6-й стр.



АРКТИКИ РЯДОВЫЕ

Идут годы, но не стираются в памяти народной ни трудности сражений, продолжавшихся четыре с половиной года на земле, в воздухе и на море, ни величие одержанной победы. Подвиг народа бессмертен. О нем повествуют строки истории, многочисленные документы, о своих ратных делах вспоминают живые свидетели минувшей войны - ветераны. А о тех, кого уже нет с нами, в свою очередь рассказывают их родственники. Об одном из защитников Заполярья рассказала коллега по флотской газете. Вместе с другими моряками 27 августа 1942 года он принял неравный бой с немецким крейсером «Адмирал Шеер» около острова Диксон.

Многие годы были свежи в памяти минуты того боя с немецким пиратом бывшего артиллериста с ледокольного парохода «Дежнев», проживавшего в Котласе, Николая Александровича Никандрова. После войны он работал машинистом паровоза в депо. Много событий, ярких картин богатой на события жизни запечатлелось в памяти, но суровые годы морской службы не забываются. Снова и снова возвращало его к дням, когда Родина позвала своих сыновей на смертельную схватку с сильным и злобным врагом.

Известие о нападении фашистской Германии застало Николая Никандрова на флотской службе. Еще не прошедший по-настоящему боевую выучку, он должен был на деле показать свою военную зрелость.

Ледокольный пароход «Дежнев», стоявший в первые дни войны в Мурманске, спешно вооружался. На нем устанавливали пушки, комплектовали команду. С поднятием военно-морского флага он стал называться СКР-19 (сторожевой корабль № 19).

Позднее, с приходом в Архангельск и зачислением «Дежнева» в Беломорскую флотилию, на корабль пришло пополнение. Так почти одновременно вступили в войну рабочий из Котласа Николай Никандров и крестьянин с лесостоянки Нечаиха Архангельской области Анатолий Кузнецов.

Тогда, в сорок первом, они не могли предполагать, что боевые действия дежневцев станут яркой страницей не только их военных биографий, но славной страничкой истории Краснознаменного Северного флота.

Военная судьба предопределила землякам службу на одном судне и выбрала для них одинаковую военную профессию - артиллериста. Матрос Никандров стал к 76-миллиметровому орудью на юте, матрос Кузнецов - к такому же, установленному на полубаке. Там их расчеты несли свою бое-

вую вахту днем и ночью, зорко глядя в безбрежное пространство моря, готовые за считанные секунды зарядить, навести и послать снаряд в противника.

Всегда с волнением вспоминал боевые будни Николай Никандров. Тревожно было во время походов в Баренцево и Карское моря. «Дежнев» тогда доставлял военные грузы в арктические порты и на полярные станции. Сопровождал суда, уходящие на восток и прибывающие оттуда. Своими действиями он выполнял не только роль корабля-воина, но и рядового труженика моря.

Кстати, небольшая книга капитана 2-го ранга В. Г. Реданского об истории ледокольного парохода «Дежнев» и о действиях экипажа, вышедшая в Мурманском книжном издательстве в 1971 году, так и называется - «Арктики рядовой».

В ней, в частности, упоминается о том, что наши земляки отлично несли службу. Автор книги приводит следующие строки из политдонесения о состоянии артиллерийского вооружения на кораблях Северного отряда Беломорской военной флотилии: «На СКР-19... пушки и оптика исправны, содержатся в хорошем состоянии. Отлично ухаживает за своими заведениями батарея 76 мм - командир орудия Д. Тихонов, комендоры С. Моськин, А. Свиныин, комсомолец И. Епифанов, беспартийные Кузнецов и Андреев...».

Летом 1942 года обстановка на морских путях Севера усложнилась. Гитлеровское командование активизировало свои действия на море и в воздухе. Массированным налетам подвергался не только Мурманск, но и Архангельск. В море рыскали немецкие подводные лодки. Чтобы полностью разделиться с советским флотом на Севере, закрыть пути на восток, гитлеровцы снарядили специальную

эскадру подводных лодок во главе с тяжелым крейсером «Адмирал Шеер».

25 августа фашистский рейдер расстрелял ледокольный пароход «Сибиряков». Этот неравный бой позволил предупредить другие суда о том, что в Карском море ищет легкую добычу немецкий военный корабль.

«Дежнев» в тот день стоял под разгрузкой в порту Диксон. Николай Алексеевич рассказывал, что весть о гибели «Сибирякова» все его товарищи восприняли с большой болью, так как многих моряков с погибшего судна знали лично. В свою очередь дежневцы усилили бдительность. В ночь с 26 на 27 августа с берега был получен сигнал о приближении неизвестного военного корабля.

На «Дежневе» сыграли тревогу, и пароход отошел от стенки причала. Вражеский корабль уверенно шел по створам прямо в бухту порта. Когда он показался из-за мыса, все поняли, что перед ними крупный корабль с тяжелым вооружением.

Гитлеровцы открыли огонь из орудий большого корабля по бухте. Открыл огонь из своих пушек и экипаж «Дежнева». С берега дежневцев поддерживали - наносила удары батарея 152-миллиметровых пушек, которую успели установить прямо на причале. В бухте в то время находились еще и транспорты «Революционер» с грузом пиломатериалов и «Кара», нагруженная взрывчаткой. «Революционер» загорелся. Снаряды попали и в «Дежневу». Много раненых, есть убитые. Дежневцы продолжали вести огонь. Поставили дымовую завесу. Никандров вспоминал, что разорвавшимся снарядом было ранено большинство артиллеристов их расчета. Сам он и еще один моряк уцелели чудом.

Трудно держать бой ледокольному пароходу против вооруженного до зубов бронированного противника.

Но не дрогнули моряки и этим сорвали план фашистов высадить на Диксон десант и разгромить базу.

О героизме моряков «Дежнева» и артиллеристов береговой батареи написано немало. В неравном бою они отстояли свою землю. Настоящим героизмом можно назвать и борьбу моряков за спасение своего судна. Матрос Кузнецов вспоминал, что в корпусе «Дежнева» образовалось несколько крупных пробоин. Корабль буквально сел на дно бухты. Пришлось оставшимся в живых морякам подводить брезентовый «пластырь» на пробоины, откачивать воду из трюмов. Но тяжелее всего было понимать, что многих членов экипажа больше нет в живых. После того как вечно мерзлой земле Диксона похоронили товарищей и дали прощальный залп, «Дежнев» ушел на ремонт в Дудинку.

Много морских миль оставил за кормой после известного боя у Диксона ледокольный пароход «Дежнев». Снова проводил суда, доставлял вооружение и грузы, зимовал у берегов Новой Земли, воевал и трудился до конца войны. Сохранилось пожелтевшее от времени письмо от 9 августа 1967 года, в котором капитан 2-го ранга В. Г. Реданский сообщает Николаю Никандрову о планирующейся встрече дежневцев в августе 1967 года в Мурманске и Архангельске, где планируется отметить 25-летие того боя у Диксона. Что ж, дружба морская помогла людям вырвать победу у врагов в жестоких схватках, бороться с трудностями в длительных походах. Дружба помогает сохранять в памяти народной и подвиги моряков-североморцев, которые воспитывают на их примере новое поколение патриотов.

Подготовила Лада КАРИЦКАЯ.
Фото из архива редакции.

ЛЕДНИКИ АНТАРКТИДЫ СКРЫВАЮТ В ТРИ РАЗА БОЛЬШЕ ВУЛКАНОВ, ЧЕМ СЧИТАЛОСЬ РАНЕЕ

Продолжение на 5-й стр.

1 трлн тонн и площадью 6 тыс. кв. км, что сравнимо с четвертью территории Уэльса. Отрыва айсберга, названного А68, ученые ждали с 2011 года, когда впервые обнаружили трещину. Скол

растянулся почти на 200 км, отделив от основного тела ледника айсберг в 10% его площади. По оценкам ученых, айсберг может просуществовать десятилетия.

Сам же ледник продолжает разрушаться. Спутниковые снимки показывают, что трещины на нем увеличива-

ются. Они образовались еще до того, как откололся А68, и ученые не знали, по какой из линий произойдет разделение.

Сейчас у линии разлома образовалось еще 11 айсбергов, длина самого крупного из которых достигает 10 км.

Айсберг А68 тем временем уже отошел от ледника на 5 км. Ученые обеспокоены тем, что он может разбиться на более мелкие куски.

Материал опубликован на сайте <https://www.gazeta.ru>



Поздравляем вас, коллеги!

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

Сергеева Николая Афанасьевича - моториста 1-го кл. - токаря-кладовщика т/х «Всеволод Белецкий»;
Шитову Тамилу Сергеевну - дневальную т/х «Иван Папанин»;
Заставного Василия Васильевича - боцмана т/х «Грумант»;
Грехова Олега Владимировича - капитана т/х «Поморье»;
Лопичева Сергея Владимировича - матроса 1-го кл. т/х «Юрий Аршеневский»;
Балашова Алексея Петровича - 2-го механика т/х «Индиго»;
Киданова Сергея Михайловича - старшего помощника капитана т/х «Кузьма Минин»;

Терещенко Александра Владимировича - боцмана т/х «Иван Папанин»;
Тенчурина Владислава Алиевича - ведущего энергетика службы энергетики и метрологии;
Бубнова Кирилла Анатольевича - 3-го механика т/х «Владимир Игнатюк»;
Пушкину Алену Владимировну - секретаря-референта управления филиала;
Хайруллову Анну Александровну - заместителя начальника службы информационных технологий;
Окуневского Антона Николаевича - матроса 1-го кл. т/х «Капитан Данилкин».

Вам, родившимся в августе 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

Кассирова Геннадия Александровича, участника Великой Отечественной войны, награжденного медалью за «Победу над Германией», моториста 1-го класса БТО, отработавшего в компании более 31 года.

Кузьминскую Галину Петровну, участника Великой Отечественной войны, ветерана труда, матроса плавсостава. Ее трудовой стаж в

компании составил более 13 лет.

С 80-летием

Усягину Тамару Яковлевну, ветерана труда, ревизора службы претензий и страхования. Ее стаж в компании составил более 32 лет.

Харченко Виктора Сергеевича, ветерана труда, старшего инженера отдела АСУ (ИВЦ) ММП. Его стаж в компании составил более 29 лет.

Третьякову Иду Андреевну, ветерана труда, ветерана ММП, инженера службы эксплуатации флота, отработавшую в компании более 34 лет.

С 75-летием

Красовскую Валентину Михайловну, печатницу типографии, отработавшую в родной компании более 22 лет.

Наманиюка Михаила Николаевича, ветерана труда, ветерана ММП, матроса 1-го кл. т/х «К. Еланская». Его трудовой

стаж в компании составил более 31 года.

Никольскую Нину Филипповну, ветерана ММП, маляра ремгруппы, проживающую в городе Ярославле. Нина Филипповна отработала в родной компании более 27 лет.

Гаранину Ольгу Тимофеевну, ветерана труда, ветерана ММП, официантку т/х «Ю. Аршеневский», отработавшую в компании более 26 лет.

С 70-летием

Мартынова Владимира Александровича, ветерана труда, ветерана ММП, слесаря БТОФ, отработавшего в компании 34 года.

Киселева Владимира Васильевича, токаря плавсостава. Его трудовой стаж в компании составил более 28 лет.



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



ПОЛЯРНЫЙ ВАРЯГ



Мурманское морское пароходство приняло участие в акции «24 кадра Победы», посвященной истории России.

Акция состоялась по инициативе всероссийского общественного движения «Волонтеры Победы». В регионах России она проводится не впервые, в нашем музее она стала пятой по счету. Встреча была посвящена 75-летию со дня легендарного боя ледокольного парохода «Александр Сибиряков» и немецкого крейсера «Адмирал Шеер».

Об этом бое написано немало, в том числе и в «Арктической звезде» мы неоднократно публиковали истории о беспримерном подвиге «сибиряков-

цев», давших отпор тяжелому немецкому крейсеру, вооруженному до зубов, имея на борту всего 4 мелкокалиберных пулемета и два зенитных автомата. Из 104 членов экипажа «А. Сибирякова» тогда спастись удалось всего 19-ти. 18 человек были взяты в плен вместе с раненым, истекающим кровью капитаном Анатолием Алексеевичем Качаравой. Один наш моряк Павел Вавилов, судовой кочегар, спасся и больше месяца провел на необитаемом острове Белуха, пока его не обнаружил советский летчик И. Черевичный.

Примером мужества и смелости моряков является то, что, осознавая неравенство сил, невзирая на приказы немцев, под страхом смерти они не спустили флаг, не передали фашистам важной информации, отправили радиogramму на Диксон о встрече с рейдером. Благодаря подвигу экипажа «А. Сибирякова» были нарушены планы фашистов по внезапности и сорвана операция, что спасло жизни сотен людей и повлияло на ход войны.

В рамках мероприятия в музее, на которое были приглашены студенты мурманских вузов, показали фильм «Полярный Варяг», посвященный историческому событию. Автор фильма - Елена Дмитриева, режиссер - Сергей Аскеров. Этот фильм в Белгороде в 2013 году занял II место на XII Всероссийском конкурсе «Патриот России» за лучшее освещение в СМИ темы патриотического воспитания.

Елена Дмитриева - мурманский журналист, корреспондент «Радио России-Мурманск», ведущая радиостанции «Атлантика» - рассказала ребятам о том, как возникла идея создания этого фильма, откуда черпалось вдохновение, как проходили съемки фильма. Она сообщила, что побывала в Абхазии и лично встретила в Сухуми с племянницей капитана Качаравы - Наной Алексеевны. От племянницы Елена узнала о том, что после немецкого плена, уже на родине, Анатолий Алексеевич Качарава проходил проверку в Уфе, и о том, что встречался со Сталиным, который пожелал видеть героя-земляка после просмотра трофейной немецкой хроники с записью боя. Когда Качараву доставили к Сталину, вождем прямо в кабинете вручил Анатолию Алексеевичу орден Красного Знамени.

После войны А. А. Качарава работал на судах Мурманского морского пароходства, а затем руководил вновь созданным Грузинским морским пароходством. Это был капитан с большой буквы. Многие моряки, ветераны считают за честь называться его учениками.

Именем Качаравы был назван танкер и улица в Батуми. Стало известно, что в скором времени в столице Аджарии может появиться и памятник полярному капитану. Кстати, памятник его супруге Нато Вачнадзе, известной грузинской актрисе, был установлен в начале этого года в Тбилиси перед зданием Государственного театра киноактера имени Туманишвили.

Ирина БРЯНКИНА.





ОДНАЖДЫ В МОРЕ КАРСКОМ



Т/х «Ургенч».

**Не в обиду за день уходящий,
я хочу, чтоб во веки веков
на земле, на родимой, почаше
вспоминали своих моряков!**

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

Рейс в заполярный порт Дудинка явился для рудовоза «Ургенч» крепким испытанием. Карское море при возвращении в Мурманск превратилось в кипящий котел. Было такое чувство, что Властелин морей решил показать нам, каково исчадие ада. Тем самым сурово предупреждая, что шутки с ним плохи.

На флоте со временем сложилось такое понятие, как «хорошая морская практика». Это когда в сложных ситуациях капитан судна принимал решение на основе опыта - личного или коллег-судоводителей. Такой момент наступил на рудовозе «Ургенч», когда согласно тревожной радиограмме возникла опасность приближения циклона. Полным ходом судно спешило в пролив Карские Ворота в расчете найти там укрытие от свирепого арктического урагана.

Но плавание в осенне-зимний период зачастую связано с резкой сменой погоды и сложной ледовой обстановкой. Холодное Карское море словно норовило отыгаться за те два-три месяца короткого лета и передышки от льда и штормов. Это ведь не «самое синее в мире, Черное море мое» или мелководная Балтика. Впрочем, суда и там умудрялись гибнуть, как случилось с пассажирским пароходом «Адмирал Нахимов» и грузопассажирским паромом «Эстония».

Испытать судьбу в этом рейсе нам довелось еще до подхода к проливу в Карском море. Цветной и редкий металл да медно-никелевая руда из кладовых Таймыра смещали центр тяжести в трюмах. Даже при небольшом волнении моря это влияло на остойчивость судна. А тут ураганный ветер достиг апогея через несколько часов! Огромные волны перекрывали палубу «Ургенча», который исчезал в морской пучине до второго трюма. Морякам это напоминало Ниагарский водопад, что возник вдруг в Ледовитом океане! С ходового мостика было заметно, как опасно играла главная палуба. Взлетая на гребень волны, теплоход с металлом и рудой в трюмах судорожно дрожал, словно в припадке, и грозил переломиться. Создавалась опаснейшая ситуация. Но мы надеялись, что Владыка морей даст нам все-таки шанс вернуться домой в полном здравии.

Однако людей изматывало отсутствие возможности отдохнуть. Резкая

качка выбрасывала из постелей. Три судовые девчонки из обслуживающего персонала отдыхали ночью в кают-компании, прижавшись друг к другу на диване. Таким образом девушки пытались спастись от качки. Находиться в каютах не рискнули и принесли с собой спасательные жилеты. Правда, в холодных и свирепых водах Карского моря они, скорее, как символ надежды на помощь извне. Или как милость от Господа Бога!

Матрос-дневальная Наташа, выполнявшая первый рейс в моря-океаны, призналась:

- Все, девчонки, с приходом в Мурманск бегу в кадры, чтобы распрощаться с морем, лучше - по Волге на пассажирском теплоходе!

- Да еще под песню Людмилы Зыкиной «Течет река Волга», - добавила пекарь Оксана. - Не то, что у нас: пятью сутками сольное выступление Посейдона, бога морской стихии!

- Наташка, не переживай, до Мурманска доплывем и под аккомпанемент Посейдона, - усмехнулась бывшая морячка, буфетчица Марина...

Ввиду магнитных бурь и непрохождения радиосигнала отсутствовала связь с паромом. К тому же ураганным ветром сорвало радиоантенны, но главное ЧП было впереди!

Ночью, при свете прожекторов, моряки стали свидетелями коварных проделок Посейдона на главной палубе. Не выдержали мощных ударов волн палубные конструкции. С холодком в душе мы были невольными свидетелями исчезающих в свирепой пучине фальшбортов. А ведь к ним согласно конструкции судна закреплены трубопроводы пожарной магистрали, и «гуськи» подпалубных емкостей (балластных танков). В результате образовавшихся на главной палубе отверстий в них стала поступать забортная вода. Не справляясь с откачкой запущенный балластно-осушительный насос. Грузенный рудой теплоход принимал тонны воды из бассейна Ледовитого океана.

Капитан Юрий Дмитриев сутками не покидал ходовой мостик и только на вахте старпома позволял прислониться, не раздеваясь, к дивану. Стармех Аркадий Голубев, обсудив на мостике с капитаном критическую ситуацию, вызвал токаря Федора Конова. Из аварийного бруса «точило» изготовил деревянные пробки (чопы),

чтобы заглушить палубные отверстия. Но как выйти на открытую палубу?! Когда волны с грохотом били в левый борт, разбиваясь о фундаменты грузовых кранов и выступы трюмов. Превращаясь в стремительные потоки ледяной воды, они грозили унести за борт все, что было на их пути! Однако за отсутствием альтернативы все же рискнули. Двух матросов-добровольцев в спасательных жилетах и страховочных поясах пристегнули тросами к проушинам у грузового трюма. Старший матрос Дмитрий Кудрявцев перекрестился и попросил боцмана Пустоварова в случае чего не держать на него зла.

- Дима, обязательно представлю к ордену посмертно, - в том же шутиловом тоне поддержал «камикадзе» суровый боцманюга Семеныч.

Сбавили ход до «самого малого», стараясь держать судно носом на волну. Выжидая момент, когда уйдет очередной поток воды, матросы Дима Кудрявцев и Толик Акинфеев с кувалдой и чопами, обернутыми в брезент, умудрились забить деревянные пробки в палубные отверстия! Да, это был не только рискованный, но и отважный поступок наших матросов, внесших свой вклад в сохранение живучести судна...

Изнаненный рудовоз входил в Кольский залив, словно после Трафальгарского сражения. Набежавшие после швартовки представители паромских служб осматривали теплоход, надеясь увидеть на лицах экипажа отголоски пережитого урагана. Их можно понять, ведь связь с судном отсутствовала. Инженеры-наставники были необычайно любезны, предлагая помощь в ремонте и снабжении. В их числе групповой инженер-электро-

механик паромства Александр Сухотин.

- Все в порядке, Александр Михайлович! Электрогруппа жива, здорова, чего и вам желает. А вверенное хозяйство находится в рабочем состоянии, - доложил электромеханик, автор этих строк.

На камбуз выписали новую посуду, отремонтировали мебель, светильники и бытовую утварь. На палубе заводские специалисты снимали шаблоны, чтобы изготовить на судоремонтном заводе секции фальшбортов. Вместо них временно установили по бортам тросовые ограждения, леера. Ураган, понятно, что стихия, а простой судна - это убытки паромству! Так что, быстренько подремонтировав потрепанный рудовоз, диспетчера поставили судно под погрузку контейнеров в Дудинку.

Вскоре теплоход взял курс на Восток. Забыв о минувших мучениях и страхах, почистив перышки, вышли в рейс и судовые девчонки. В том числе матрос-дневальная Наташка, что отчаянно переживала в Карском море. Новой посудой они сервировали столы для обеда. Такова уж диалектика жизни у людей этой профессии: в штормовом море мечтали о твердой земле под ногами, а на берегу вновь тянуло покачаться на волнах.

Феликс ЦЫГАНЕНКО.
Фото из архива редакции.

ОТ РЕДАКЦИИ:

28 августа Феликсу Петровичу Цыганенко исполнилось 76 лет. Наша редакция от всей души поздравляет автора с днем рождения и желает ему долгих лет жизни, энергии, оптимизма и семейного благополучия!



**КУРСЫ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА
ДЛЯ МОРЯКОВ**

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

**ЦЕНТР ПО ПОДГОТОВКЕ
И ПЕРЕПОДГОТОВКЕ КАДРОВ
ОАО «МУРМАНСКОЕ
МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО»**

Адрес: г. Мурманск, Портовый проезд, 31а
Справки по телефону:
(8152) 48-14-59