



ПРИМЕР ДЛЯ МНОГИХ ПОКОЛЕНИЙ

Имя капитана пароходства Рэма Смирнова вписано в Золотую книгу Санкт-Петербурга. В сентябре 2018 года в АМИ им. В. И. Воронина планируется открытие мемориальной доски знаменитому капитану.

→ Стр. 5

НИКОЛА МОРСКОЙ

В Мурманске торжественно открыли памятник покровителю моряков и путешественников святому Николаю Чудотворцу. Идея создания памятника принадлежит известному путешественнику Федору Конюхову.

→ Стр. 16



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 6/7
(7718/7719)

июнь-июль
2018

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

ДАЕШЬ СПЕЦИАЛИСТОВ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ!



29 июня состоялось подписание соглашения о стратегическом сотрудничестве в области образования и науки между ММП и Мурманским государственным техническим университетом.

→ Стр. 4

И ВНОВЬ С ПОБЕДОЙ!

КОНКУРСНАЯ НОМИНАЦИЯ
«УСЛУГА ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ»



Морская перевозка пассажиров и грузов на т/с «Клавдия Еланская» на социально значимой линии

Услуга «Морская перевозка пассажиров и грузов на теплоходе «Клавдия Еланская» на социально значимой линии» стала лауреатом регионального конкурса «Лучшие товары и услуги Мурманской области» в 2018 году.

→ Стр. 10



ПЕРСПЕКТИВА

НАША ОРИЕНТАЦИЯ - АРКТИКА



В летнюю навигацию существенно возрос объем перевозок грузов в Арктику флотом ММП. В ближайшее время пароходство нацелено наращивать темпы, еще больше увеличивая достигнутые показатели.

По-прежнему перспективным направлением станет работа на Северном морском пути, где ОАО «ММП» продолжает оставаться востребованной судоходной компанией благодаря специализации флота и арктическим морям, подготовленным к плаванию во льдах. Уже подписаны контракты на транспортировку грузов на арктические острова для Министерства

обороны РФ. Под эти цели зафрахтованы суда СА-15 «Юрий Аршеневский» и «Капитан Данилкин», которые с августа по ноябрь выполнят несколько последовательных рейсов с выгрузкой на необорудованный берег, а также танкер «Котлас».

Значительная часть сухогрузного флота будет перевозить российский щебень для крупнейшего в России арктического проекта «Ямал СПГ». Уже имеются договоренности на транспортировки крупных партий щебенки из Мурманска на Сабетту.

Продолжение на 2-й стр.

Наш
хронограф



3 августа - 55 лет назад (1963) звания Героев Социалистического Труда удостоены капитан дизель-электрохода «Индигирка» А. Ф. Пинежанинов и главный инженер-механик атомного ледокола «Ленин» А. К. Следзюк.

10 августа - 85 лет назад (1933) из Мурманска вышел в сквозное плавание по Северному морскому пути пароход «Челюскин» под командованием капитана В. И. Воронина. Экспедицию возглавил О. Ю. Шмидт.



НАША ОРИЕНТАЦИЯ - АРКТИКА

Продолжение.
Начало на 1-й стр.

На стадии подписания договора по доставке топлива на бары сибирских рек в рамках ежегодного северного завоза. Планируется, что на данном направлении будет задействован танкер «Индига».

Танкер «Варзуга» передан в длительный тайм-чартер. После завершения ремонта танкер «Хатанга» на долгосрочной основе будет выполнять работу в в Архангельске.

В настоящее время на федеральном уровне прорабатывается вопрос о необходимости законодательно закрепить перевозки по Севморпути за судами под российским флагом. Учитывая, что в северных морях у Мурманского морского пароходства огромные преимущества, непревзойденный опыт и широкие возможности для решения разного рода неординарных задач, данный шаг поможет укрепить позиции пароходства и выйти на новый этап развития.



НОВОСТИ РЕГИОНА

ИЗМЕНЕНИЯ В РУКОВОДСТВЕ «АТОМФЛОТА»



sergeydolya/livejournal.com.

24 июля 2018 года заместителем генерального директора - директором Дирекции Северного морского пути (СМП) Госкорпорации «Росатом» назначен Вячеслав Рукша, ранее занимавший должность генерального директора ФГУП «Атомфлот».

На создаваемую в структуре Госкорпорации «Росатом» Дирекцию СМП под руководством В. В. Рукши будут возложены следующие функции: реализация государственной политики и стратегия развития СМП; взаимодействие с регионами и органами власти; управление проектами развития (в том числе инфраструктуры); целеполагание и кон-

троль достижения ключевых показателей деятельности предприятий; реализация государственных функций и услуг. В ведении Дирекции также останется управление атомным ледокольным флотом (ФГУП «Атомфлот»), содержание и поддержание существующей инфраструктуры.

С 24 июля 2018 года исполнение обязанностей генерального директора ФГУП «Атомфлот» возложено на М. М. Кашку, первого заместителя генерального директора - главного инженера предприятия.

Источник:

<http://www.rosatomflot.ru>

РОСАТОМ
ФЛОТ



ROSATOM
FLOT



НОВОСТИ КОМПАНИИ

ЗА МОРСКИЕ ЗАСЛУГИ

Накануне Дня работников морского и речного флота генеральный директор ОАО ММП А. М. Брынцев был награжден медалями Министерства обороны РФ.

Нельзя недооценивать роль морского транспорта в обеспечении национальной безопасности России в Арктике. ОАО «ММП» и дочерняя компания «Северное морское пароходство», которую ранее возглавлял А. М. Брынцев, долгие годы осуществляет перевозки в интересах Министерства обороны, экипажи выполняют надежные погрузки и выгрузки в сложных метеорологических условиях, помогая восстанавливать инфраструктуру на островах.

«Генерал-лейтенант Ковалев» и «150 лет службе военных сообщений Вооруженных сил РФ» - этими памятными медалями генераль-



ный директор был удостоен за заслуги в решении задач транспортного обеспечения Вооруженных сил РФ и особый личный вклад в организацию перевозок стратегических грузов в Арктике.

ОТПУСКНИКАМ НА ЗАМЕТКУ

Авиакомпания «Нордавиа - региональные авиалинии» в июле объявила о снижении тарифов на маршрутах Мурманск - Сочи, Мурманск - Симферополь на период полетов с 11.09.18 по 30.09.18. Минимальная стоимость билетов из Мурманска в Сочи составляет 5905 рублей, из Мурманска в Симферополь - 7675 рублей.

Полеты выполняются на воздушных судах семейства Boeing-737, рассчитанных на перевозку пассажиров в комфортном салоне экономкласса. Кроме того, в рамках летнего расписания полетов пассажиры «Нордавиа» могут улететь из Мурманска в Архангельск, Санкт-Петербург, Москву, Калининград и Анапу.



Источник:

<http://airport-murmansk.ru>



ПОЛЯРНЫЕ МЕЧТАТЕЛИ

90 лет назад ледокол «Красин» совершил исторический рейс по спасению итальянской высокоширотной экспедиции под руководством Умберто Нобиле на дирижабле «Италия». Имя прославленного ледокола тесно связано с Мурманским морским пароходством.

Немногие организации в нашей стране могут похвастаться такой богатой историей, как у Мурманского морского пароходства. И то, что в составе флота компании в разные годы работали легендарные суда, совершавшие в прошлом веке героические рейсы по Северному морскому пути и сделавшее многое для освоения Севера, делает ее уникальной и неповторимой.

К таким судам-легендам относится ледокол «Красин» (первое название - «Святогор»). Сегодня этот стальной богатырь, некогда покорявший непреступные льды Арктики, на вечной стоянке в Санкт-Петербурге и функционирует в качестве музея. Он единственный из доживших до наших дней первенцев российского ледокольного флота. С 1957 года по 1972 год судно работало в составе флота ММП.



Одним из знаменитейших эпизодов в жизни «Красина» стало спасение итальянской экспедиции полярного исследователя Умберто Нобиле, который в 1928 году на дирижабле «Италия» с 16 членами экспедиции отправился на Северный полюс. Люди постарше помнят фильм Михаила Калатозова «Красная палатка» (вышел на экраны в 1969 году), в основу которого легла эпопея по спасению итальянской экспедиции. В этой ленте снимались знаменитые иностранные и российские актеры - Шон Коннери, Клаудия Кардинале, Никита Михалков, Юрий Соломин, бард Юрий Визбор и многие другие.

В июле в музее «Ледокол Красин» прошел ряд памятных мероприятий: экскурсии, выставки, киномарафон - все было посвящено историческому событию. 90-летие спасения экспедиции Нобиле отметили не только на ледоколе в Санкт-Петербурге, но и в Доме авиаторов в Риме.

Обратимся к событиям тех лет...

Апрель 1928 года. За полетом дирижабля с трепетом следил весь мир, а в особенности итальянский народ. Вот они настоящие герои нации! Наконец-то Италия возьмет пальму первенства в полярной гонке к вершине мира! Сам римский папа вручил генералу Нобиле освященный деревянный крест, чтобы тот водрузил его на Северном полюсе. Однако дирижабль, вылетевший из Милана в середине апреля, так больше и не вернулся на Родину. Его последний полет на макушку планеты закончился трагически для воздушного судна и большинства членов экспедиции.

Май 1928 года. 8 мая «Италия» приземлилась на базе в бухте Кингсбей на Шпицбергене. В ближайшие дни было

совершено два полета дирижабля. Третий полет, начатый 23 мая, оказался для экипажа последним. Спустя два дня экипаж не вышел на связь. Оставалось только предполагать, что могло случиться с людьми...

Май-июнь 1928 года. За судьбой аэронавтов следил весь мир. Ежедневно на первых полосах всех мировых изданий публиковались заметки о текущем положении дел. Не было равнодушных и в нашей стране. В связи с вероятностью отнесения дирижабля к берегам Сибири уполномоченными органами СССР была разослана телеграмма всем радиостанциям, в которой предлагалось оповестить население о необходимости следить, не появится ли дирижабль, и при спуске оказать команде помощь. А самим радиостанциям установить связь с дирижаблем.

Все станции мира слушали эфир, но первым сигнал от Нобиле 3 июня случайно поймал житель глухой Архангельской деревни, радиолубитель Николай Шмидт, на утро телеграммой сообщивший об этом в Москву.

8 июня связь с «Италией» была установлена окончательно. Были получены сведения, что потерпевший

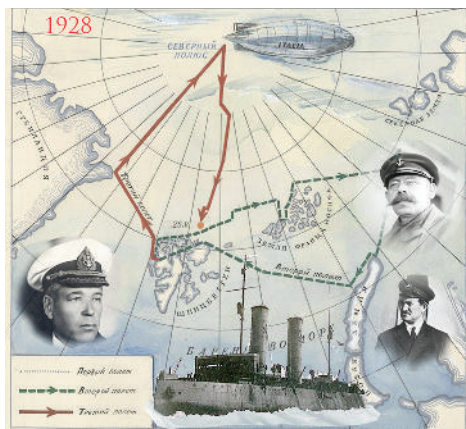
«Из-за мыса, из золотого тумана вдруг раздался хриплый, прокуренный крик: к нам идет «Сибиряков». «Объ» радостно загудела чистым мощным голосом, все высыпало на палубы. Тихо приближался похожий на бочку круглый силуэт «Сибирякова», украшенный фанерными надстройками, что придавало ему сходство с прообразом. Корабль шел загроможденный, как артист, полностью готовый к работе. На носу ледокола горели золотые буквы «Красин» (Ю. Визбор. «Все без обмана»).

За успешное проведение этой операции «Красин» был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

крушение дирижабля находится в районе Северо-Восточной Земли (остров на Шпицбергене). Позже стали известны и подробности крушения. Дирижабль пролетел над полюсом, но на обратном пути потерпел катастрофу. «Италия» попала в полосу шторма. Дирижабль обледенел, быстро стал терять высоту - столкновение со льдом стало неизбежно.

9 из 10 аэронавтов, находившихся в гондole, которая от удара разлетелась на части, разбросало на льду, один человек погиб. Облегченный дирижабль после отсоединения гондолы взлетел в воздух. В оболочке осталось еще 6 человек, которых вместе с воздушным судном унесло к востоку от места катастрофы. Этим шестерым членам экипажа «Италии» так никогда и не нашли.

Италия, Норвегия, Финляндия, Швеция, приступили к операции по поиску и спасению Нобиле и его команды. В северные широты устремились суда, самолеты и даже собачьи упряжки. Для некоторых отважных героев-спасателей поиски стоили собственной жизни. Так знаменитый норвежский путешественник Руаль Амундсен, которого называли наполеоном полярных стран, участвовавший поистине в крайне опасных экспедициях и сделавший многое для изучения Арктики и Антарктики, отпра-



вился на поиски аэронавтов с «Италией», но не вернулся обратно.

Несмотря на то, что итальянское правительство не спешило обращаться с просьбой о помощи к стране Советов, в СССР пристально следили за развитием ситуации и готовы были оказать содействие. Был создан государственный комитет по спасению экспедиции Нобиле. 10 июня итальянское правительство официально обратилось к советским властям с просьбой отправить на помощь экспедиции Нобиле советские ледоколы. Были задействованы ледокольные суда «Персей», «Малыгин» и «Красин», который в то время был самым мощным. Именно на него возлагались большие надежды. В сжатые сроки, всего за 4 дня 7 часов ледокол вывели из отстоя и снарядили в рискованный поход. 15 июня он вышел из Ленинграда. Как писала га-

управляемый полярным летчиком Б. Г. Чухновским. Именно в тесной связке ледокол-самолет российским морякам и летчикам удалось совершить подвиг. 12 июля «Красин» единственным из всех судов дошел до цели и спас уже было отчаявшихся аэронавтов. 19 июля судно вернулось на базу в Кингсбей.

Август-сентябрь 1928 года. Судьба Руаля Амундсена и шестерых несчастных аэронавтов, унесенных с оболочкой дирижабля в ледяную пустыню Арктики, не давала покоя нашему правительству. На «Красине» был получен приказ найти пропавших. После небольшого ремонта «Красин» в конце августа совершил второй поход от Шпицбергена к Земле Франца-Иосифа, не только выполнив акт гуманизма, но и попутно поставив рекорд плавания во льдах, впервые дойдя до 81°47' северной широты. Оставшиеся члены экспедиции Нобиле и Амундсен так и не были найдены.

Октябрь 1928 года. На родине в Ленинграде экипажу «Красина» во главе с капитаном Карлом Эгги был устроен торжественный прием. На набережных их ждали несколько сотен ленинградцев. Все 136 моряков и начальник экспедиции - полярный исследователь Рудольф Самойлович были в глазах советского народа настоящими героями.

Кстати, в том легендарном рейсе помощником капитана был известнейший Павел Акимович Пономарев (первый капитан атомхода «Ленин»). Осенью 1928 года, после знаменитого похода «Красина» он примет командование ледоколом «Ермак».

В 1967 году «Мосфильм» снимал фильм в Арктике, посвященный спасению экспедиции Нобиле. И вновь в этом мероприятии участвовали суда Мурманского морского пароходства. Например, в роли итальянского судна «Читта-де-Милано», которое изначально участвовало в экспедиции «Италии», а после крушения дирижабля через него осуществлялась радиосвязь с участниками экспедиции, выступил пароходский «Дежнев», почти все съемки фильма велись с борта дизель-электрохода «Объ».

А роль ледокола «Красин» исполнил ледокол «Сибиряков» Балтийского морского пароходства.

Ирина БРЯНКИНА.

В июне 2018 года на территории филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге - ледоколе «Красин» был открыт памятник норвежскому полярному исследователю Руаля Амундсену. Торжественное открытие памятника было приурочено к 90-й годовщине смерти знаменитого полярника и 90-летию спасения экспедиции Умберто Нобиле ледоколом «Красин».

Фото с сайта <http://www.krassin.ru>



ДАЕШЬ СПЕЦИАЛИСТОВ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ!

29 июня в Мурманском морском пароходстве состоялось подписание соглашения о стратегическом сотрудничестве в области образования и науки между ММП и Мурманским государственным техническим университетом.



*Фотография на память
в музее ММП.*



С. Агарков, А. Брынцев.

лись по-настоящему дружеские и взаимовыгодные отношения. Университет - кузница кадров, выпустившая в большое количество высококлассных специалистов для флотов страны. В ММП успешно работают, сменяя друг друга, поколения судоводителей, судомехаников, судовых электриков, электромехаников, радиоспециалистов - выпускников вуза.

В подписании соглашения участвовали генеральный директор ОАО «ММП» Александр Брынцев и ректор МГТУ Сергей Агарков. Как подчеркнули руководители двух организаций, данное соглашение еще больше укрепит партнерские связи двух сторон, расширит возможности в сфере профессионального обучения, увеличит ряд совместных мероприятий.

- Мы сотрудничаем с разными учебными заведениями. Но МГТУ - это наш региональный вуз, который десятилетия готовит моряков преимущественно для Севера, для местных флотов, для выполнения задач в тех специфических широтах, куда ходят наши суда, - отметил на встрече А. М. Брынцев. - Образовательный и профессиональный потенциал персонала ОАО «ММП» достаточно высок, и главная задача кадровой политики - сохранить и преумножить его, обеспечить преемственность знаний. Мы принимаем курсантов вуза на практику и стремимся к тому, чтобы увеличить количество выпускников МГТУ, трудоустроенных в ММП. Компания в первую очередь заинтересована в притоке специалистов - жителей нашей области, ориентированных на продолжительную работу. Поэтому мы серьезно относимся к сотрудничеству с университетом, и сегодняшнее событие имеет огромное значение для нас.

Ректор МГТУ Сергей Агарков также подчеркнул важность сотрудничества двух организаций не только в образовательной и научной деятельности, но и в деле воспитания молодежи на российских морских традициях, которые поддерживаются в Мурманском морском пароходстве.

- Сегодняшнее мероприятие можно охарактеризовать словами древнегреческого философа Сенеки, который сказал, что у корабля, который не знает, куда он плывет, нет попутного ветра. Данное соглашение показывает, что у нас есть цель, есть попутный ветер, - сказал в своем выступлении С. Агарков.

Ирина БРЯНКИНА.

Основные задачи соглашения: взаимодействие в области морского образования и научных исследований, укрепление кадрового потенциала сторон, подготовка (переподготовка, повышение квалификации) морских специалистов - членов экипажей судов в соответствии с требованиями международного и российского законодательства.

Продолжает оставаться актуальной проблема нехватки кадров на торговом флоте. Как и во многих других организациях, в Мурманском пароходстве особенно остро стоит проблема привлечения квалифицированных молодых специалистов на фоне общего старения персонала. Для восполнения потребности в молодых перспективных морских специалистах компания работает со многими учебными заведениями России, берет курсантов на практику.

Между Мурманским морским пароходством и одним из крупнейших в регионе Северо-Запада РФ профильным образовательным учреждением - МГТУ - за практически 70 лет сложи-



ПРИМЕР ДЛЯ МНОГИХ ПОКОЛЕНИЙ

Имя капитана Мурманского морского пароходства Рэма Смирнова, который участвовал в спасении подводников с АПЛ К-8, в прошлом году было вписано в Золотую книгу Санкт-Петербурга. В сентябре 2018 года в одном из старейших морских вузов страны - Архангельском морском институте им. В. И. Воронина - планируется открытие мемориальной доски знаменитому капитану, который является выпускником мореходки. В этом выпуске публикуем очередной материал, посвященный Рэму Смирнову.

При Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова на протяжении десяти лет проводится работа группой курсантов «Морская вахта памяти» под руководством доцента факультета навигации и связи Марины Русиной по поиску родственников погибших подводников и оставшихся в живых участников аварии АПЛ К-8. В результате обширного пожара с 8 по 12 апреля 1970 года при выполнении боевой задачи в Атлантике затонула атомная подводная лодка К-8. Погибли 52 подводника. Реактор заглушен. Опасность ядерного заражения Европы была предотвращена.

Жертв аварии могло быть больше, если бы в этот трагический момент не пересеклись пути двух капитанов: командира АПЛ К-8 (Северный флот, пос. Гремеха) капитана II ранга Всеволода Бессонова и капитана дальнего плавания болгарского сухогруза «Авиор» Рэма Смирнова.

Рэм Смирнов родился в 1930 году в семье потомственного моряка в г. Архангельске. Родители дали ему имя в духе того времени. «Расшифровывается» оно как «Революция, Энгельс, Маркс». Отец его был механиком на речных судах, погиб во время финской войны в 1939 году. Мать работала заведующей базой в УРСе Северного управления речного пароходства в Архангельске.

Рэм рано повзрослел. В выборе профессии сомнений не было. Он мечтал стать моряком и в 1944 году после окончания семилетки поступил в Архангельское мореходное училище на судоводительское отделение, которое окончил в 1948 году.

После завершения обучения работал на судах Северного пароходства в должности помощника капитана. Прошел путь от 4-го помощника капитана до старпома. В его послужном списке много благодарностей. После смерти матери Рэм Смирнов был откомандирован в Мурманское морское пароходство. Где продолжил работать в должности старшего помощника капитана.

Вскоре подал документы в ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова на судоводительский факультет. Учиться пришлось заочно. В 1966 году получил диплом о высшем образовании. Продолжил работу в должности капитана на судах Мурманского морского пароходства.

Как лучший работник был назначен в Болгарию капитаном сухогруза «Авиор» (порт Варна). Вскоре в Болгарию приехала и его семья - жена Лидия и дети, сын Андрей и дочь Алла. По

рассказам дочери, отец начал брать уроки болгарского языка. Рэм Германович был достаточно одаренным человеком. На сухогрузе в кают-компании стоял рояль, и он очень быстро освоил инструмент и любил играть на нем. Также он хорошо рисовал, писал стихи.

В начале апреля 1970 года сухогруз «Авиор» шел курсом на Кубу. Утром 10 апреля вахтенный сообщил о замеченных ракетах красного цвета. Это значило, что кто-то попал в беду. Подошли ближе и увидели ползато-пленную советскую субмарину без хода и связи. Много подводников было на палубе. Сразу же были предприняты меры к спасению экипажа. В Варну, а потом в Москву была передана радиogramма о случившемся с АПЛ. Кружившие в небе самолеты НАТО до подхода «Авиора» сбрасывали радиобуи, рассчитывая заполучить советскую АПЛ в качестве трофея. Пилоты вели фотосъемку, не оказывая помощи подводникам. Шла холодная война.

Смирнов был опытный капитан, «Авиор» максимально близко подошел к субмарине, что было небезопасно. Разговаривали через рупор. С «Авиора» были спущены шлюпки, и часть экипажа АПЛ была переправлена на сухогруз. Начался шторм. «Авиор» оставался рядом до подхода советских судов, защищая лодку от волн. Через него шли радиogramмы.

Благодаря умелым слаженным действиям капитанов судов и их экипажей были спасены 73 подводника. Когда подошли советские суда, подводников

переправили на теплоход «Касимов». «Авиор» лег на свой прежний курс.

К сожалению, при разыгравшемся 9-балльным шторме подошедшими судами взять АПЛ на буксир не удалось. Толстые канаты рвались от шквального ветра.

Героизм был проявлен не только военными, но и моряками торгового флота. Эти суда не имели специализированного оснащения для спасательных работ, но, несмотря на разыгравшуюся непогоду, сразу откликнулись на сигнал SOS, переданный с сухогруза «Авиор». Это были суда: «Комсомолец Литвы», «Саша Ковалев», «Касимов», «Харитон Лаптев». На всех транспортах были выпускники ЛВИМУ имени адмирала Макарова и самого старейшего Архангельского мореходного училища. Несмотря на опасность и возможность радиационного заражения, капитаны торговых судов и члены их экипажей показали пример морского братства и находились рядом с ползато-пленной лодкой в надежде с рассветом все-таки взять ее на буксир. На лодке оставались 22 добровольца вместе с командиром Бессоновым.

АПЛ К-8 затонула под утро 12 апреля в темноте. Были немедленно спущены вельботы для спасения подводников, оставшихся для несения последней вахты на К-8. К сожалению, спасти не удалось никого, так как шторм не оставил людям ни одного шанса. АПЛ ушла на дно почти на 5 км. Это была первая потеря советского атомного подводного флота.

Владимир Стойнов, член болгарского экипажа вспоминает: «Дня через три

по радио «Голос Европы» мы услышали, что советская атомная лодка затонула. Думали, что людям все-таки удалось спастись. И только спустя много лет мы узнали, что на лодке в момент аварии погибли 52 подводника».

Два капитана надеялись встретиться в Мурманске, но этого не случилось. Командир АПЛ К-8 В. Б. Бессонов погиб, Р. Г. Смирнов был отозван из Болгарии и переведен в Южфлот. Сухогруз «Авиор» переименовали в «Хаджи Димитр».

Хотя история АПЛ К-8 окончилась трагедией и потерей субмарины, подвиг моряков военного и торгового флота является примером для многих поколений тех, кто выбрал морскую профессию.

Закрытым Указом экипаж К-8 награжден правительственными наградами. Командир Всеволод Бессонов удостоен звания Героя Советского Союза посмертно, погибшие подводники награждены орденом Красной Звезды.

Капитан Рэм Смирнов отмечен наградами Болгарии. От командования Северного флота ему был вручен именной бинокль. Но есть и другая благодарность - от 73 спасенных членов экипажа АПЛ К-8. В личном деле Рэма Смирнова нет ни одного слова о произошедшем в Бискае в 1970 году.

В дальнейшем Р. Г. Смирнов работал в Москве, в Министерстве морского флота. В 2004 году его не стало. Много раз Рэм Смирнов пытался опубликовать записки о событиях тех дней, но все попытки были безуспешны. Рукопись не принимали из-за грифа «Совершенно секретно» на этой истории.

Спустя 46 лет благодаря поисковой работе, которую проводят курсанты ГУМРФ группы «Морская вахта памяти», ветераны-подводники 7-й дивизии СФ, совет родственников АПЛ К-8, имена героев-подводников были увековечены на малой родине.

16 марта 2017 года в ГУМРФ имени Макарова состоялось мероприятие по занесению имен Бессонова В. Б. и Смирнова Р. Г. на страницы Золотой книги Санкт-Петербурга. Ветеранами ВМФ была изготовлена и передана в ГУМРФ мемориальная доска капитану Мурманского пароходства Рэму Смирнову.

Сегодня семья Смирнова проживает в Москве. Дочь Алла стала морским переводчиком. Сын Андрей тоже окончил ЛВИМУ имени Макарова, стал капитаном. На его долю выпала другая история. В 1986 году в Атлантике потерпела бедствие АПЛ К-219. Тогда Андрей был старпомом на лесовозе «Бакарица» Северного пароходства. Его судно пришло на помощь попавшим в беду подводникам. Большая часть экипажа была спасена. И вновь в трудную минуту были рядом моряки военного и торгового флотов.

Материал предоставлен советом родственников АПЛ К-8 и руководителем группы «Морская вахта памяти» ГУМРФ М. А. РУСИНОЙ.



МОРСКОЙ ЛАУРЕАТ

Капитан Мурманского морского пароходства Загорский Альфред Федорович хорошо знаком ветеранам и старожилам компании. Он работал на судах ММП более полувека, прошел все ступени карьерной лестницы, начиная с третьего помощника капитана. Сегодня мой рассказ об этом заслуженном моряке.

ПРИНИМАЙ РЕШЕНИЯ САМОСТОЯТЕЛЬНО

Сегодня, оценивая свой профессиональный путь, Загорский признается, что, работая с разными капитанами, от каждого брал частицу их опыта. Со временем пришло осознание, что научиться можно не у того, кто все знает, все умеет, а у того, кто позволяет тебе делать то, что умеет делать он.

- Я лично больше всего взял знаний по профессии не у потрясающе знающего капитана Николаева, с которым работал два года, а у капитана Ветрова. Он пришел на судно, вызвал меня и сказал: «Чиф, принимай решения сам, не беспокой меня без надобности!» - вспоминает Альфред Федорович.

Однажды под его контролем велась погрузка пластиковых труб, и их загрузили неправильно. Вышли в рейс на Канаду, пришлось перегружать трубы в штормовых условиях. Сам допускаешь ошибки - сам их исправляй! Тогда он прошел настоящую школу борьбы на выживание.

- И еще помню - мне все разрешал капитан Смородин, который говорил: «Иди и делай!». А это значит: ты делай, а отвечать буду я, - вспоминает Альфред Федорович.

Позже, будучи капитаном, Загорский убедился в том, что это была школа не только для него, но и для тех, кому когда-то потребуется его помощь.

ЛАУРЕАТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРЕМИИ

Длительное время теплоход «Тикси» работал на линии Мурманск - Дудинка. Самый толстый лед на этой трассе в Енисейском заливе. Его толщина 1-1,5 метра. Капитан Загорский обратил внимание на то, что из-под винтов при проходе судна выходит большая льдина, на которой видны спирали следов от винта. Официально глубина там 9,8 м. И, чтобы нарисовать такую спираль, пароход должен прижать льдину и тогда по ней проскользнуть. Только

так может оставаться след от винта. При этом осадка судна - 9 м. Если к этому добавить метр льда, то уже глубина получается 10 м. При каждом проходе лед воздействует на днище. А это значит, что судно перекачивается, как бы гнется. Специалисты знают, что на большой волне судно, словно изгибается. Капитан дождался момента, когда теплоход поставят в док, и осмотрел днище. Увидел, что никаких последствий от прохода во льду на днище нет, а значит, и опасности никакой для судна нет.

- Я копил опыт, наблюдал за поведением судна и понял, что можно брать на борт груза на 1000 тонн больше, - вспоминает Альфред Федорович.

В какой-то раз он увидел на столе у своего диспетчера таблицу. На ней были показатели грузоперевозок. Оказалось, что за 11 месяцев «Тикси» перевез сверх плана около 12 тысяч тонн. Это был наибольший положительный результат для данной серии судов.

На мой вопрос, как он стал лауреатом Государственной премии, Загорский скромно ответил:

- Поскольку я человек непубличный, то думаю, что это произошло так: пришел в пароходство начальником В. В. Белецкий. У нас он был человеком новым, у него не было в коллективе друзей. По разнарядке потребовалось дать кандидатуру на присуждение Государственной премии, и он увидел результаты работы нашего экипажа. В результате была представлена моя кандидатура. Когда мне сообщили об этом, я не понял, что это такое. Мы на «Тикси» выходили из Югорского Шара. Я был занят проходом в сложном льду. Начальник радиации мне сообщил, что поступила радиограмма. Я спросил: «Что там такое?». Он сказал: «Вы стали лауреатом Государственной премии».

Вот эта телеграмма: «Примите от комиссии по премии Совета Министров СССР сердечные поздравления



с присвоением вам почетного звания Лауреата Премии Совета Министров СССР и пожелания доброго здоровья, дальнейшей плодотворной работы на благо нашей социалистической Родины. Председатель комиссии Подпись В. Л. Толстых». В лауреатском дипломе говорится, что 25 апреля 1987 г. постановлением Совета Министров СССР премия присуждена Загорскому А. Ф. за разработку и промышленное внедрение в 1980-85 годах межотраслевого транспортного комплекса по доставке Северным морским путем труб большого диаметра на строительство газотранспортных систем в районах Крайнего Севера Тюменской области. Этому сообщению Загорский не придавал особого значения, ведь до этого ему неоднократно присваивали звания «Лучший капитан» Мурманского пароходства, Министерства морского флота и т. д.

К диплому полагалась премия. В это время в Спитаке (Армения) произошло землетрясение, и он попросил перевести лауреатскую премию в фонд пострадавших в Спитаке от всего экипажа «Тикси». Он и сейчас не знает, какая это была сумма.

УЧИТЕЛЬ

В 1979 году после окончания отпуска Загорского направили на теплоход «Вася Шишковский», ранее он ходил на теплоходе «Гая Комлева». В службе кадров его предупредили, что на судне работает женщина-штурман Людмила Тибряева. Он о ней раньше даже не слышал. Начал упорно возражать, но ему сказали, что в рейсе должен быть хотя бы один штурман, работавший в предыдущем плавании. Суда типа «пионер» были уже не новые, на них было много переделок, и надо, чтобы кто-то знал их особенности. Капитан вынужден был согласиться. А вскоре оценил достоинства этого штурмана.

Тибряева дисциплинирована, она не принимала алкоголь, четко исполняла приказы капитана. Людмила часто обращалась к нему с вопросами, и капитану было приятно давать ей советы и наблюдать, как она их исполняет. «А так как я любитель учить, то мне это как-то импонировало», - рассказывает Альфред Федорович.

- Существует мнение, что я сделал Людмилу Анатольевну Тибряеву капитаном. Но это не так. Я предоставлял ей возможность самой стать капитаном. После «Васи Шишковского» Тибряева пришла ко мне на теплоход «Тикси» на должность второго помощника капитана. Так вот, Людмиле Анатольевне я помог тем, что практически всегда ей доверял. Вспоминаю, всегда беспокоился при прохождении пролива Зунд, где множество частных

яхт. Но у нее все получалось. Она не знала о моем беспокойстве.

И все-таки моряки старались беречь и оберегать ее. Раньше не было женщин среди судоводителей, и когда судно приходило в зарубежные порты, то нередко приходили агенты или другие представители портовых служб и просили разрешения пригласить старпома в ресторан или в гости. Как-то в Роттердаме теплоход стоял под погрузкой труб. В каюту капитана вошла Людмила, сказала, что ее пригласили в город, и попросилась отпустить ее. «Конечно, идите!» - сказал Загорский. Это была не ее вахта, но она должна была контролировать погрузку. Она ушла. Во время погрузки капитан находился в каюте и вдруг услышал страшный удар. Судно сильно содрогнулось. Он выскочил из каюты на палубу. Оказалось, что трубы, раскачиваясь, ударили в переборку. Вахтенный помощник сообщил, что что-то случилось во втором трюме. Загорский бросился туда. К перегородке было не подобраться. Все заложено трубами. Появилась мысль о том, что можно посмотреть эту переборку с третьего трюма. В состоянии смуты он совсем забыл, что в третьем трюме тоже идет погрузка. Опустил ногу в лючок трюма, и в тот же момент что-то страшно ударило его по ноге. Надо сказать, что трубы большого диаметра заточены под сварку. Они как ножи. Капитана спасло то, что боковины трапа сильно выступали, и ногу просто прижало. С окровавленной ногой он вылез из люка. Вот тогда он подумал и порадовался, что Людмилы не оказалось на судне и что это случилось не с ней, а с ним.

Произошло стечение обстоятельств, и управлять этими обстоятельствами на судне не всегда возможно. Он, опытный капитан, но не проявил себя как опытный специалист. Он не рассказал ей о случившемся - она бы чувствовала себя виноватой. Нельзя считать, что с опытным человеком подобное на судне не может произойти. Такие случаи не говорят об опыте, а говорят о том, что на судне всегда и во всем следует быть осторожным.

Уже перед самым назначением Тибряевой на капитанскую должность судно направили в Тикси. В рейс пошел капитан-наставник Ленский, который высоко оценил профессиональные способности Тибряевой, а Загорский из этого рейса вышел убежденным в том, что он мог бы спокойно уйти в отпуск, так как на судне есть готовый капитан. И он дал радиограмму в службу кадров о готовности Людмилы Анатольевны самостоятельно управлять судном. Она оправдала его доверие и считает Загорского своим учителем.

Я ЛЮБИЛ СВОЮ РАБОТУ

Во время учебы Загорского в Макаровке на третьем курсе 12 курсантов, будущих судоводителей, послали на практику на пароход «Дежнев» Мурманского пароходства.

Пришли из Мурманска в Архангельск. Большинство курсантов стали выбирать суда и предприятия такие, где можно заработать. У Загорского в училище было 16 выговоров, и если бы он ушел с судна, то его могли бы отчислить из мореходки. Поэтому он остался на «Дежнев». В итоге те, кто искал, где лучше платят, почти ничего не заработали, а курсант Загорский заработал на практике 3,5 тысячи рублей. На следующий год его при-

Начало. Продолжение на 7-й стр.



А. Загорский (справа).



Продолжение. Начало на 6-й стр.

гласили вновь во время практики на «Дежнев», и он уже заработал 7 тысяч.

- Я безумно любил свою работу. Ко мне прекрасно относились люди. Мне нравилось, когда мои действия получали высокую оценку специалистов. И понимал: чтобы так было всегда, я сам должен делать все, как я это делаю, и даже лучше, - размышляет Альфред Федорович.

Работать Загорский действительно умел. Об этом свидетельствуют полученные им высокие награды.

РОДОСЛОВНАЯ

Родословная у Загорского богатая. В 1905 году его родственник был губернатором Петербурга. В 1918 году дед вернулся с Первой мировой войны командиром дивизии конногрендерского полка. В доме всегда была книга «История конногрендерского полка», которая в детстве стала настольной книгой Альфреда Федоровича. Дед был дворянином. Его семья имела несколько имений.

Когда началась революция, дед решил бежать из Петербурга. Его схватили красноармейцы и хотели повесить. Но в это время рядом оказался кто-то из конногвардейцев, и его отбили. Семья переехала из Петербурга в Смоленск. В семье было табу на тему родословной и разговоры о прошлом близких людей.

Его отец имел немецкую фамилию, но по национальности был поляк. Но жить с немецкой фамилией в стране, которая воевала с немцами, было не просто. Поэтому детство у Загорского было непростым, особенно сложно пришлось в школьные годы, когда был вынужден доказывать, что он не немец, а поляк, и его начинали дразнить ляхом. В седьмом классе Альфреду поменяли фамилию. Он стал Загорским.

Учился плохо.

- За десять лет я не выполнил ни одного домашнего задания. Но читал везде: на уроках, на переменах, на лекциях, - признается Загорский.

Все свободное время мальчик отдавал книгам. Перечитал все тома от корки до корки Грина, Майн Рида, Джека Лондона и т. д. - все книги районной библиотеки Дома пионеров. В восьмом классе подросток дал слово матери, что будет хорошо учиться, и окончил школу с отличием.

СЕМЬЯ

Несмотря на длительность отрыва от берега, капитан Загорский создал и сохранил свою семью.

- Все мои друзья женились единожды. Мы один раз создали семьи и сохранили их. Как-то я задумался о том, любил ли я кого в жизни. И пришел к выводу, что нет, не любил. Я любил только свою работу. Это я понял перед самым уходом из жизни моей жены. Она сказала, что никогда не чувствовала себя богатой. Я понял, что не о деньгах она говорила. Они у нее были. Она не чувствовала себя счастливой, а счастливой можно сделать только любимую женщину, - говорит Загорский.

Загорский на пенсии. В Санкт-Петербурге, где он живет, у него дочь-

врач и внуки-двойняшки. Им уже по 16 лет.

- Они не испытывают ко мне большого интереса. Они росли без меня. Я никогда не рассказывал им о своей работе. Боялся, что могу увлечь мальчиков своими рассказами о морской романтике, - говорит Альфред Федорович.

Дома у него огромная библиотека. Все свободное время он, как и прежде, отдает книгам.

Валентина КАРЕПОВА.



ПРИРОДООХРАННАЯ ПРОКУРАТУРА РАЗЪЯСНЯЕТ ПРАВИЛА ПРЕБЫВАНИЯ ГРАЖДАН В ЛЕСАХ В ПОЖАРООПАСНЫЙ ПЕРИОД

В соответствии с лесным законодательством Российской Федерации граждане имеют право свободно и бесплатно пребывать в лесах и для собственных нужд осуществлять заготовку и сбор пищевых лесных ресурсов, а также недревесных лесных ресурсов.

К пищевым лесным ресурсам относятся дикорастущие плоды, ягоды, орехи, грибы, другие пригодные для употребления в пищу лесные ресурсы.

На территории Мурманской области запрещается осуществлять заготовку и сбор грибов и дикорастущих растений, виды которых занесены в Красную книгу Российской Федерации и Красную книгу Мурманской области, а также грибов и дикорастущих растений, которые в соответствии с федеральным законом «О наркотических средствах и психотропных веществах» от 08.01.1998 № 3-ФЗ признаются наркотическими средствами.

К недревесным лесным ресурсам, заготовка и сбор которых разрешена на территории Мурманской области, относятся пни, береста, кора деревьев и кустарников, хворост, веточный корм, еловая, пихтовая и сосновая лапы, мох, лишайники, лесная подстилка, камыш, тростник и подобные лесные ресурсы.

Во время пребывания в лесах граждане обязаны соблюдать правила пожарной и санитарной безопасности в лесах.

Свободное пребывание граждан может быть запрещено или ограничено в лесах, которые расположены на землях обороны и безопасности, зем-



лях особо охраняемых природных территорий, иных землях, доступ граждан на которые запрещен или ограничен в соответствии с федеральными законами.

Кроме того, пребывание граждан в лесах на территории субъекта Российской Федерации либо его части может быть временно ограничено по решению уполномоченных органов исполнительной власти.

Всего с начала пожароопасного сезона 2018 года на территории Мурманской области зарегистрировано 99 лесных пожаров, общая площадь, пройденная огнем, составила 8 552,12 га.

Анализ статистики возникновения лесных пожаров показал, что нередкой причиной возникновения огня является человеческий фактор: непоту-

шенные костры, брошенные спички и окурки, легковоспламеняющиеся бы-

товые отходы. С учетом установившейся жаркой ветреной погоды указанные факторы привели к быстрому распространению огня и существенному увеличению площади горения. На территории региона объявлена чрезвычайная ситуация.

Приказом министерства природных ресурсов и экологии Мурманской области от 23.07.2018 № 311 на территории региона введено ограничение пребывания граждан в лесах и въезда в них транспортных средств.

Только ответственное отношение жителей Кольского полуострова позволит снизить невосполнимый ущерб северной природе. В период действия ограничений откажитесь от выездов на природу и разведения открытого огня, не оставляйте в лесу отходы, в особенности отходы стекла и пропитанные горючими веществами материалы.

ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА
ГАЗЕТЫ «АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»



арктическая
Звезда

Ежемесячная информационно-аналитическая газета





ГОРДОСТЬ КОМПАНИИ - ЛУЧШИЕ РАБОТНИКИ!

Накануне нашего профессионального праздника - Дня работников морского и речного флота - в Мурманском морском пароходстве в торжественной обстановке состоялась ежегодная церемония награждения лучших специалистов компании.

В этом году наград удостоилось более 200 работников флота и береговых служб. 20 человек были размещены на Доске почета, которую установили в холе здания на улице Коминтерна, 15.

Публикуем списки поощренных и еще раз от всей души поздравляем всех с заслуженными наградами. Желаем крепкого флотского здоровья, мира, добра и семейного благополучия!

К ДНЮ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА В 2018 ГОДУ НАГРАЖДЕНЫ

Знаком «За безаварийную работу на морском транспорте»

Анисимов Алексей Федорович - капитан т/х «Индиго»;
Барабанов Константин Алексеевич - капитан т/х «Варзуга»;
Кукобко Михаил Михайлович - капитан т/х «Капитан Данилкин»;
Медведев Виталий Сергеевич - старший механик т/х «Индиго»;
Мельниченко Владимир Владимирович - капитан т/х «Виктор Ткачев»;
Меньшиков Алексей Сергеевич - старший механик л/к «Владимир Игнатюк»;
Новиков Алексей Геннадиевич - капитан т/х «Петр Великий»;
Ноговицын Сергей Александрович - капитан т/х «Грумант»;
Нуждин Сергей Юрьевич - старший механик т/х «Капитан Данилкин»;
Пашков Сергей Васильевич - капитан т/х «Клавдия Еланская»;
Рапацевич Николай Васильевич - капитан т/х «Клавдия Еланская»;
Тихоньких Владимир Владимирович - старший механик т/х «Варзуга»;
Тюрин Дмитрий Васильевич - старший механик т/х «Клавдия Еланская».

Почетной грамотой губернатора Мурманской области

Романчук Михаил Иванович - боцман т/х «Кузьма Минин»;
Смородин Александр Максимович - 2-й механик т/х «Северная Земля».

Благодарностью губернатора Мурманской области

Аляпкина Елена Владимировна - ведущий специалист производственно-финансового отдела;
Ганущак Оксана Михайловна - бортпроводник т/х «Клавдия Еланская»;
Герасимчук Олег Владимирович - боцман т/х «Петр Великий»;
Козырев Валерий Иванович - электромеханик т/х «Новая Земля»;
Кондратьева Марина Федоровна - буфетчик т/х «Виктор Ткачев»;
Мельницкий Станислав Леонидович - капитан т/х «Северная Земля»;
Новикова Евгения Александровна - начальник валютно-финансовой службы;
Саламатина Ольга Николаевна - буфетчик т/х «Иван Лопатин»;
Стефанкин Михаил Владимирович - судовой врач т/х «Клавдия Еланская»;
Усанов Евгений Александрович - старший моторист т/х «Клавдия Еланская».

Благодарственным письмом губернатора Мурманской области

Балтян Ирина Флоридовна - начальник производственно-финансового отдела;
Голованов Сергей Анатольевич - старший помощник капитана т/х «Иван Папанин»;
Решетникова Ирина Владимировна - заместитель главного бухгалтера - начальник отдела внутреннего аудита, налогов и отчетности;
Трунов Альберт Николаевич - 3-й механик т/х «Северная Земля»;
Фисенко Мария Вениаминовна - ведущий специалист пресс-службы.

Почетной грамотой главы муниципального образования г. Мурманск

Лисицинский Владимир Семенович - старший механик т/х «Виктор Ткачев»;
Маслов Роман Клавдиевич - заместитель начальника правового управления (по претензиям и страхованию);
Минкевич Юрий Иосифович - боцман т/х «Клавдия Еланская»;
Павлов Геннадий Федорович - донкерман-моторист т/х «Котлас»;
Самедов Малик Мазахир оглы - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская».

Благодарственным письмом главы муниципального образования г. Мурманск

Ахметсафин Минсалих Минасыхович - старший механик т/х «Северная Земля»;
Григоренко Евгений Васильевич - капитан т/х «Грумант»;
Завизион Алексей Евгеньевич - 2-й механик т/х «Варзуга»;
Крисан Сергей Михайлович - старший механик т/х «Иван Папанин»;
Кукобко Григорий Михайлович - боцман т/х «Капитан Данилкин»;
Куликова Ольга Николаевна - ведущий специалист производственно-финансового отдела;
Кухта Алевтина Леонидовна - повар 2-й категории т/х «Клавдия Еланская»;
Любимов Алексей Валерьевич - капитан т/х «Хатанга»;
Нагервадзе Лилия Николаевна - буфетчик т/х «Варзуга»;
Пресняков Владимир Станиславович - капитан т/х «Кузьма Минин»;
Тепляков Виталий Павлович - матрос 1-го класса т/х «Новая Земля»;
Узелков Николай Александрович - старший механик т/х «Котлас»;

Шарапов Александр Викторович - матрос 1-го класса т/х «Клавдия Еланская».

Почетной грамотой Мурманской областной думы

Багрей Юрий Иванович - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Поморье»;
Жирнова Анастасия Александровна - начальник административно-хозяйственной службы;
Кошук Анатолий Михайлович - моторист 1-го класса - токарь-кладовщик т/х «Заполярье»;
Скоснягин Павел Иванович - матрос 1-го класса т/х «Кузьма Минин»;
Тесликова Юлия Иосифовна - бортпроводник т/х «Клавдия Еланская»;
Щукина Фаина Ивановна - ведущий специалист отдела контроля собственности.

Благодарственным письмом Мурманской областной думы

Брянкина Ирина Ришатовна - начальник пресс-службы;
Бубнов Кирилл Анатольевич - 3-й механик л/к «Владимир Игнатюк»;
Зыкина Татьяна Александровна - ведущий специалист отдела корпоративных отношений;
Келлер Анастасия Анатольевна - ведущий специалист административно-хозяйственной службы;
Козловский Василий Васильевич - капитан л/к «Владимир Игнатюк»;
Кузнецов Сергей Павлович - старший помощник капитана т/х «Индиго»;
Роговая Елена Николаевна - буфетчик т/х «Поморье»;
Скаковская Елена Георгиевна - бортпроводник т/х «Клавдия Еланская»;
Сокольников Василий Иннокентьевич - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Котлас»;
Таныгина Екатерина Сергеевна - заместитель начальника правового управления (по юридическому обеспечению коммерческих и трудовых отношений);
Торгованова Полина Федоровна - повар 2-й кат.-буфетчик т/х «Котлас»;
Човгун Владимир Николаевич - повар 2-й кат.-пекарь т/х «Индиго».

Почетной грамотой ОАО «Мурманское морское пароходство»

Агаркова Любовь Ивановна - бортпроводник т/х «Клавдия Еланская»;
Александров Вячеслав Геннадьевич - боцман т/х «Юрий Аршеневский»;
Антипов Владимир Иванович - старший помощник капитана т/х «Клавдия Еланская»;
Арендарчук Аркадий Васильевич - 2-й помощник капитана т/х «Юрий Аршеневский»;
Бабин Андрей Леонидович - боцман т/х «Индиго»;
Балаша Александр Александрович - моторист 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Балезин Борис Викторович - матрос 1-го кл. т/х «Заполярье»;
Береснев Владимир Иванович - матрос 1-го кл. т/х «Виктор Ткачев»;
Бобыкин Александр Александрович - старший моторист-матрос т/х «Кузьма Минин»;
Бочаров Сергей Валерьевич - моторист-электрик 1-го кл. т/х «Заполярье»;

Бурдин Николай Георгиевич - электромеханик т/х «Новая Земля»;
Вивиорра Сергей Игоревич - капитан т/х «Иван Лопатин»;
Викарий Виктор Николаевич - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Гараза Геннадий Вячеславович - матрос 1-го кл. т/х «Заполярье»;
Глухов Валерий Алексеевич - 3-й помощник капитана т/х «Клавдия Еланская»;
Гнилозубенко Виталий Иванович - боцман т/х «Северная Земля»;
Голованов Юрий Васильевич - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Денисова Елена Константиновна - уборщик служебных помещений группы хозобслуживания зданий;
Денчук Наталья Алексеевна - бортпроводник т/х «Клавдия Еланская»;
Десятский Александр Геннадиевич - 2-й электромеханик т/х «Юрий Аршеневский»;
Дмитренко Дмитрий Павлович - старший помощник капитана т/х «Северная Земля»;
Доможирова Оксана Васильевна - бортпроводник т/х «Клавдия Еланская»;
Ерошкин Олег Сергеевич - 2-й механик т/х «Хатанга»;
Ефремов Вячеслав Юрьевич - моторист-электрик 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Жарких Александр Николаевич - старший моторист т/х «Клавдия Еланская»;
Живов Александр Викторович - 2-й электромеханик т/х «Юрий Аршеневский»;
Зюзин Виктор Иванович - старший электрик т/х «Клавдия Еланская»;
Казак Ирина Игоревна - ведущий юрист-консульт правового управления (по административной и налоговой практике);
Карпенко Петр Андреевич - старший моторист-матрос т/х «Северная Земля»;
Карушев Василий Ефимович - старший моторист-матрос т/х «Индиго»;
Катков Алексей Михайлович - моторист 1-го кл.-токарь-кладовщик т/х «Юрий Аршеневский»;
Кашутин Эдуард Павлович - боцман т/х «Заполярье»;
Кирилин Алексей Анатольевич - старший помощник капитана т/х «Юрий Аршеневский»;
Королева Анна Анатольевна - ведущий специалист производственно-финансового отдела;
Костомаров Максим Юрьевич - матрос 1-го кл. т/х «Поморье»;
Кочетова Екатерина Сергеевна - заместитель начальника валютного отдела;
Кривченко Михаил Иванович - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Виктор Ткачев»;
Кудрявцев Евгений Игоревич - 4-й механик т/х «Клавдия Еланская»;
Кузнецов Олег Анатольевич - донкерман-моторист т/х «Индиго»;
Кулева Татьяна Александровна - заместитель начальника отдела финансовых операций и отчетности;
Кучинский Николай Павлович - моторист 1-го кл. - токарь-кладовщик т/х «Иван Папанин»;
Куштыма Андрей Викторович - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;



Лайтер Анатолий Васильевич - слесарь-сантехник 3-го разр. группы ремонта зданий и сооружений;
Ларченко Олег Леонидович - боцман т/х «Хатанга»;
Лобанов Владимир Иванович - старший помощник капитана т/х «Всеволод Белецкий»;
Лопинцева Светлана Анатольевна - начальник отдела контроля собственности;
Лыткина Кристина Валентиновна - буфетчик т/х «Северная Земля»;
Ляшенко Станислав Евгеньевич - старший помощник капитана т/х «Новая Земля»;
Максимов Александр Николаевич - повар 2-й кат. т/х «Кузьма Минин»;
Маров Александр Евгеньевич - матрос 1-го кл. т/х «Варзуга»;
Момотов Игорь Геннадьевич - старший моторист т/х «Клавдия Еланская»;
Моругина Алла Михайловна - уборщик служебных помещений группы хозобслуживания зданий;
Музыка Вадим Николаевич - старший помощник капитана т/х «Северная Земля»;
Нажимов Валерий Михайлович - моторист 1-го кл.-токарь-кладовщик т/х «Северная Земля»;
Никитюк Сергей Анастасьевич - матрос 1-го кл. т/х «Петр Великий»;
Ордовенко Владимир Дмитриевич - моторист-электрик 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Осипов Валерий Демьянович - старший помощник капитана т/х «Клавдия Еланская»;
Паламарчук Марина Александровна - повар 2-й кат. т/х «Заполярье»;
Паничев Николай Алексеевич - старший моторист-матрос т/х «Северная Земля»;
Плещев Валерий Владимирович - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Варзуга»;
Плотников Сергей Леонидович - боцман т/х «Котлас»;
Савина Лидия Ивановна - кастелянша-швея гостиницы «Моряк»;

Савцова Виктория Александровна - буфетчик т/х «Клавдия Еланская»;
Сакевич Валерий Андреевич - повар 2-й кат. т/х «Северная Земля»;
Сокольников Ирина Николаевна - повар 2-й кат. т/х «Клавдия Еланская»;
Сугак Светлана Юрьевна - начальник отдела учета ТМЦ и капвложений;
Сыкулев Эдуард Анатольевич - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Теков Анатолий Антонович - слесарь-сантехник 4-го разр. группы ремонта зданий и сооружений;
Ткаченко Степан Вячеславович - дневальный т/х «Иван Папанин»;
Толчин Павел Геннадьевич - механик по судовым системам т/х «Клавдия Еланская»;
Туваев Владимир Валентинович - электромеханик т/х «Заполярье»;
Турутов Игорь Петрович - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Юрий Аршеневский»;
Хайруллова Анна Александровна - заместитель начальника службы информационных технологий;
Хитрик Светлана Ивановна - повар 2-й кат.-пекарь л/к «Владимир Игнатюк»;
Худякова Анастасия Петровна - буфетчик-камбузник ледокола «Владимир Игнатюк»;
Черепухин Андрей Иванович - капитан т/х «Виктор Ткачев»;
Черкасов Виктор Иосифович - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Шкрядина Ольга Сергеевна - заместитель начальника производственно-финансового отдела;
Шорина Анжела Семеновна - бортпроводник т/х «Клавдия Еланская»;
Яблонцева Светлана Амирзяновна - повар 2-й кат. т/х «Юрий Аршеневский».

Благодарностью генерального директора ОАО «Мурманское морское пароходство»

Артеменко Сергей Александрович - боцман т/х «Заполярье»;
Балтачев Рашит Гатытович - старший моторист-матрос т/х «Капитан Данилкин»;

Балыбин Артур Юрьевич - 3-й помощник капитана т/х «Заполярье»;
Бармин Валерий Юрьевич - 1-й (старший) электромеханик т/х «Индиго»;
Бахмутская Елена Владимировна - уборщик служебных помещений группы хозобслуживания здания;
Голубев Сергей Викторович - водитель легкового автомобиля службы вспомогательного флота, гидротехнических сооружений и транспорта;
Дудин Павел Владимирович - матрос 1-го кл. т/х «Иван Лопатин»;
Дутко Дмитрий Николаевич - матрос 1-го кл. т/х «Новая Земля»;
Егоров Александр Владимирович - 3-й помощник капитана т/х «Всеволод Белецкий»;
Заставный Василий Васильевич - боцман т/х «Грумант»;
Зеновский Даниил Владимирович - 3-й механик т/х «Новая Земля»;
Икконен Владимир Владимирович - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Иван Папанин»;
Кочкин Андрей Михайлович - 4-й механик т/х «Новая Земля»;
Махрачев Константин Анатольевич - 3-й помощник капитана т/х «Новая Земля»;
Пипа Николай Михайлович - старший моторист-матрос т/х «Кузьма Минин»;
Поминов Александр Геннадьевич - старший помощник капитана т/х «Грумант»;
Рощин Петр Александрович - 2-й помощник капитана т/х «Поморье»;
Сабаева Валентина Владимировна - экономист 1-й кат. отдела финансовых операций и отчетности ДЭиФ;
Сергеева Инга Николаевна - маляр 4-го раз. группы ремонта зданий и сооружений;
Худавердян Гарник Размирович - 4-й механик т/х «Заполярье»;
Чепига Александр Николаевич - 2-й помощник капитана т/х «Котлас»;
Черепанов Александр Яковлевич - 2-й механик т/х «Новая Земля».

Почетным званием «Ветеран труда ОАО «Мурманское морское пароходство»

Слепухин Александр Николаевич - 2-й механик т/х «Поморье»;
Сыкулев Эдуард Анатольевич - матрос 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Цуманков Геннадий Николаевич - капитан т/х «Хатанга»;
Мекшун Василий Михайлович - электросварщик 3-го разр. группы ремонта зданий и сооружений.

«Лучший в профессии молодой специалист в 2017 году»

по специальности «судоводитель»

Беленко Константин Владимирович;
Иванов Павел Александрович;
Балыбин Артур Игоревич.

по специальности «судовой механик»

Макаров Анатолий Викторович;
Ширяев Дмитрий Вячеславович;
Мальцев Александр Дмитриевич.

по специальности «судовой электромеханик»

Лукин Максим Андреевич;
Филиппов Павел Николаевич;
Марчук Кирилл Андреевич.

Размещены на Доске почета ОАО «ММП»

Кислов Николай Павлович - водитель;
Гусева Лариса Анатольевна - ведущий специалист отдела внутреннего аудита, налогов и отчетности;
Гулак Марина Евгеньевна - экономист 1-й кат. отдела финансовых операций и отчетности;
Польская Наталья Иосифовна - старший инспектор (по репатриации и паспортно-визовому оформлению) отдела по работе с персоналом (по флоту) УТР;
Переметов Андрей Николаевич - инженер-программист 2-й кат. службы информационных технологий;
Хамзин Мигдаль Алиевич - боцман т/х «Иван Лопатин»;
Давид Николай Николаевич - матрос 1-го кл. т/х «Капитан Данилкин»;
Сморodin Александр Максимович - 2-й механик т/х «Северная Земля»;
Жерита Сергей Петрович - 2-й механик т/х «Заполярье»;
Кузнецов Сергей Павлович - старший помощник капитана т/х «Индиго»;
Козырев Валерий Иванович - электромеханик т/х «Новая Земля»;
Беликов Алексей Васильевич - судовой врач т/х «Клавдия Еланская»;
Старшиков Кирилл Валентинович - старший помощник капитана т/х «Юрий Аршеневский»;
Мокшин Сергей Михайлович - боцман т/х «Всеволод Белецкий»;
Торгованова Полина Федоровна - повар 2-й кат. - буфетчик т/х «Котлас»;
Халикулов Разумрат Бекмурзович - старший механик танкера «Варзуга»;
Барabanов Константина Алексеевич - капитан танкера «Варзуга»;
Беленко Константин Владимирович - старший помощник капитана теплохода «Всеволод Белецкий»;
Макаров Анатолий Викторович - 3-й механик т/х «Варзуга»;
Лукин Максим Андреевич - 3-й электромеханик т/х «Виктор Ткачев».





И ВНОВЬ С ПОБЕДОЙ!

КОНКУРСНАЯ НОМИНАЦИЯ «УСЛУГА ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ»



Морская перевозка пассажиров и грузов на т/х «Клавдия Еланская» на социально значимой линии

Услуга «Морская перевозка пассажиров и грузов на теплоходе «Клавдия Еланская» на социально значимой линии» стала лауреатом регионального конкурса «Лучшие товары и услуги Мурманской области» в 2018 году.

Региональный конкурс «Лучшие товары и услуги Мурманской области», ежегодно проводимый в рамках всероссийского конкурса программы «100 лучших товаров России», существует уже более 20 лет. Победителям конкурса присваивается звание лауреата, выдается почетный диплом и де-

кларация качества услуги, а также предоставляется право использовать знак конкурса в информационно-рекламных целях.

С 1998 года его участниками стали 878 товаров и услуг организаций и предприятий Мурманской области, из них 420 достойно представили регион в федеральном этапе конкурса программы «100 лучших товаров России».

В 2018 году в конкурсе приняло участие 21 предприятие из Мурманска, Североморска, Апатитов, Кольского района, Кировска, Полярных Зорь,

Кандалакши, представившие 34 наименования продукции и услуг: 17 - продовольственной продукции, 16 - услуг для населения и 1 - продукции производственно-технического назначения.

Мурманское морское пароходство - постоянный участник регионального конкурса и победитель. В 2012 году ММП стало лауреатом конкурса за услугу по перегрузке нефти и нефтепродуктов на рейдовом перегрузочном комплексе РПК-1, в 2015 году - за подготовку членов экипажей по безопасности на море в центре по подготовке и переподготовке кадров пароходства. В 2016 году ММП оказалось в числе победителей за проведение испытаний нефтепродуктов, паров нефтепродуктов, огнетушащих жидкостей, пенообразователей, хладагента, которые предоставляет заказчикам теплотехническая лаборатория пароходства.

В этом году Мурманское морское пароходство, как и прежде, стало победителем конкурса. Компания в номинации «Услуги для населения» региональной комиссии представила уникальную в регионе услугу морской перевозки пассажиров и грузов на т/х «Клавдия Еланская» на социально значимой линии. Круглогодично судно выполняет регулярные рейсы в соответствии с расписанием на линии Мурманск - Островной - Мурманск, а в летний период на линии Мурманск - Островной - Чаванга - Мурманск.



Выступление капитана перед жюри.

Жюри, состоящее преимущественно из представителей профильных министерств и контрольно-надзорных органов, оценивало услугу по разным критериям. В итоговом заключении комиссии было указано, что Мурманское морское пароходство является единственной организацией, выполняющей в регионе транспортировку пассажиров по этому маршруту, имеет лицензию и все необходимые документы для осуществления данной деятельности. Одним из важных преимуществ данной социальной услуги является ее ценовая доступность. Тарифы на перевозку адаптированы под пассажиров с разной платежеспособностью.

Сегодня в планах компании - участие в федеральном этапе конкурса программы «100 лучших товаров России», право на участие в котором получают только победители регионального этапа.

«АХ, БЕЛЫЙ ТЕПЛОХОД, БЕГУЩАЯ ВОДА...»

Несмотря на то, что «Клавдия Еланская» постоянно курсирует вдоль побережья Кольского полуострова, жизнь на судне нельзя назвать однообразной. Особенно это касается летнего периода, когда к привычному маршруту до Островного и обратно добавляются заходы судна в поморские села и безлюдные портопункты Терского берега. И тогда для экипажа начинается более оживленная пора, пора туристов, путешественников, исследователей. Об этом в своих рассказах поведал помощник капитана по радиоэлектронике т/х «Клавдия Еланская» Владимир Пантелеев.



Доставка археологов осуществлена.

АРХЕОЛОГИ

Теплоход «Клавдия Еланская» 10 июля осуществил доставку и высадку археологической экспедиции Института изучения материальной истории (ИИМИ) при Санкт-Петербургском государственном университете на необорудованный берег в устье реки Харловки на Кольском полуострове. С борта теплохода участники экспедиции и их снаряжение были переправлены на берег двумя моторными лодками.

Специально для этого теплоход на своем пути в ЗАТО Островной сделал



Карта острова.

месяц в полевых условиях и продолжат раскопки древнего поселения на Кольском полуострове.

Древнее поселение было обнаружено еще в 1948 году. Были найдены древнейшие артефакты - янтарные подвески, возраст которых датируется второй половиной III тысячелетия до нашей эры. Фантастика!

Это период позднего неолита и главный вопрос - как могли жители, обитающие на территории нашей Мурманской области, общаться и торговать с жителями Балтийского региона, откуда предположительно были привезены янтарные подвески.

В прошлом году в период полевой практики было обнаружено древнее захоронение, а также найдены орудия труда, наконечники стрел и глиняная посуда древнего племени, когда-то обитавшего на Кольской земле.

В нынешний сезон планируется расширить зону поиска, определить границы поселения, численность когда-то обитавших здесь людей, собрать материал для определения точного возраста стоянки. Какие еще сенсации ждут нас в этом сезоне? Подождем и будем надеяться на успех и благополучное завершение экспедиции.

Начало. Продолжение на 11-й стр.



заход в небольшую бухту у острова Харлов с красивейшим названием Семиостровье. Капитан судна Николай Рапацевич подвел теплоход на минимально безопасное расстояние к берегу, судно бросило якорь, и на воду спустились резиновую шлюпку. Члены экипажа помогли студентам загрузиться в шлюпку и безопасно доставили их на берег. Семь студентов и два преподавателя кафедры археологии проведут



Археологи переправлены на берег двумя моторными лодками.

Помимо тяжелой археологической работы членам экспедиции придется испытать возможные капризы природы, уберечься от назойливых мошек и, вполне вероятно, от любопытства хозяина этих мест - бурого медведя. В это время медведи подходят к устью реки полакомиться лососем и освежиться в прохладной речной воде. После завершения археологических работ в сезоне 2018 года теплоход «Клавдия Еланская» заберет членов экспедиции к себе на борт и доставит их в Мурманск.

СААМЫ

Теплоход «Клавдия Еланская» уже не первый раз совершает этнографические экскурсии по Кольскому полуострову. 19 июля теплоход доставил саамских пассажиров с руководителем группы легендарной женщиной Ниной Афанасьевой в село Варзино.

Нина Елисеевна - ученый-филолог, работала педагогом, является одним

из авторов первого в мире саамско-русского словаря. До недавнего времени являлась председателем Ассоциации Кольских саамов, была представителем ассоциации в Международном саамском совете. До 2010 года входила в Координационный совет по делам национальностей при правительстве Мурманской области. Нине Елисеевне 78 лет, но многие могут позавидовать энтузиазму и жизнелюбию этой женщины.

На территории России есть много малочисленных народов, которым удастся сохранить свою самобытность, чтить традиции своих предков. Одним из таких этносов являются саамы. Ареал их первоначального распространения - от западных берегов Швеции до Кольского полуострова. Сейчас представителей этой нации можно встретить во многих уголках мира.

Пассажиры т/х «Клавдия Еланская» - бывшие жители деревни Варзино, приезжают почти каждый год на



Представители саамской общины на борту. В центре капитан Н. В. Рапацевич и Н. Е. Афанасьева.



Останки прежнего строения.

место, где когда-то было их жилище. Село Варзино на Кольском полуострове перестало существовать в 1968 году, жителей переселили в Ловозеро, которое стало основным местом постоянного проживания кольских саамов. Вот уже 50 лет жителей села Варзино тянет на места своих предков, где когда-то был их дом, была церковь, школа, где они ловили рыбу в водоемах. Прибыв на место, саамские паломники поставили палатки, развели костер и, как их отцы и прадеды, будут ловить рыбу, готовить традиционные саамские блюда - уху с ягодами, кашу из рыбы с морошкой, жарить на огне рыбку, которой так богаты местные водоемы. Это лосось, кумжа, камбала, голец. Женщины, возможно, сыграют в саамский футбол с мячом, сшитым из шкуры оленя и набитым шерстью.

Отличительная особенность таких экскурсий к местам старых поселений



Обозначенное место.

- это проживание в естественных природных и бытовых условиях, поклонение тем же богам, которым поклонялись их предки, сохранение своих традиций, своей самобытности.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ,
помощник капитана
по радиоэлектронике с борта т/х
«Клавдия Еланская».



Высадка саамов на берег.



Подход к месту выгрузки.



КОРОЛЬ СПОРТА ДЛЯ МАСТЕРОВ И ЛЮБИТЕЛЕЙ

Впервые в своей истории Россия явилась страной-хозяйкой XXI мирового чемпионата по футболу. Какой вид спорта еще собирал в России столько его любителей, причем со всего света?! Яркими костюмами, масками, морем улыбок, песнями и танцами спортивный праздник напоминал бразильский карнавал. Футбол, по утверждению многочисленных знатоков и его приверженцев, – король спорта.

А чем был футбол для моряков Мурманского морского пароходства? Казалось бы, что в силу профессии они далеки от зеленой травки стадионов. Но как тут не вспомнить футбольные поединки в иностранных портах! Понятно, что мы – не профессионалы кожаного мяча, но как отменно было наблюдать забитый мяч в ворота соперника! Как ветерану пароходства мне особенно памятна встреча футболистов дизель-электрохода «Куйбышевгэс» в 1960-70 годах в заграничных портах.

Профессия у нас такая, что играть в футбол доводилось в разных частях света. Это и Куба, и Канада, и даже Арктика, не говоря уже о странах Европы и Азии. Футбол, как составляющая спортивно-развлекательной жизни экипажей, культивировался на большинстве транспортных судов. Ведь футбол – это самый доступный вид спорта, не требующий богатого инвентаря. После длительных переходов через моря и океаны, когда месяцами за бортом «вода, вода, кругом вода», причем соленая и зачастую штормовая, футбол способствовал необходимой разрядке, улучшению физического и морального состояния моряков.

Памятным событием на многие годы был заход «Куйбышевгэса» в небольшой канадский порт Сарния. Тогда это была настоящая сенсация! «Куйбышевгэс» был первым советским судном, посетившим этот порт на Великих озерах. Сарния граничила с США по реке Сент-Клэр и городом Порт-Гурон. Наше судно вызвало огромный интерес у местных жителей.

Жители Сарнии были взбудоражены: на центральном футбольном поле в шесть вечера назначена встреча с командой впервые зашедшего сюда советского судна.

Вереница машин прибыла к борту судна за спортсменами-любителями и болельщиками. Матч проходил по полной программе: местная пресса брала у футболистов интервью, фото- и радиокорреспонденты суетились у кромки поля. В форменных трусах и футболках вышли квалифицированные судьи и местная футбольная команда. У наших моряков – «революционного» цвета красные майки и трусы.

Да, мы проиграли, но к чести моряков, отнюдь не с разгромным счетом. В Сарнии победила дружба! Благодарные за участие во встрече канадцы пригласили вечером на банкет, организованный в помещении футбольного клуба.

Конечно, мы пригласили канадцев с ответным визитом на «Куйбышевгэс» и постарались не ударить лицом в грязь. Наш доброжелательный и приятный собеседник Джон Тейлор – полицейский и футбольный судья, привел на судно троих сыновей от шести до четырнадцати лет. Мне поручили познакомить семью с судном, а детей угостить шоколадными конфетами производства киевской фабрики им. Карла Маркса. Мальчишкам они очень понравились – еще бы, эта сладкая продукция славилась в 1960-70 годы отменными вкусовыми качествами.

Да, есть о чем рассказать ветеранам Мурманского морского пароходства. Ну как тут не вспомнить о футболе в



Арбатаксе, на острове Сардиния в Средиземном море!..

Из далекого и холодного Архангельска мы прибыли в 1970-х годах в этот чудный и редкий по красоте уголок Средиземноморья. Да, здесь было чем полюбоваться! Изумительного цвета прозрачное море, чистейшие с золотистым песком пляжи в окружении величественных скал. Но один грузовой причал в крошечном порту разве мог быстро обработать целую советскую эскадру из Мурманска, Архангельска, Ленинграда?! Суда бросили якоря на рейде Арбатакса...

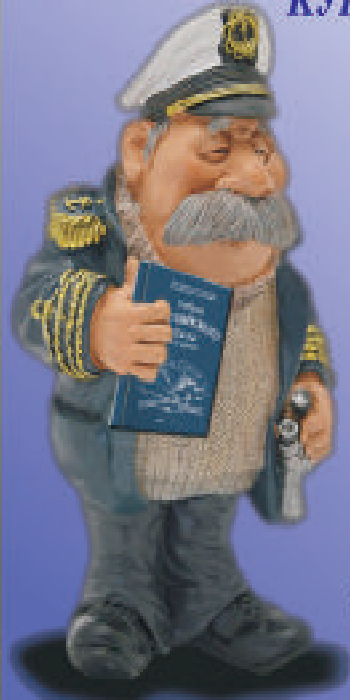
В Арбатаксе было прекрасное футбольное поле. Так почему не устроить спортивные состязания между судовыми командами застрявших на рейде судов?! В этом поддержали моряков и старпом Николай Федорович Смирнов, и первый помощник капитана (помполит, как величали его моряки) Николай Васильевич Тюкачев. И закипели футбольные страсти на зеленом поле острова.

Итальянцы – большие любители футбола, наблюдали за моряками сначала со стороны, затем предложили провести товарищеский матч сборной

команды советских судов против молодежной сборной Арбатакса. Идея понравилась морякам, не мешкая, укомплектовали команду, выбрали капитана и были готовы дать бой шустрому итальянцу.

В назначенный день и час на стадионе собралось все мужское население небольшого города, окруженного с одной стороны морем, с другой – горными склонами. Местным футболистам предстояло показать землякам, кто законодатель в этой игре. А заодно и наказать иностранцев, объявившихся здесь из-за синего моря! Но борьба получилась упорной, в команде моряков играли недавние курсанты мореходок. И счет 2:1 в пользу Арбатакса оказался вполне приемлем для обеих команд. Даже на островном уровне итальянцы подтвердили свой футбольный класс. А моряки получили массу эмоций, впечатлений и спортивного азарта!

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран ММП
и футбольный вратарь.



**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



СКОРБИМ И ПОМНИМ

ПАМЯТЬ ОБ УШЕДШИХ

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

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

С глубоким прискорбием сообщаем, что 23 мая 2018 года на 89-м году ушел из жизни ветеран пароходства, ветеран труда, начальник радиобюро ОАО «ММП» **Заланс Виталий Болеславович**, отработавший в компании 34 года. Виталий Болеславович проживал в Латвии, городе Саласпилсе.





Поздравляем вас, коллеги!

В июне-июле 2018 года принимали поздравления с юбилейными датами наши коллеги - моряки и береговые работники Мурманского морского пароходства:

Аверин Александр Парфирьевич - матрос 1-го кл. т/х «Юрий Аршеневский»;
Акулов Евгений Александрович - 4-й механик т/х «Заполярье»;
Антонов Павел Юрьевич - старший помощник капитана т/х «К. Данилкин»;
Бочаров Сергей Валерьевич - моторист-электрик 1-го кл. т/х «Заполярье»;
Бычук Денис Владимирович - 3-й механик т/х «Виктор Ткачев»;
Вахник Валерий Яковлевич - старший механик т/х «Кузьма Минин»;
Губенский Юрий Николаевич - моторист 1-го кл.-электрогазосварщик т/х «Клавдия Еланская»;
Дресвянина Марина Васильевна - инспектор канцелярии;
Дронин Владимир Алексеевич - боцман т/х «Кузьма Минин»;
Жарко Александр Петрович - заместитель генерального директора-директор департамента эксплуатации береговых объектов и вспомогательно-го флота;
Жук Николай Алексеевич - матрос 1-го кл. т/х «Грумант»;
Зырянов Сергей Леонидович - повар 2-й кат. т/х «Петр Великий»;
Каравай Вера Федоровна - буфетчик т/х «Петр Великий»;
Кирилин Алексей Анатольевич - старший помощник капитана т/х «Ю. Аршеневский»;
Козловский Василий Васильевич - капитан л/к «Владимир Игнатюк»;
Крюков Владимир Александрович - 3-й механик т/х «Индига»;
Куделин Альберт Александрович - матрос 1-го кл. т/х «Индига»;
Куликова Ольга Николаевна - ведущий специалист производственно-финансового отдела;
Курта Наталья Васильевна - буфетчик т/х «Капитан Данилкин»;
Кучинский Николай Павлович - моторист 1-го кл.-токарь-кладовщик т/х «Иван Папанин»;

Лебедев Виталий Михайлович - боцман т/х «Юрий Аршеневский»;
Лях Людмила Николаевна - комендант группы хозяйственного обслуживания зданий;
Максименкова Татьяна Валерьяновна - буфетчик т/х «Грумант»;
Нагервадзе Лилия Николаевна - буфетчик т/х «Заполярье»;
Неволин Анатолий Александрович - 2-й электромеханик т/х «Иван Папанин»;
Персиянов Михаил Александрович - матрос 1-го кл. т/х «Варзуга»;
Писаренко Валерий Васильевич - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Новая Земля»;
Сафронов Сергей Николаевич - капитан т/х «Петр Великий»;
Смирнова Юлия Александровна - ведущий специалист отдела учета ТМЦ и капвложений;
Соленов Александр Викторович - 2-й помощник капитана т/х «Юрий Аршеневский»;
Торгованова Полина Федоровна - повар 2-й кат.-буфетчик т/х «Котлас»;
Трошкова Анастасия Александровна - ведущий специалист отдела учета расчетно-кассовых операций и социального страхования;
Тюрин Сергей Борисович - диспетчер (дежурный) группы хозяйственного обслуживания зданий;
Чистякова Светлана Александровна - ведущий специалист (по кадрам) управления трудовыми ресурсами;
Шабаров Александр Георгиевич - начальник службы вспомогательного флота, гидротехнических сооружений и транспорта;
Шурыпа Григорий Владимирович - 2-й механик т/х «Кузьма Минин»;
Щербина Виталий Евгеньевич - 3-й помощник капитана т/х «В. Белецкий»;
Ющенко Оксана Юрьевна - начальник отдела учета расчетно-кассовых операций и социального страхования.

Вам, родившимся в июне-июле 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

Александрова Валентина Петровна - участника Великой Отечественной войны, ветерана пароходства, старшего механика судов, награжденного медалями «Ветеран труда», «За доблестный труд в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», знаком «20 лет за безаварийную работу», проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 34 года.

Блинову Галину Ивановну - ветерана труда, работавшую слесарем в ДК моряков, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 29 лет.

Соколову Элеонору Викторовну - ветерана труда, работавшую старшим инженером в технической службе пароходства, проживающую в г. Валдае Новгородской области. Стаж ее работы в пароходстве 31 год.

С 80-летием

Внучкову Лидию Викторовну - воспитателя детского сада, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 19 лет.

Грибова Арвида Александровича - ветерана труда, старшего механика плавсостава, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 44 года.

Двойнишникова Ивана Васильевича - ветерана труда, работавшего мастером производственного обучения учебного центра пароходства, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 47 лет.

Жданова Игоря Александровича - ветерана труда, начальника бюро научно-технической информации, награжденного медалями «300 лет Российскому флоту» и «За доблестный труд», двумя серебряными медалями

ВДНХ, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 36 лет.

Зюляеву Валентину Ивановну - ветерана труда, работавшую прачкой детского сада, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 19 лет.

Лущик Валентину Михайловну - ветерана труда, старшего инженера службы материально-технического снабжения, награжденную медалью «300 лет Российскому флоту», проживающую в Псковской области. Стаж ее работы в пароходстве 28 лет.

Макарову Надежду Ильиничну - ветерана труда, дневальную плавсостава, проживающую в г. Запорожье (Украина). Стаж ее работы в пароходстве 26 лет.

Малашко Эдуарда Антоновича - ветерана труда, работавшего начальником отдела теплотехники, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 29 лет.

Пугач Ирину Федоровну - ветерана труда, работавшую бухгалтером пароходства, проживающую в г. Великий Новгород. Стаж ее работы в пароходстве 19 лет.

Скибинскую Нину Антоновну - ветерана труда, работавшую радио-механиком, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 27 лет.

Спиридонова Бориса Николаевича - ветерана труда, старшего электро-механика плавсостава, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Ивано-Франковске (Украина). Стаж его работы в пароходстве 37 лет.

Столярова Виктора Александровича - ветерана пароходства, боцмана плавсостава, проживающего в

г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 33 года.

Черепанова Анатолия Александровича - ветерана труда, почетного работника морского флота, капитана судов пароходства, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 36 лет.

С 75-летием

Григорьеву Веру Михайловну - ветерана труда, работавшую начальником административно-хозяйственной службы пароходства, награжденную медалью «300 лет Российскому флоту», проживающую в г. Петрозаводске. Стаж ее работы в пароходстве 29 лет.

Науменко Анну Прохоровну - ветерана труда, работавшую воспитателем детского сада, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 19 лет.

Самоделова Валерия Ивановича - почетного работника морского флота, капитана плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 47 лет.

Свирскую Светлану Ивановну - ветерана труда, заведующую архивом, награжденную медалью «300 лет Российскому флоту» и знаком «Отличник архивного дела», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 37 лет.

С 70-летием

Александрову Раису Федоровну - буфетчика атомного ледокола «Севморпуть», проживающую в Новгородской области. Стаж ее работы в пароходстве 9 лет.

Гаранина Анатолия Павловича - ветерана труда, старшего механика теплохода «Свиридов», проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 33 года.

Котенкову Татьяну Михайловну - ветерана труда, инженера-программиста службы ИТ и ЭРН, мурманчанку. Стаж ее работы в пароходстве 25 лет.

Батракова Юрия Васильевича - ветерана труда, плавсостав теплохода «И. Богун», мурманчанина. Стаж его работы в пароходстве 26 лет.

Рыбку Юрия Андреевича - электромеханика плавсостава, мурманчанина. Стаж его работы в пароходстве 39 лет.

Иванова Ивана Николаевича - ветерана труда, электрика теплохода «Кола», проживающего в Ленинградской области. Стаж его работы в пароходстве 28 лет.

Вежливцеву Людмилу Ивановну - ветерана труда, ветерана пароходства, корректора ЭРНК, мурманчанку. Стаж ее работы в пароходстве 29 лет.

Щекочихина Александра Петровича - помощника капитана по радио-электронике, почетного полярника, почетного радиста СССР. Работал в ММП в 1973 году на таких судах, как т/х «Нина Кукуверова», д/э «Индигирка», т/х «Тикси», ал «Вайгач». Ныне проживает в п. Кадуй Вологодской области.

Короткова Владимира Михайловича - помощника капитана по радио-электронике, почетного работника ММФ, почетного радиста. Работал на судах компании, начиная с 1968 года. Ныне проживает в г. Кандалякше.

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



КУАЛА-ЛУМПУР - ГОРОД, ВЫРОСШИЙ В ДЖУНГЛЯХ

Малайзия - удивительная страна, расположена в Юго-Восточной Азии, разделена Южно-Китайским морем.

Официальный язык - малайский. Основное население - малайцы, китайцы и индийцы.

Законодательно утверждено, что только малаец может занять пост в государственных структурах.

Коренные жители приветливы и необычайно неторопливы, я бы даже сказала, ленивы. Упал кокос на землю - урожайный год, не упал - неурожайный. Приготовьтесь к тому, что, заказав стакан сока, вы прождете не менее сорока минут. Торопить или ругаться бессмысленно. Это еще больше затормозит ваш заказ. Просто расслабьтесь и созерцайте прекрасные виды из окна.

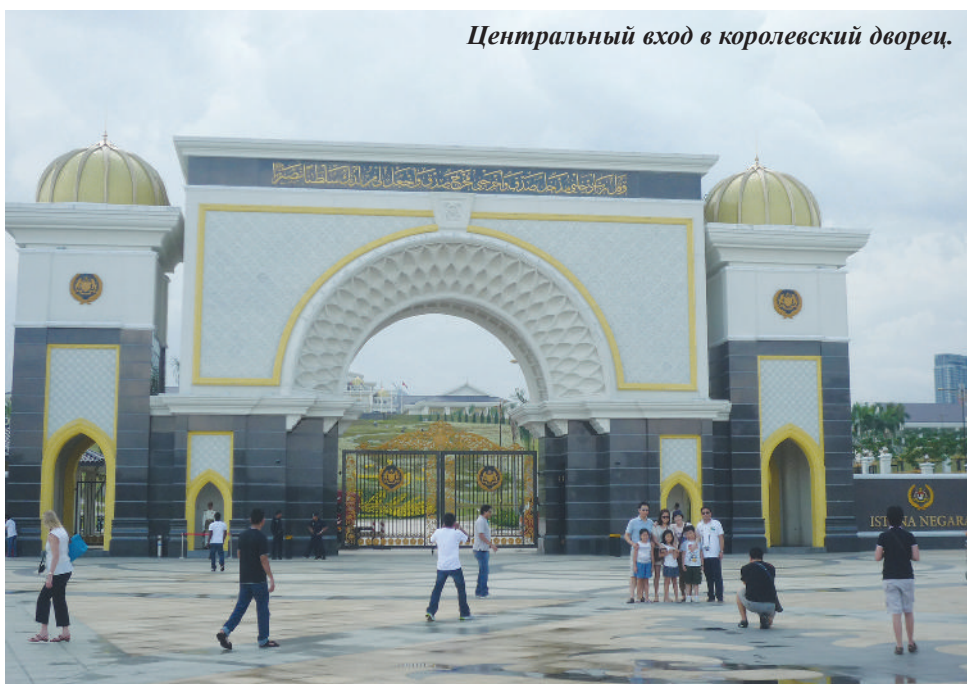
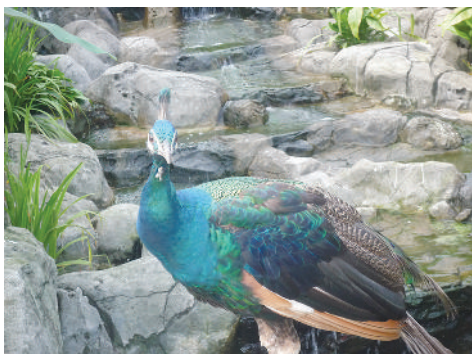
Китайцы - индустриальный и аграрный двигатель страны. Строят, производят, пашут, собирают урожай и т. д. А вот индийцы делятся на две категории: богатые семьи, предков которых завезли еще колонизаторы, и представители бедных кварталов, которые зарабатывают уличными кражами. Будьте бдительны. «Работают» по цыганской схеме: группа отвлекает, а один облегчает вашу карму от избытка наличности, часов, сумочек.



Глава государства - верховный глава (король). Представляют, они выбирают короля каждые пять лет из числа султанов - правителей штатов (султанатов).

Официальной религией является ислам, распространены также индуизм, сикхизм, буддизм, христианство. Кстати, именно в этой стране я впервые побывала в китайском храме. С моим-то православным мировоззрением я была шокирована и удивлена. Во-первых, в китайской религии богатство, достаток - благо, ибо только богатый человек может себе позволить духовное развитие, держа тело в неге, сытости, комфорте и без суеты как на хлебшек заработать. Во-вторых, это деловые отношения с Богом. К алтарю независимо от просьбы через кассу! Четкий прайс-лист! Такого я еще нигде не встречала.

Кстати, о благах: в Малайзии самый дешевый duty free. Что интересно, он



Центральный вход в королевский дворец.

находится не только в здании аэропорта, но и в туристических зонах.

При всем многообразии стран и городов столица Малайзии - Куала-Лумпур - произвела на меня огромное впечатление! Малазийцы верят, что в деревьях живут души предков. Поэтому при строительстве городов большие деревья не были тронуты. Поистине это действительно город, который вырос в джунглях. Сверкающие небоскребы из стекла и бетона, гармонично расположенные между старинными зданиями колониальной эпохи, просто покрыты зеленью. На каждом балконе, лоджии или террасе всевозможные пальмы и цветущие кустарники или растения. О клумбах и газонах я вообще не говорю. Прямо в городе по деревьям прыгают обезьяны, перелетают всякие красивые птицы. Между небоскребами настоящие джунгли. Я рискнула заглянуть. Полусумрак, какие-то шорохи и чьи-то глаза вспыхивают меж листьев. Страшно. И даже не верилось, что в трех-четырех метрах город.

Символ города - башни-близнецы «Петронас». Выполненные по всем канонам исламской архитектуры, в виде двух початков кукурузы. 88 этажей в каждой. Каждое здание в сече-

нии основания представляет собой восьмиконечную звезду - символ целостности в исламе. Соединяет обе башни стеклянный мост, который называется Sky Bridge. Мост расположен на высоте 170 метров, это 41-42 этажи. Оборудована смотровая площадка, вид, открывающийся с нее, поистине захватывает дух. Если честно, я побоялась подниматься. Башни-близнецы действительно имеют какое-то магическое свойство притягивать к себе внимание. Ими можно любоваться так же, как огнем или водой. Во время прогулок по городу мы всегда чудесным образом возвращались к ним.

Еще одна достопримечательность - телебашня «Менара». Каждый турист считает своей обязанностью отобедавать или отужинать в панорамном вращающемся ресторане этой башни. Вид открывается прекрасный. Хорошая кухня. Сама телебашня не выше нашей Останкинской, что-то около 420 метров, но в ночное время она очень красиво подсвечивается и поэтому получила народное название «Сад света».

На территории столицы расположено 15 парков. Центральный парк, парк оленей, парк птиц, центральный



Башни-близнецы «Петронас».

озерный парк, сад орхидей и сад гибискусов, парк бабочек и национальный зоопарк и так далее. Парки гармонично вписаны между жилыми кварталами. Не город - сказка!

Я побывала в парке птиц. Впечатлений как у ребенка. По живописным дорожкам прогуливаешься вместе с павлинами, голубыми горлицами и еще множеством ярких птиц, название которых я и не знаю. По просторным вальерам сидят хищные птицы. Самые общительные представители пернатых охотно садятся на руки, плечи, голову, выпрашивая семечки. Многоголосое пение птиц. Красота самого парка. Полное единение с природой.



Хочется еще поделиться своими впечатлениями об островной части Малайзии. Самый большой остров - Лангкави. Любителям беззаботного отдыха и релаксации очень рекомендую там побывать. Белоснежные просторные пляжи, ласковое море, тишина и умиротворение.

Рядом с нашим бунгалом на пальмах проживало семейство белок, которых мы подкармливали. Комариков ловко отлавливали маленькие летучие мыши, которые пережидали день в стропилах нашей террасы.

Милые ресторанчики с разнообразным меню и видами на море - прекрасная атмосфера для романтического вечера. Ароматы блюд завораживают. Мы так каждый вечер и выбирали себе ресторан - по аромату.

Симпатичные элементы домашнего декора, выполненные из пальмовой древесины с инкрустацией из яичной скорлупы, можно приобрести в многочисленных магазинчиках или у уличных торговцев. С пустыми руками точно не уедете.

И помните, не покупайте сувениры с ракушками. Их запрещено вывозить из страны.

Галина СТРИГУНОВА.
Фото автора.



ЗАПОВЕДНЫЙ УГОЛОК

28 августа этого года Лапландский государственный природный биосферный заповедник провел день открытых дверей.

Не буду рассказывать всю историю заповедника подробно. Эту информацию можно без труда найти на просторах Интернета. Поделюсь своими впечатлениями об одном из прекрасных дней моего лета.

Чуть-чуть истории. Она началась летом 1930 года, когда был построен первый кордон в заповеднике на северном берегу Чунозера. Заповедник должен был стать «опытным полем» по восстановлению исчезнувших животных. Эту идею в жизнь претворил Герман Михайлович Крепс. Он и стал первым директором Лапландского заповедника. Побывав в доме-музее Крепса, я прониклась благодарностью и уважением к этому интереснейшему человеку. Геоботаник, зоолог, этнограф и путешественник. Человек с огромным сердцем и энтузиаст, исследователь. Именно благодаря таким людям сохранены различные виды животных, птиц, растений, мхов, которые мы можем увидеть сейчас.



Дом-музей Г. М. Крепса.

Лапландский заповедник четвертый по величине в европейской части России. В заповеднике обитает 31 вид млекопитающих, в том числе дикий северный олень, лось, бурый медведь, волк, лиса, куница, ласка, норка американская, россомаха, бобр, заяц-беляк, белка, ондатра, норвежский и лесной лемминги.

К сожалению, из-за многочисленных гостей и шума, нами производимого, лесные жители нам не попались. Для гостей заповедника была подготовлена обширная интересная программа.

Во-первых, это восхождение на гору Ельню-II, высота которой составляет 580 метров.

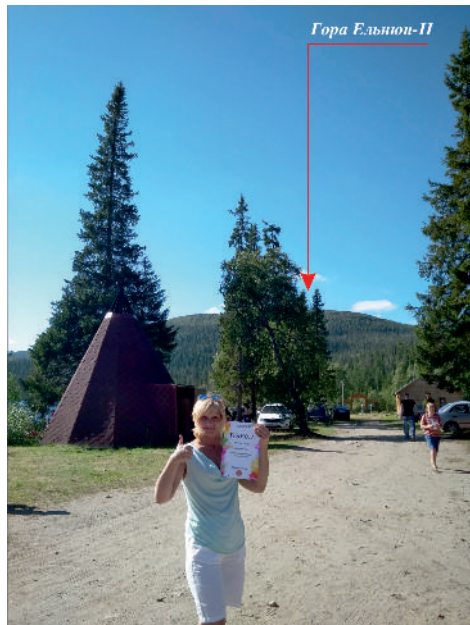


Герман Михайлович Крепс.

Сначала мы шли по хорошо оборудованной настилами туристической тропе вдоль Чунозера, в начале подъема нас поджидала отлично обустроенная беседка для отдыха. А вот дальше начинался крутой подъем в гору. Каменистая тропа переплетена корнями деревьев. Двигаться по ней тяжело, но это того стоило! На первой же террасе открывается прекрасный вид. А бонусом для нас была россыпь спелой сладкой черники. На какой-то момент мы даже забыли, зачем поднимаемся.

Чем выше поднимаешься, тем больше взору открываются просторы заповедника. От красоты захватывает дух. Воздух наполнен ароматами цветов, сосен, прогретой грибницы. Легкий ветерок, как благо для разгоряченных путешественников.

Наверху у священного сейда мы немножко отдохнули, попили чудесного травяного чая. У волшебного камня загадали желание и любовались видами. Усталость растворилась в наших радостных эмоциях, и спуск с горы казался легким и быстрым.



С грамотой за восхождение на фоне покоренной вершины.

Спустившись к озеру, я с удовольствием искупалась. Освежившись, наша маленькая группа направилась в гостевой домик, где нас угостили вкусными пирожками, булочками и печеньем, напоили чаем. Пока мы подкрепляли свои силы, нам распечатали и вручили грамоты за восхождение.

Далее нас ожидало путешествие по познавательной тропе «Лесная почемучка». Мы окунулись в мир детства! Деревянные скульптуры животных и птиц, лаборатория Бабы-яги, мостик через прохладный ручей, беседка, где можно было собрать тематические пазлы из дерева, вдоль тропы расположены познавательные стенды о растительном и животном мире заповедника. Данная тропа, конечно, сориентирована на детей, но, поверьте, нам тоже было интересно и посмотреть, и почитать, и сфотографироваться.

А еще мы побывали в домике Деда Мороза. Посидели на его троне, загадали желание и трижды ударили в пол, чтобы оно обязательно сбылось. Нам предложили оставить для Деда Мороза письма. Я не могла не воспользоваться этим предложением, т. к. не писала ему с детства. Опустила в волшебный ящик письмо с благодарностью о детских воспоминаниях и сохраненном ощущении волшебства Нового года. Нам обещали, что он нам непременно ответит. Буду с нетерпением ждать.



Так быстро пролетел день. Еще многого мы не посмотрели, и не все тропы нами были изучены.

Уезжали с сожалением и надеждой еще раз здесь побывать.

Бывая в разных странах, мы так мало знаем о своем прекрасном крае. Восполните этот пробел, путешествуйте всей семьей. Радость общения с живой природой, новые впечатления не только обогатят вас, но и откроют новые знания и понимание мира, в котором мы живем.

Галина СТРИГУНОВА.
Фото автора.



Вид с вершины горы Ельню-II.





НИКОЛА МОРСКОЙ

В Мурманске торжественно открыли памятник покровителю моряков и путешественников святому Николаю Чудотворцу.



Строим вместе

Скульптурный образ св. Николая Чудотворца



Проект Фёдора Конюхова

Идея создания памятника принадлежит известному путешественнику и общественному деятелю Федору Конюхову. Он предложил установить памятник Николаю Чудотворцу в четырех российских городах - Москве, Находке, Севастополе и Мурманске, таким образом, создав символический крест через всю нашу страну, осенив ее с севера на юг и с востока на запад. В Мурманске эту идею поддержали.

28 июля в день Крещения Руси и накануне Дня военно-морского флота России прошла торжественная церемония открытия памятника в столице Кольского Заполярья. После снятия покрывала с монумента состоялось его освящение, которое провел митрополит Мурманский и Мончегорский владыка Симон.

Губернатор Мурманской области Марина Ковтун приняла участие в торжественной церемонии. Глава региона напомнила, что возле мурманского Дворца культуры имени Кирова более века назад был заложен храм Николая Мирликийского. Храм так и не был построен, поэтому возведение памятника Николаю Чудотворцу в самом сердце столицы Заполярья является восстановлением исторической справедливости.

Образ святителя Николая Чудотворца создан по иконе, написанной

самым путешественником Конюховым. Монумент представляет собой шестиметровую бронзовую фигуру святого, стоящего в лодке, о которую бьется океанская волна. В правой руке Николай Чудотворец держит мыс Горн, а в левой - парусное судно.

Мыс Горн - точка на карте, где сходятся Тихий и Атлантический океаны, с незапамятных времен среди мореплавателей считается неблагоприятным местом, его еще называют кладбищем кораблей. Здесь частые шторма, туманы. В прошлые века не каждому судно удавалось его преодолеть. Те моряки, которым все-таки удавалось это сделать, считались на флоте мастерами своего дела. С мысом Горн тесно связана легенда о корабле-призраке «Летучем голландце». В XVII веке капитан этого голландского парусника Ван дер Деккен пытался обогнуть коварный мыс, но ему этого не удавалось. Когда его команда взбунтовалась, он пристрелил несколько человек, начал извергать проклятия, заявив, что пройдет этот мыс, чего бы это ему ни стоило, и готов плыть хоть до второго пришествия. Легенда гласит, что Бог разгневался на него и покарал, команда заболела ужасной болезнью, и ни один порт не принимал их в страхе, что болезнь распространится на суше. Отвергнутое людьми и Богом судно с умершими членами экипажа вынуждено было вечно скитаться в морях и океанах. Встреча с «Летучим голландцем» всегда считалась плохим предзнаменованием для других судов.

Николай Угодник, или Никола Морской, - особенно почитаемый на флоте святой, известный многими чудесами. В том числе и на море: при жизни святой усмирал бурю, воскресил матроса, упавшего с мачты и разбившегося насмерть.



<http://konyukhov.ru/news/5-mesyaczey-v-okeane-i-300-mil-do-avstralii.html>

На некоторых судах ММП в красном уголке вешали икону Николая Чудотворца, у верующих моряков она есть в каютах. Есть такая икона и в морском музее пароходства.

В книге «Законы моря» знаменитый пароходский капитан Г. О. Кононович отмечал, что традиция уважительного поклонения святому Николаю древняя. «Никола Морской либо сам, либо являясь во сне, помогал людям в беде, предотвращая гибель и кораблекрушения, совершал многие богоугодные дела. И вошел в сознание верующих как их заступник и защитник. В прежней России его почи-

тали и бедные, и богатые, но особенно простой люд, крестьяне, пилигримы и, конечно, мореходы. На Байкале, например, в старое время ходили по озеру большие беспалубные деревянные лодки, на них с реки Селенги на Ангара доставляли бочки с соленым омулем. Так вот, в мачты этих судов даже и в советское время пониже вымпела-флюгарки был врезан медный образок Чудотворца. С ним было надежнее преодолевать жестокие байкальские бури».

Ирина БРЯНКИНА.

