



РАБОЧИЕ БУДНИ ТАНКЕРА «КОТЛАС»

В середине апреля танкер «Котлас» приступил к выполнению рейса на Землю Франца-Иосифа, являющейся самой северной территорией России. Судно доставит на архипелаг 2 200 тонн зимнего топлива.

→ Стр. 2

НА БОГА НАДЕЙСЯ, А САМ НЕ ПЛОШАЙ

Моряк – одна из самых опасных профессий на свете. Прежде всего потому, что судно – это сложный механизм, состоящий из множества частей и большого количества оборудования.

→ Стр. 3



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 4
(7716)

28 апреля
2018



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

ИМЯ НА КАРТЕ АРКТИКИ



Имя этого человека мало что говорит людям современной России. Между тем в свое время оно гремело на всю страну. Федор Федорович Матюшкин выбрал трудный путь мореплавателя, на котором и достиг небывалых успехов.

→ Стр. 6

ДОБРАЯ ПРАГА



Путешествуя с друзьями по Европе, мы решили посетить один из ее красивейших городов - Прагу. И не ошиблись!

→ Стр. 8



**Уважаемые друзья!
Дорогие ветераны!**

От имени Правления, моряков и работников береговых служб Мурманского морского пароходства поздравляю вас с замечательным весенним праздником - Днем Победы.

9 Мая - это день всенародной гордости и всенародной памяти, символ героического прошлого и величия духа нашего народа. Подвиг советских воинов в Великой Отечественной войне стал той основой, которая дает нам сегодня возможность жить и работать на перспективу, созидать, строить, воспитывать детей и внуков.

Трудно найти семью северян, которую война не опалила своим огненным дыханием. Поэтому так глубоки в памяти народной подвиги тех, кто преградил путь врагу, защищал родное Кольское Заполярье, сохранил для нас, для наших детей и внуков великую страну. Низкий поклон и вечная благодарность всем, для кого судьба Отечества была дороже своей личной, всем, кто выстоял и победил. Желаю вам, крепкого здоровья, мирного неба, хорошего настроения и уверенности в завтрашнем дне.



**С ПРАЗДНИКОМ
ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ!**

**И. О. генерального директора
ОАО «ММП» А. М. БРЫНЦЕВ.**

**Наш
хронограф**



1 мая - 40 лет назад (1978) атомоледоход «Сибирь» совместно с ледоколом «Капитан Сорокин» провели в Дудинку дизель-электроходы «Павел Пономарев» и «Наварин» Мурманского морского пароходства, осуществив впервые круглогодичную навигацию на линии Мурманск - Дудинка - Мурманск.

25 мая - 40 лет назад (1978) из Мурманска в Магадан вышли в высокоширотный экспериментальный рейс по Северному морскому пути дизель-электроход «Капитан Мышевский» Дальневосточного морского пароходства и атомный ледокол «Сибирь» Мурманского морского пароходства. Впервые в истории рейс в высокие широты был совершен в столь ранние сроки.

РАБОЧИЕ БУДНИ ТАНКЕРА «КОТЛАС»

В середине апреля танкер «Котлас» приступил к выполнению рейса на Землю Франца-Иосифа, являющейся самой северной территорией России. Судно доставит на архипелаг 2 200 тонн зимнего топлива.

Официально ЗФИ - это Приморский район Архангельской области, хотя расстояние до Северного полюса оттуда ближе, чем до Архангельска.

В следующем году исполнится 90 лет, как на архипелаге начала работу первая советская научно-исследовательская полярная станция. Тогда же в 1929 году в ходе экспедиции на ЗФИ на ледокольном пароходе «Г. Седов» Отто Юльевич Шмидт водрузил на острове Гуккера флаг СССР и полномочиями, возложенными на него, объявил данную территорию частью нашей страны.

На ЗФИ несколько лет подряд ведется активное строительство военной инфраструктуры. На острове Земля Александры завершается возведение объектов технической позиции, административно-жилой, складской, хозяйственной и парковой зон, а также аэродрома Нагурское. На аэро-

дроме Нагурское продолжают работы по строительству взлетно-посадочной полосы и других объектов, необходимых для функционирования аэродрома. После завершения его модернизации в Нагурском смогут круглогодично принимать большинство типов транспортных воздушных судов. Параллельно на острове Земля Александры продолжается строительство административно-жилого комплекса «Арктический трилистник» - единственного в мире объекта на 80-м градусе северной широты. Для всех этих масштабных планов нужны снабженческие грузы. Абсолютно все строительные материалы и технику в Арктику завозят с материка. Одним из ключевых перевозчиков является Мурманское морское пароходство.

Рейс танкера «Котлас» на ЗФИ начался в Мурманске. 15 апреля судно вышло из порта приписки в Архан-



Танкер «Котлас».

регионах. Особенно, когда идешь под проводкой ледокола. В данный период времени, несмотря на ледовый класс судна, без него не обойтись. И здесь очень важна сплоченная и скоординированная работа штурманской службы и машинной команды.

Старшим механиком на судне работает Николай Узелков. В ММП он с 2014 года. На Север приехал из Астраханской области, где родился, учился, а затем и работал на судах класса «река-море». На «Котласе» трудится практически с самого начала трудовой карьеры в ММП. Несмотря на недолгий период работы в компании, уже успел приобрести значительный опыт работы во льдах. Не первый раз идет на ЗФИ.

Под началом капитана Клипина работают и начинающие, и бывалые моряки. Один из старожиллов судна - Геннадий Федорович Павлов, донкерман. На «Котласе» практически с приемки, в пароходстве - более 40 лет. Имеет многочисленные грамоты пароходства, правительственные награды, его фотография неоднократно размещалась на Доске почета компании.

Единственная женщина на судне - Полина Федоровна Торгованова. У нее одна из самых важных профессий на флоте - повар. Работу свою любит. На флоте с 1994 года. На «Котласе» 2 года. На вопрос: «Не сложно ли ей одной справляться с таким хозяйством?» - отвечает с улыбкой:

- Мне здесь нравится. Экипаж мне помогает, если нужно что-то вынести-внести, переставить. Я довольна!

Когда кок - мастер своего дела, и многомесячное пребывание на судне проходит гораздо приятнее. Именно

от Полины Федоровны во многом зависит хорошее настроение, энергия и рабочий настрой всей команды. По ее словам, с коллективом ей повезло, привередливых нет, моряки всем довольны. Во время тяжелых рейсов, среди серых будней любит она радовать моряков, тоскующих по дому, включая в рацион их любимые блюда. Самыми коронными у Полины Федоровны являются фаршированные кальмары и разнообразные питательные супы, которые особенно пришлись по вкусу всем членам экипажа.

Ирина БРЯНКИНА.
Фото автора
и из архива редакции.



В. Клипин.



2-й помощник А. Чепига.

гельск, где состоялась погрузка. В настоящее время танкер находится в Архангельске в ожидании выхода.

Планируется, что проводку «Котласа» в район Земли Франца-Иосифа будет обеспечивать ледокол ФГУП «Росморпорт». Выгрузиться танкер будет по привычной схеме на необорудованный берег через проложенную с танкера шланголинию в емкости на берегу.

Для работы на танкерах, где имеет свою специфика, требуется персонал с наивысшим уровнем подготовки. Капитан судна Владимир Клипин свою трудовую деятельность начал в компании в 1980 году. На судах пароходства работал в должностях 4-го помощника капитана, 3-го помощника капитана, 2-го помощника капитана, старпомом. В должности капитана с 2015 года. Работал на судах пароходства разных типов. Имеет продолжительный успешный опыт обеспечения рейсов по перевозке нефтепродуктов Северным морским путем (Обская губа, Певек, Варандей).

По словам капитана, в Арктике работать намного тяжелее, чем в других



П. Ф. Торгованова.



**«АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»:
ИСТОРИЯ, НОВОСТИ, ПРОЕКТЫ**



НА БОГА НАДЕЙСЯ, А САМ НЕ ПЛОШАЙ



Н. Гудкова.

Вопросами промышленной безопасности и охраны труда в нашей компании занимается ведущий специалист ОАО «ММП» Нина Гудкова.

Многим кажется, что охрана труда в организации - в основном бумажная волокита, но это не так. Работа Нины Михайловны Гудковой не ограничена стенами кабинета. Закон обязывает судовладельца инспектировать рабочие места на судах, от состояния которых напрямую зависят жизнь и здоровье членов экипажа.

Скучать не приходится: согласно утвержденному в ММП графику не менее раза в год она бывает на каждом судне компании в период нахождения транспорта в порту приписки. Зачастую такие проверки проходят совместно со службой безопасности мореплавания. Цель ее визита - проконтролировать соблюдение и выполнение экипажами судов требований законодательства по охране труда, чтобы предотвратить инциденты.

Проверяется состояние рабочих мест, обеспеченность их средствами индивидуальной защиты от вредных и опасных производственных факторов (очками, каскетками, спасательными жилетами и кругами, перчатками, страховочными поясами для выполнения работ на высоте и т. д.).

К каждому виду судов правилами установлены специфические требования. Например, на танкерах в районе грузовой палубы категорически запрещено использование мобильных телефонов и любого другого переносного электрооборудования (фото- и кинокамер, радиоприемников, магнитофонов и т. д.). Зажигалки держать при себе запрещено вообще. Спички же можно использовать в специально отведенном для курения месте, а за его пределами их ношение также находится под запретом.

Нина Михайловна выявляет и оценивает риски, информирует о них членов экипажа судна, выносит предписания по устранению замечаний, чтобы не допустить и снизить вероятность травматизма. Также помимо техники безопасности Н. М. Гудкова проверяет санитарно-бытовые условия на судах: заходит в прачечную, пищеблок и другие общественные помещения, от чистоты которых напрямую зависит безопасность персонала. Ведь даже грязный и скользкий пол - это источник опасности.

Моряк - одна из самых опасных профессий на свете. Прежде всего потому, что судно - это сложный механизм, состоящий из множества частей и большого количества оборудования. Ежегодно в мире на флотах разных предприятий происходят десятки несчастных случаев. Основной причиной травм является пресловутый человеческий фактор или элементарное игнорирование правил техники безопасности.

Личная гигиена судового персонала также заслуживает особого внимания. Каждый член экипажа несет персональную ответственность за поддержание рабочей одежды и обуви в чистоте. И здесь дело даже не в опрятном виде, хоть это и немаловажно. Использование комбинезонов, загрязненных грузом, смазкой или топливом, продлевает время воздействия токсинов, содержащихся в таких материалах, на кожу, что вызывает возникновение кожных заболеваний и отравление организма.

Существуют требования нормативной документации по вопросам санитарии, которые неукоснительно должны соблюдать члены экипажа. Состояние судна, чистота в помещениях, по ее словам, во многом зависит от коллектива судна, от капитана и главного механика. Есть суда, на которых хоть на мостик поднимешься, хоть в машинное отделение спустишься - хочется бахилы надеть, настолько все чисто и аккуратно.

Работы на судах должны производиться в соответствии с требованиями правил и инструкций по охране труда, правил технической эксплуатации судов, инструкций заводов-изготовителей по обслуживанию установленных на судне механизмов, оборудования и устройств. В Мурманском морском пароходстве регулярно проводится обучение членов экипажей по общим вопросам, связанным с безопасностью труда, среди которых правильное применение средств индивидуальной защиты. Непосредственно перед выполнением работ повышенной опасности проводится целевой инструктаж по охране труда с исполнителями опасных работ. Каждый член экипажа судна по закону должен быть обучен безопасным способам обслуживания механизмов и устройств, находящихся в его заведовании. На каждом судне пароходства есть судовой комитет по безопасности, в компетенцию которого входит и охрана труда, контроль за исполнением законодательства в этой сфере.

Если обратиться к статистике, то за последние 5 лет групповых несчастных случаев, тяжелых несчастных случаев, несчастных случаев со смертельным исходом, профессиональных заболеваний в ММП не было. А это значит, что меры по предупреждению травматизма эффективны.

Но, к сожалению, говорить о том, что травматизм полностью исключился, не приходится. За прошлый год было выявлено три несчастных случая, благо, что с легким исходом. Конечно, это не так много в масштабах всего флота, но все они, по словам Гудковой, обидные и нелепые, и произошли по самой настоящей халатности, проявленной самими пострадавшими. Например, в одном случае работник, не имеющий допуска к работе на пилораме, самовольно включил станок, грубо нарушил технику безопасности, повредил пальцы руки, чудом избежав тяжелых увечий. В другом - член экипажа, сняв защитное ограждение с оборудования в вентиляционной камере, пытался вручную остановить механизм судовой вентиляции вопреки здравому смыслу, не говоря уже о правилах, за что поплатился сорванным ногтем. А ведь могло произойти что-то более серьезное, если бы вовремя не успел одернуть руку. Все эти происшествия обязательно расследуются в пароходстве, детально разбираются и во время обучающих мероприятий и проверок доводятся в качестве примеров до работников во избежание повторения. Н. М. Гудкова уверена, что количество несчастных случаев сведется на нет только в том случае, когда изменится привычное

отношение человека к своей собственной безопасности.

В апреле в связи с Всемирным днем охраны труда на судах пароходства прошли комплексные проверки состояния охраны труда на рабочих местах, в производственных, служебных, бытовых и жилых помещениях. К проверкам привлекались профильные специалисты комсостава. Перечни выявленных в ходе проверки несоответствий требованиям безопасности, гигиены, охраны труда и мероприятия по их устранению будут в ближайшее время направлены в службу безопасности мореплавания ОАО «ММП». Все замечания экипажи будут исправлять в сжатые сроки, что будет проконтролировано со стороны администрации компании. В случае если силами экипажа устранить замечание не представляется возможным, соответствующими службами пароходства будут разработаны мероприятия по их устранению с выделением дополнительных сил и средств.

Ирина БРЯНКИНА
Фотоколлаж Мария ФИСЕНКО.



ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ НА СУДНЕ



ВСЕГДА

следи за чистотой своего костюма.



ВСЕГДА

используй средства индивидуальной защиты.

Работы на высоте и за бортом

ВСЕГДА



после инструктажа и с помощью спецсредств.



No smoking

Курение на танкере ЗАПРЕЩЕНО.

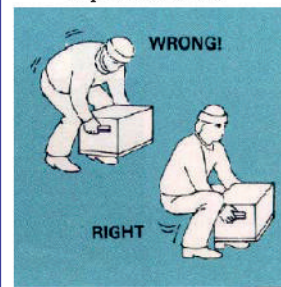


На судне используй обувь с задником. Ношение сланцев ЗАПРЕЩЕНО.



ЗАПРЕЩЕНО открывать или входить в закрытое помещение, если нет разрешения на вход от капитана.

Подъем груза СТРОГО вертикально.



Палубу держать сухой. **Не включать** электроприборы мокрыми руками.

НА МЕСТОРОЖДЕНИЯХ СИБИРИ



Два судна Мурманского морского пароходства выполняли в апреле рейсы по доставке грузов в северную часть Гыданского полуострова для освоения Салмановского (Утреннего) месторождения.

Танкером «Индиго» произведена доставка и выгрузка через припай партии дизельного топлива. Теплоход «Капитан Данилкин» доставит на Гыдан порядка 7 тысяч тонн генерального груза, в том числе автотехнику и крупногабаритные элементы буровых установок. Разгрузка теплохода также будет происходить через ледовый припай. В ранневесенний период времени, когда припайный лед еще прочен, данный вариант выгрузки является наиболее удачным, сокращает время разгрузки судна в 2-3 раза, обеспечивает сохранность груза и дает существенную экономию.

Бывалые моряки отмечают, что в навигацию этого года ледовая обстановка на трассах Северного Ледовитого океана намного сложнее, чем за последние пять лет. Ледокольные проводки затруднены. Зачастую атомный ледокол в связи с тяжелой ледовой обстановкой ведет только одно судно, а не как обычно 2-3. Это приводит к длительным простоям судов в точке ожидания ледоколов и незапланированным расходам судовладельца.

Однако в настоящий период времени суда, направляющиеся на Гыдановский полуостров, находятся в приоритете у ледокольщиков. Их проводка

осуществляется первой, прежде всего по причине недопущения срыва сроков поставок грузов для второго крупнейшего в России нефтегазового проекта - «Арктик СПГ-2».

Начало запуска завода «Арктик СПГ-2» - 2023 год. Основой завода станут морские комплексы по производ-

ству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата на гравитационных платформах, которые будут возводить на «Кольской верфи» в Мурманской области. Полномасштабный запуск верфи состоится в 2020 году.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

ИЗ ИНТЕРВЬЮ ГЛАВЫ РОСМОРРЕЧФЛОТА В. А. ОЛЕРСКОГО «РОССИЙСКОЙ ГАЗЕТЕ»:

- В США призывают Россию отдать Северный морской путь в общее пользование, сделать его международным коридором. Их аргумент: Северный морской путь слабо используется Россией. Как относиться к такой инициативе?

Виктор Олерский: В мире сегодня многие живут ожиданиями скорейшего таяния льдов. Но этот год показал, что ледовая обстановка продолжает оставаться серьезной. Ледоколы и сейчас трудятся на Севморпути (СМП). Так что надежды на перспективу таяния льда, наверное, напрасны. С учетом этого на Севморпути без нашего ледокольного флота никак не обойтись.

А через ледокольный флот мы контролируем Северный морской путь. Безусловно, возможен проход и по высокоширотным трассам СМП (проходят от пролива Карские Ворота с юга или мыса Желания с севера от архипелага Новая Земля, севернее Новосибирских островов до Берингова пролива). Но, как правило, этот марш-

рут используют единицы, хотя и там иногда можно пройти и без ледокольного сопровождения. Однако регулярного судоходства там нет. Предложение отдать под международное управление СМП не имеет смысла, так как технически это невозможно без нашей ледокольной проводки. Но никто и не отменяет права мирного прохода по СМП, свободу судоходства, осуществимую, однако, в сопровождении российских ледоколов. Напомню, что построить ледокол, который бы обеспечивал проводку по СМП, стоит больше миллиарда долларов. Насколько я знаю, американцы только добились впервые за последние сорок лет одобрения бюджета на строительство относительно небольшого ледокола. При всем уважении к китайцам их ледокол «Полярный дракон» может работать в Арктике лишь в летнее время, в хорошую погоду, при благоприятной ледовой обстановке. Но больше никак.

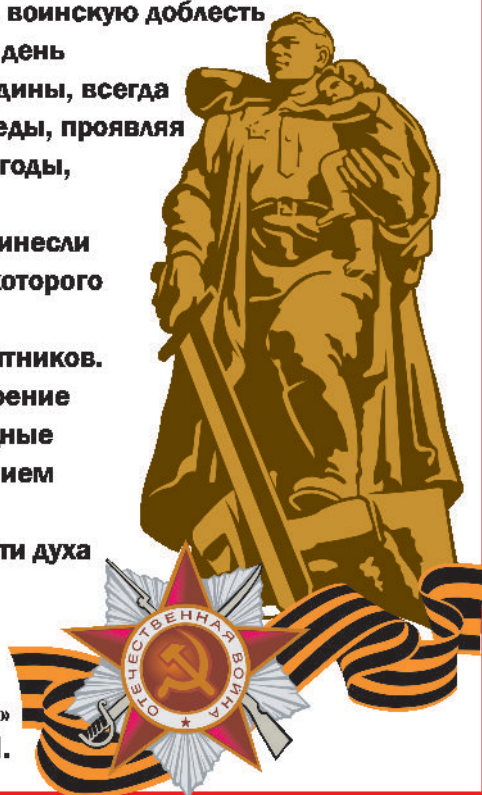
Источник: <https://rg.ru>

Дорогие друзья!

От имени Российского профсоюза моряков поздравляю вас с Праздником Весны и Труда и Днем Победы.

Эти праздники символизируют стремление многих поколений россиян к миру и солидарности, воинскую доблесть и славу. Мы прославляем в этот день созидательный труд на благо Родины, всегда помня о том, что наши отцы и деды, проявляя мужество и героизм в военные годы, не только отстояли свободу и независимость Родины, но и принесли Земле долгожданный мир, без которого созидание невозможно. Наш долг - чтить память ее защитников. Желаем, чтобы весеннее настроение оставалось с вами всегда, а родные и близкие окружали вас вниманием и заботой. Здоровья, благополучия, бодрости духа и большого счастья под чистым и мирным небом.

Председатель ППО ОАО «ММП» РПСМ **Н. И. ПОЛЬСКАЯ.**



Уважаемые друзья,

сердечно поздравляем вас с Днем Победы.

День Победы - это праздник, который помнит и чтит весь наш народ. Сменяются поколения, но боевой подвиг советских воинов, отстоявших независимость нашего государства и спасших мир от коричневой чумы, всегда будет оставаться для всех ярким примером мужества и преданности своему Отечеству. Желаем вам чистого неба над головой, крепкого здоровья, огромного счастья, радостных дней, мира и добра!

Председатель совета ветеранов ОАО «ММП» **В. Н. БУГЕРА.**



С Днем Победы!

СЛАВНЫЙ ФЛАГМАН АНТАРКТИЧЕСКИХ ЭКСПЕДИЦИЙ

За всю славную историю Мурманского морского пароходства на флоте работало немало легендарных судов, прославившихся на весь мир своими подвигами. К таким относится дизель-электроход «Обь», ставший первым советским судном, доставившим в Антарктиду грузы для строительства первой советской антарктической станции «Мирный».

В жизни судна было немало героических эпизодов. Но одним из самых сложных рейсов был рейс 1973 года. 45 лет назад зажатая тяжелыми льдами Балленского массива «Обь» была вынуждена дрейфовать 90 дней в условиях зимней Антарктики.

За этим дрейфом, который начался 23 апреля, следил весь мир. На борту дизель-электрохода тогда находились 130 ученых и более 60 членов экипажа. Капитаном на судне был С. И. Волков, почетный полярник, известный капитан. Он участник 13 рейсов в Антарктиду.

Об этом дрейфе написано немало материалов. Предлагаем нашим читателям отрывок из книги В. П. Семенова «Мурманское морское пароходство. 1939-2009 гг.»

От редакции.

Самой тяжелой для «Оби» оказалась восемнадцатая антарктическая экспедиция. Необычайно сложная ледовая обстановка 1973 года и неблагоприятные метеоусловия постоянно препятствовали продвижению «Оби». Пробиваясь на станцию «Ленинградская», судно 23 апреля оказалось в ледовом плену и начало дрейфовать в условиях наступившей полярной ночи, штормовых ветров, сильных морозов и сжатий.

Командование «Оби» (капитан С. И. Волков), руководство экспедиции приняли все меры для безопасности людей. На верхнюю палубу заранее выгрузили все необходимое при эвакуации на лед. Были распределены обязанности между всеми участниками дрейфа на этот крайний случай.

Через несколько дней, пользуясь кратковременным улучшением погоды, произвели переброску самолетом на станцию «Ленинградская», находящуюся в 250 километрах, крайне необходимых зимовщикам экспедиционных грузов и приняли на борт «Оби» полярников старой смены. На судне в результате оказалось 130 человек.

В Москве внимательно следили за обстановкой. Была создана специальная межведомственная комиссия из представителей гидрометеослужбы, министерств морского флота и гражданской авиации. В Антарктике был оставлен закончивший плановую работу дизель-электроход «Наварин». Он сразу направился на помощь к «Оби».

А она продолжала дрейфовать к северу. Положение осложняли сильные морозы. Начали замерзать танки двойного дна. Это могло привести к разрыву наружной обшивки судна. Из танков откачать воду успели, но в одном обнаружилась течь. Вода, за-

мерзнув, заполнила почти весь объем танка.

Матросы под руководством старпома Ю. М. Ключева несколько суток, лежа в тесном междудонном пространстве, вырубали топорами лед из каждой шпации, пока не обнаружили и не ликвидировали течь.

В жестоких сжатиях деформировался ряд шпангоутов, потеряв устойчивость. Аварийная партия во главе с капитаном-дублером С. А. Смирновым надежно укрепила их имевшимися среди груза стальными швеллерами.

Когда кончилась вода, судовые электрики оперативно изготовили электроснеготаялку, которая исправно действовала до самого конца дрейфа.

Ночь с 3 на 4 июня приготовила для дрейфующих самое тяжелое испытание. Сильнейший ураган со скоростью ветра более 40 метров в секунду вызвал интенсивную подвижку льдов, и вал торошенных льдин высотой до семи метров надвинулся на судно. «Обь» накренилась, напряжение кор-

ураган бушевал несколько дней. Когда к кромке льда в 300 километрах к северу от места дрейфа подошел «Наварин», на него «Аннушкой» и вертолетом, находящимися на «Оби», было эвакуировано 39 сотрудников экспедиции и 18 членов экипажа (прежде всего женщины). С «Наварина» были доставлены свежие продукты.

«Обь» продолжила дрейф. На ней оставалось 50 моряков и 23 члена экспедиции, ее морской отряд. Возглавляемый кандидатом географических наук Е. Б. Леонтьевым, он за 90 суток дрейфа провел комплекс наблюдений и исследований, представляющий большой научный интерес.

22 июля, продрейфовав в сжатиях 548 миль, судно обрело ход и через несколько дней вышло на кромку льдов.

Незаурядная отвага и мастерство участников дрейфа получили высокую оценку Родины. 50 наиболее отличившихся были награждены орденами и медалями. Кавалером ордена Ленина стал опытный ледовый капитан «Оби» С. И. Волков, участник 13 антарктических рейсов. Орден Октябрьской Революции был вручен старшему мотористу Г. И. Миминошвили, участнику 11 антарктических экспедиций, одному из лучших специалистов пароходства. Орден Трудового Красного Знамени получил бесменный боцман «Оби» С. И. Петрович, как и помполит В. А. Ткачев, совершивший 17 рейсов в Антарктику.

В 19-й Советской антарктической экспедиции «Обь» не участвовала, «залечивала» полученные раны. А в 20-й САЭ вновь доставила в

Антарктиду большую группу ученых и специалистов из Ленинграда, сотни тонн оборудования и снаряжения. Под командованием капитана С. И. Волкова «Обь» посетила остров Ватерлоо, а также районы Земли Эндерби, Берега Правды и Берега Отса - места расположения советских научных баз «Беллинсгаузен», «Молодежная», «Мирный» и «Ленинградская».

Вышло так, что этот рейс оказался прощальным походом славного флагмана антарктических экспедиций. В 1975 году он передал эстафету новым дизель-электроходам типа «Амгуэма» Дальневосточного морского пароходства.

Однако совершенное «Обью», ее моряками останется вписанным не только в историю Мурманского пароходства, но и в историю нашей страны. С борта «Оби» сделано свыше 70 географических открытий, выполнен огромный комплекс важнейших исследовательских работ в малоизученной зоне земного шара. За вклад в исследование Арктики и Антарктики несколько вновь открытых географических объектов были названы в честь дизель-электрохода «Обь». Такой чести удостоивался редчайший корабль. А теперь уже вряд ли какой и удостоится.

В. П. СЕМЕНОВ.

Из книги «Мурманское морское пароходство. 1939-2009 гг.».
Фото из архива редакции.



пуса приблизилось к критическому. Были повреждены некоторые шпангоуты, обшивка корпуса местами деформировалась. Заклинило руль, несмотря на работу винтом. Однако на судне не было и намека на панику, не было ощущения безвыходности. Люди спускались на лед, бурили его, закладывали взрывчатку. Экипаж работал: планомерно, методично отстаивал плавучий дом экспедиции. На судне царил порядок, не прекращалась политико-воспитательная работа, организуемая первым помощником капитана В. А. Ткачевым, участником 16 рейсов в Антарктику. Передавались выпуски судовой радиогазеты, демонстрировались кинофильмы, читались лекции, организовывались даже концерты художественной самодеятельности, выставки творчества умельцев.

**арктическая**
Звезда
Ежемесячная информационно-аналитическая газета



**ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА
ГАЗЕТЫ
«АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»**

Имя этого человека мало что говорит людям современной России. Между тем в свое время оно гремело на всю страну. И не удивительно. Сокурсник А. С. Пушкина по Царскосельскому лицей, отказавшись от престижной службы при императорском дворе, Федор Федорович Матюшкин выбрал трудный путь мореплавателя, на котором и достиг небывалых успехов.

Мечта о далеких морских странствованиях проявилась в нем с ранних лет. Об этом знал директор лицея Энгельгардт, испытывавший симпатию к юному лицеисту и всячески помогавший ему. Доброжелательно относились к нему и преподаватели. В двухтомнике «Друзья Пушкина», выпущенном издательством «Правда» в 1984 году, о нем приводятся такие слова одного из них: «Дарований очень хороших и весьма прилежен. Уроки всегда слушает с великим вниманием».

Мудрые наставники помогли Федору определиться в жизни после учебы. С их помощью он, не имевший специального морского образования, был зачислен в качестве гардемарина в экспедицию капитана В. М. Головнина на шлюпе «Камчатка», отправлявшегося к берегам Русской Америки (Аляски), а потом - и в кругосветку.

Федор многому научился в плавании, сделался профессиональным моряком, заслужил даже орден и звание мичмана. В 1820 году Матюшкин стал участником еще более сложной и ответственной арктической экспедиции капитана Ф. П. Врангеля на шлюпе «Кроткий». Совместно с ним обследовал и положил на карту остров Четырехстолбовой (остров в Восточно-Сибирском море в составе Медвежьих островов. - **Прим. ред.**), самостоятельно обследовал значительное пространство тундры на востоку от Колымы, собрал ценнейшие этнографические материалы.

Это была труднейшая сухопутная экспедиция, длившаяся четыре года. Передвигаться приходилось в основном на собачьих упряжках. Но не только тяготы походной жизни беспокоили Матюшкина. Во время экспедиции он воочию убедился в нищенском положении местного коренного населения и душевно переживал это. В письме Энгельгардту из Сибири Федор признается: «Несчастье делает человека лучшим, и я никогда не мог похвалиться сострадательностью, но, признаюсь, теперь делюсь последним с бедными».

Недолго длился отдых моряка на берегу. Вскоре по возвращении из той экспедиции Федор Федорович отпра-



вился в новое кругосветное путешествие. В 1828-29 годах участвовал в Русско-турецкой войне, во время которой проявил себя умелым морским офицером, командуя различными военными кораблями.

Набравшего боевого опыта Матюшкина по возвращении в Петербург определили на новое место службы - на Черноморский флот. Пятнадцать лет служил на нем бывший лицеист. Затем были десять лет службы на Балтике и столько же - в Военно-морском ведомстве. Морскую службу закончил в 1852 году полным адмиралом и сенатором.

Своей семьи у него никогда не было. Встав на последний якорь в Петербурге, он поселился сначала в семье лицейского товарища М. Л. Яковлева, а потом переехал в гостиницу «Демут» и прожил там 15 лет. За его нехитрым хозяйством присматри-

вал отставной матрос Андрей Романов. К Матюшкину нередко обращались за помощью бывшие его лицейские друзья, оказавшиеся в трудном положении. И он никогда не отказывал им. В лице Матюшкин был одним из любимейших товарищей Пушкина.

И великий русский поэт оставался верен той дружбе. Это Матюшкину посвящены строки его стихотворения:

*Завидую тебе, питомец моря
 смелый,
Под сенью парусов и в бурях
 поседелый!
Спокойной пристани давно ли ты
 достиг -
И вновь тебя зовут заманчивые
 волны,
Дай руку - в нас сердца единой
 страстью полны.*

Федору Федоровичу Матюшкину принадлежит счастливая мысль соорудить памятник великому поэту не в Царском Селе, как вначале предполагалось, а в Москве - сердце России. И когда в 1870 году был образован комитет по сооружению этого памятника, вошел в него. Правда, открытия памятника Пушкину не дождался. Скончался он в возрасте 73 лет в Бологом. Похоронили его в Петербурге, на Смоленском кладбище, откуда останки адмирала в 1951 году были перенесены со Смоленского кладбища в некрополь Александро-Невской лавры.

Имя прославленного арктического первопроходца и флотоводца Ф. Ф. Матюшкина, оставившего заметный след в освоении Арктики, присвоено мысу на восточном побережье Северного Ледовитого океана.

Василий БЕЛОУСОВ,
член совета Ассоциации
полярников Мурманской области.

АРКТИЧЕСКАЯ МОЗАИКА

Лед в Арктике рождается всегда.

Весной видеть этот процесс как-то необычно: это ведь время ледохода и капелей. Вместо облаков - серебряная пыль пронзительного солнца. И небо слишком уж вылиняло, и нет густой синевы летнего дня.

Штиль... Вода лениво дышит мерзлой зыбью. Тут и там начали появляться бляшки молодого блинчатого льда. Некоторые едва с ладонь величиной. Края их завернуты махровыми валиками. Вот их все больше и больше, порой они соприкасаются, а потом и смыкаются в единую ткань. Сероватый вначале лед крепнет и наливается голубизной.

Глазу не за что зацепиться, и если долго смотреть вдаль, где совсем размыта белесая граница между небом и льдом, то теряешь себя в какой-то единой субстанции, где совсем нет плоскостей.

Где-то читал, что цвет моря зависит от цвета неба. А в Арктике небо бездонно голубое, но вода, тем не менее, густеет пугающей чернотой. Солнце и теплеющие воды вызывают у лдины с недоступной скульпторам фантазией. И плывут, покачиваясь, хрустальные лебеди с изогнутыми шеями, какие-то карикатурные головы с горбатыми носами, многоступенчатые геометрические фигуры с подсиненным основанием.

Если нет солнца, Арктика мрачнеет и сереет. Все вокруг набухает влажной дымкой, лед теряет искрящуюся многоцветность и становится уныло бесесым. Но вдруг на плоской льдине попадает снежница пронзительно беззащитного голубого цвета.

На рейде Диксона ветер зашел с берега, и вдруг тепло и тревожно запахло нагретой сосной. Откуда, ведь до тайги не одна сотня верст? Запах почувствовал и пес судовой: напряг хвост и сделал стойку. Вода ли енисейская принесла этот запах, или тундра хранила аромат тайги?

В проливе Вилькицкого черные с сизыми подпалинами тучи припали на горизонте ко льду. Напряглись, готовые к прыжку, и разом сорвались свистящим ветром и хлесткими нитями мокрого снега.

По чистоте и глубине красок с Арктикой ничто не может сравниться. Для тех, кто не побывал здесь, полотна Роуэлла Кента кажутся инопланетной выдумкой. Скептики скажут: «Да не бывает таких красок!». Бывают!

Закат в Арктике - это какое-то космическое зрелище. На небе ни облачка. В зените купол иссиня-черный (таким небо видят космонавты). Чернота эта разливается на восточную сторону, где резко контрастирует с мертвенно-белым заснеженным льдом.



На востоке густо-красный овал солнца окрасил во все тона розового сужающуюся под собой полосу и осветлил до изумрудного часть сферы над собой. В этой стороне льдины синеют, тени здесь резкие и глубокие. Опускаясь, солнце переливает за горизонт сначала нежно-розовые, а затем алые струи заката. Остатки их разбрызганы по краю небесной полусферы и едва подсвечивают ледяные поля.

Если, скажем, в горах темнеет быстро и глубоко, то здесь еще долго на закатной стороне меняется гамма немислимых сочетаний пастельно-розового и темно-синего. А лед, давно уже не освещаемый солнцем, долго еще излучает ровный голубеющий свет...

Борис СПИРИДОНОВ,
ветеран ММП.



Поздравляем вас, коллеги!

В апреле принимали поздравления с юбилейными датами наши коллеги - моряки и береговые работники Мурманского морского пароходства:

Любчик Виктор Кириллович - 1-й (старший) электромеханик т/х «Иван Папанин»;
Савин Геннадий Иванович - старший (главный) механик т/х «Юрий Аршеневский»;
Лихачев Юрий Михайлович - электромеханик на судах ММП;
Дремлюк Петр Михайлович - ведущий инженер-технолог группы суперинтендантов и СЗЧ;
Голубев Сергей Викторович - водитель легкового автомобиля службы вспомогательного флота, гидротехнических сооружений и транспорта;
Нагаец Александр Петрович - боцман т/х «Грумант»;
Кулаков Игорь Иванович - технический суперинтендант управления филиала ОАО «ММП» в Санкт-Петербурге;
Кульнев Вячеслав Михайлович - старший механик на судах ММП;
Саламатин Владимир Петрович - старший моторист-матрос т/х «Индиго»;

Гамаюнов Сергей Васильевич - моторист 1-го кл.-токарь-кладовщик т/х «Северная Земля»;
Черкасов Александр Леонидович - капитан т/х «Новая Земля»;
Бабенко Владимир Яковлевич - матрос 1-го кл. т/х «Кузьма Минин»;
Низовский Александр Юрьевич - 3-й механик т/х «Всеволод Белецкий»;
Лавретский Олег Чеславович - старший моторист-матрос транспортного резерва;
Василишин Максим Григорьевич - заместитель начальника службы безопасности мореплавания;
Исавнин Михаил Валерьевич - 3-й электромеханик т/х «Индиго»;
Ширяев Дмитрий Вячеславович - 3-й механик т/х «Юрий Аршеневский»;
Глухов Валерий Алексеевич - 3-й помощник капитана т/х «Клавдия Еланская»;
Иванов Павел Александрович - старший помощник капитана т/х «Заполярье».

Вам, родившимся в апреле 1948, 1953, 1958, 1963, 1968, 1973, 1978, 1983, 1988 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия! Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Полякову Валентину Васильевну - ветерана труда, уборщика территории группы хозяйственного обслуживания зданий, проживающую в Тамбовской области. Стаж ее работы в пароходстве 14 лет.

Смирнова Геннадия Ивановича - ветерана пароходства, мастера производственного обучения, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 40 лет.

С 80-летием

Бычкова Юрия Петровича - ветерана труда, жителя блокадного Ленинграда, старшего помощника капитана, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 35 лет.

Ремизова Алексея Ефимовича - ветерана труда, электрика плавсостава, награжденного медалью «За доблестный труд», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 41 год.

Крючкова Евгения Максимовича - почетного работника морского флота, ветерана труда, капитана транспортных судов, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 37 лет.

Зарубина Юрия Ивановича - ветерана труда, третьего помощника капитана судов, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 39 лет.

Баранову Альбину Николаевну - ветерана труда, музыкального работника ясли-сада № 40, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 34 года.

Буданову Валентину Сергеевну - нормировщика базы технического обслуживания флота, проживающую в г. Переславле-Залесском Ярославской области. Стаж ее работы в пароходстве 16 лет.

Шачневу Нину Николаевну - ветерана труда, ветерана пароходства, техника отдела АСУ (ИВЦ), прожи-

вающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 34 года.

Чечета Владимира Алексеевича - капитана транспортных судов, проживающего в Минской области Республики Беларусь. Стаж его работы в пароходстве 47 лет.

С 75-летием

Алексеевну Елену Ивановну - ветерана труда, воспитателя детского сада № 40, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 15 лет.

Нехайчик Нинеллу Алексеевну - ветерана труда, диспетчера радиотра, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 30 лет.

С 70-летием

Нетребина Владимира Николаевича - ветерана труда, ветерана пароходства, мастера БЭРНК, проживающего в городе Павловске Воронежской области. Стаж его работы в пароходстве составил 32 года.

Маслову Людмилу Николаевну - техника-корректора БРНК, проживающую в городе Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве составил 16 лет.

Чикусову Любовь Ивановну - ветерана ММП, воспитателя детского сада, проживающую в городе Мурманске. Любовь Ивановна отработала в компании 29 лет.

Якимчука Федора Васильевича - техника-дозиметриста плавсостава пароходства, стаж его работы составил 20 лет.



От всей души желаем вам доброго здоровья, семейного благополучия. Будьте счастливы, жизнерадостны, бодры и энергичны. Мы вас помним, любим и ценим.



ПАМЯТЬ ОБ УШЕДШИХ

Печальные вести приходят в совет ветеранов ОАО «ММП». Годы берут свое, и уходят из жизни участники Великой Отечественной войны, ветераны пароходства, верой и правдой служившие Отечеству, морскому флоту и нашему предприятию.

С глубоким прискорбием сообщаем, что 28 января 2017 года на 91-м году ушел из жизни ветеран пароходства, начальник техотдела ЦНИИМФ пароходства **Шемарин Геннадий Евгеньевич**, отработавший в компании 22 года. Геннадий Евгеньевич проживал в городе Ульяновске.

7 февраля на 89-м году ушла из жизни ветеран труда, участник Великой Отечественной войны, буфетчица плавсостава пароходства **Королева**

Агрипина Платоновна, отработавшая в Мурманском морском пароходстве 21 год. Агрипина Платоновна проживала в Мурманске.

19 февраля на 96-м году ушла из жизни ветеран труда, ветеран пароходства, старший инженер службы судового хозяйства технического отдела **Кухарь Надежда Степановна**, отработавшая в Мурманском морском пароходстве 30 лет. Надежда Степановна проживала в городе Мурманске.

15 апреля на 91-м году ушла из жизни **Лизякина Нина Николаевна**, ветеран труда ММП, лифтер ЖКО, отработавшая в компании 16 лет.

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



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.

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

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



ДОБРАЯ ПРАГА



Путешествуя с друзьями по Европе, мы решили посетить один из ее красивейших городов - Прагу. И не ошиблись!

Прага - это тот город, который обязательно надо посетить хотя бы раз в жизни. Это не только один из красивейших городов Европы, это место, которое пропитано историей, историями и сказками, где каждое здание представляет собой произведение архитектурного искусства. В первый же день я просто влюбилась в этот очаровательный и волшебный город.

Приезжать сюда можно в любой сезон. Прага хороша и гостеприимна весь год. Она настолько разнообразна и многогранна, что не оставит никого равнодушным.

Путешествовать по Праге я рекомендую пешком. Поэтому наденьте



удобную обувь, по брусчатке в модельных ботинках или на каблуках долго не походишь.

Каждый дом, каждая улица или площадь как наша русская матрешка - сплошные сюрпризы, яркие впечатления.

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

Староместская площадь. Центр Старого города (Старое место). Однозначно самое посещаемое туристами место. Целый ансамбль достопримечательностей, таких как храм Девы Марии перед Тыном, памятник Яну Гусу, здание муниципалитета, дом у Каменного Колокола, дворец Гольц-

Кинских, музей Сальвадора Дали, Староместская ратуша со знаменитыми астрономическими часами. Тут собираются толпы туристов. У вас уйдет почти весь день на осмотр достопримечательностей только этой площади!

Пražský Град. Стоит на высоком холме, с которого открывается красивый вид на Прагу. Место тоже богато архитектурными, художественными и историческими сокровищами: собор Святого Вита, кафедральный собор



города, несколько древних дворцов, сады. И опять у вас на осмотр уйдет еще один день!

Карлов мост. Ну мимо него вообще не пройти! Шедевр средневекового искусства. Историческую справку давать не буду, дабы остался интерес. Сочетание архитектуры моста, только статуй около тридцати, величавое течение реки Влтава, по которой плавают лебеди и утки. Красота неописуемая!

Описать все достопримечательности Праги просто невозможно в рамках нашего издания. Но вот небольшой перечень пражских сюрпризов: знаменитый «Танцующий дом», Петршинская башня, которая является копией Эйфелевой в Париже, стена Джона Леннона, галерея Futura, музей миниатюр, Пражский метроном, Театр Та Фантастика, музей алхимиков и магов, Вальдштейнский сад, музей современного искусства и так далее.

Даже просто побродить по улочкам Старого города - одно удовольствие. В Праге каждый найдет для себя свое, особое место.

МЕСТНЫЙ ЛЮД

Удивительные, гостеприимные люди! То, что в Праге не очень любят русских туристов, - неправда! Нас всегда и везде встречали очень радушно. Если вам потребуется объяснение, как добраться до того или иного места, или нужен совет, где вкусно покушать, они с радостью вам подскажут.

Обратите внимание, что даже в жилых кварталах Старого города нет



ни пластиковых окон, ни телевизионных антенн. Пражцы бережно сохраняют исторический облик своего города.

Еще один момент. В городе вы часто будете видеть людей с собаками, но нигде не заметите последствий выгула. Все потому, что по городу стоят автоматы с бесплатными пакетами, чтобы хозяева могли убрать за своими питомцами.

Общаться с пражцами легко, так как русский и чешский имеют общие славянские корни, а соответственно, многие слова созвучны.

ГУРМАНАМ

В Праге очень трудно остаться голодным. Обилие разнообразных уличных кафе и ресторанчиков, в которых вам любезно предложат великолепные блюда чешской кухни. Национальный суп чесночка. Уже только по названию можно понять, что основа - чеснок. Но удивительно вкусен. Если боитесь пахнуть чесночком, отведайте картофельную похлебку брамборачку.

Знаменитое блюдо «Колено вепря» заказывать не советую. Просто вспомните строение колена: сустав, связки, жилы. Выглядит красиво, пахнет аппетитно, а кушать там нечего.

А вот свиные ребрышки очень рекомендую. Маринованные, с медом, травами, вымоченные в пиве. Приготовлены на открытом огне или на гриле. Великолепны в любом исполнении.

Выбор дополнений к горячему блюду огромен: овощи, крупы, кнелики и т. д. Творческий подход к приготовлению продуктов превращает обыденный гарнир в практически самостоятельное блюдо. Один из таких примеров - запеченное пюре с салом.

Ну и, конечно, знаменитые кнелики!

Десертов и выпечки множество, но мне особо понравилось мороженое с теплой малиной.

А разнообразие сортов пива поражает любого любителя пенного напитка.

РАЗВЛЕЧЕНИЯ

Они будут просто сопровождать вас! Уличные музыканты погрузят вас в ритмы Средневековья. Театрализованные представления прямо на улицах! Ярмарки на площадях, где царит изобилие всевозможных предметов народного творчества, заманчивые ароматы выпечки и мяса, приготовленного на огне, цветы.

Галина СТРИГУНОВА.
Фото автора.