



С ЛЕГКИМ ПАРОМ!

Моряки ледокольного и транспортного флота были очевидцами, а порой и участниками многих удивительных историй становились – свидетелями увлекательных зрелищ как в арктических широтах, так и в дальнем заграничном плавании.

→ Стр. 6

ТИХАЯ РАДОСТЬ С АРОМАТОМ ОСЕНИ

Собирать грибы и ягоды – это непередаваемое состояние, когда ты находишься в гармонии с природой, в сочетании с радостным азартом заядлого грибника. Но и в этом радостном занятии есть свои нюансы.



→ Стр. 8



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 8 (7720)

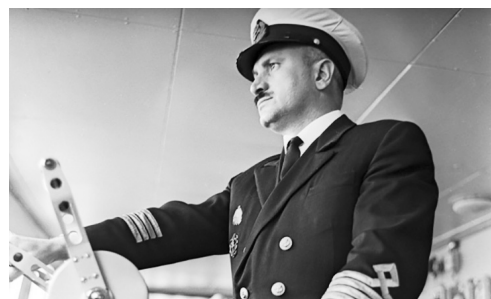
31 августа
2018



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ КАПИТАНА КУЧИЕВА СНИМАЮТ ФИЛЬМ



Национальная телекомпания «Осетия-Ирыстон» в августе приступила к съемкам фильма о своем прославленном земляке, арктическом капитане дальнего плавания Юрии Сергеевиче Кучиеве. Фильм приурочен к юбилею капитана, которому в 2019 году исполнилось бы 100 лет.

→ Стр. 3

НА СЛУЖБЕ АРКТИКИ И НАУКИ



28 августа теплоход «Клавдия Еланская» Мурманского морского пароходства завершил заключительный в летнюю навигацию рейс на Терский берег по маршруту Мурманск - Островной - Чаваньга - Тетрино - Чапома - Пялица - Сосновка - Йоканьга - Мурманск.

→ Стр. 4-5



АКТУАЛЬНО

РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ



Рейдовые выгрузки с последующей доставкой грузов на необорудованный берег хорошо освоены моряками Мурманского морского пароходства за десятилетия практики и не представляют большой сложности для специалистов пароходства, несмотря на высокую трудоем-

кость. В проведении погрузочно-разгрузочных работ в условиях необорудованного побережья в Арктике отлично зарекомендовали себя универсальные суда типа СА-15 Супер, в обиходе называемые «морковками».

Продолжение на 2-й стр.

Наш
хронограф



22 сентября - 79 лет назад (1939) было организовано Мурманское государственное морское сухогрузное и пассажирское пароходство.

РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

Продолжение.
Начало на 1-й стр.

Удобная для работы конструкция трюмов, развитые грузовые устройства (2 палубных крана грузоподъемностью 20 тонн, 1 палубный кран - 40 тонн, сдвоенный палубный кран - 80 тонн), кормовая аппарель, позволяющая грузить и выгружать технику своим ходом - все эти особенности конструкции судов такого типа дают большие преимущества для эффективной работы в высоких широтах. Поэтому они широко востребованы у заказчиков транспортно-логистических услуг паромства. Моряки признаются, что работать на них одно удовольствие.

Два судна этой серии - «Капитан Данилкин» и «Юрий Аршеневский» - усиленного арктического ледового класса в настоящее время участвуют в доставке генеральных грузов на арктические острова, где практически полностью отсутствует портовая инфраструктура.

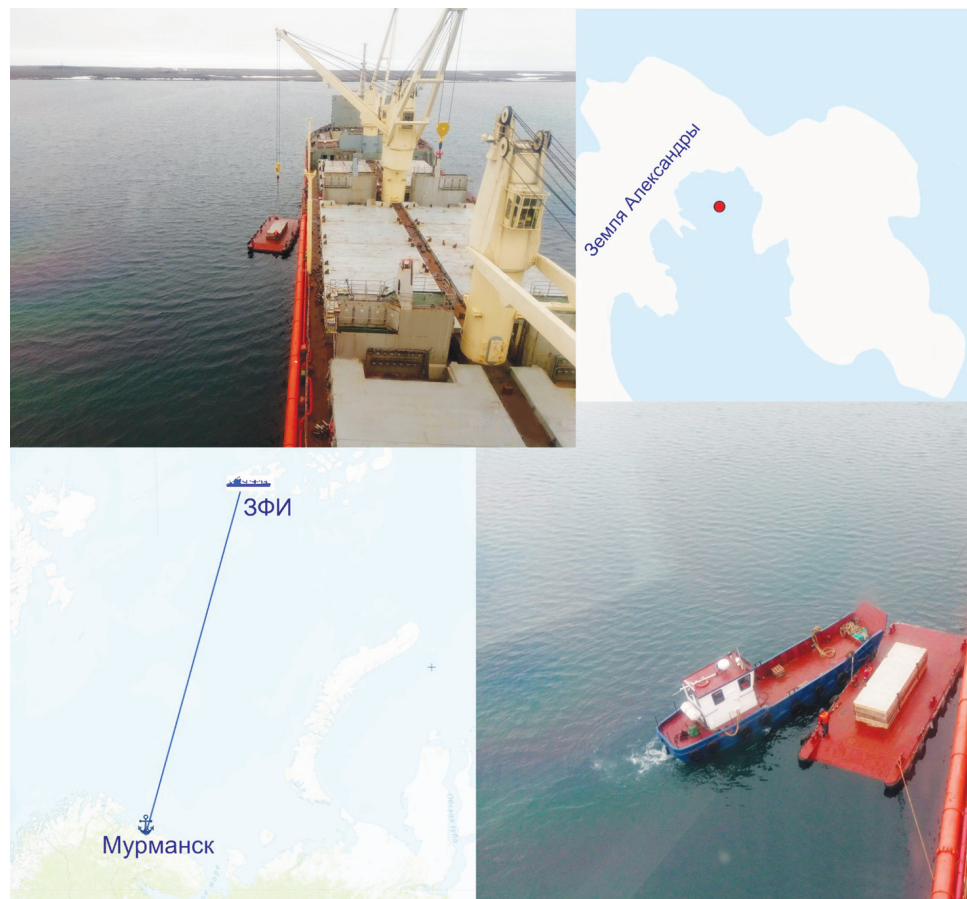
Рейсы начинаются из Мурманска, погрузка происходит на причалах Мурманского морского торгового порта. В августе т/х «Капитан Данилкин» уже доставил на остров Александра Земли Франца-Иосифа порядка 11 тысяч тонн стройматериалов для развития береговой инфраструктуры. По возвращении в Мур-

манск на «Капитан Данилкин» погрузили очередную партию доставляемой продукции, после чего судно отправилось в Архангельск на дозагрузку. В общей сложности «Капитану Данилкину» предстоит доставить по трассе Северного морского пути в пункт назначения порядка 2000 тонн груза.

В продолжение начатой работы в первый рейс из Мурманска отправился теплоход «Юрий Аршеневский». Он доставит на Землю Франца-Иосифа 12 тысяч тонн стройматериалов.

Арктические побережья отличаются практически полным отсутствием портовой инфраструктуры, мелководьем, большими морскими волнениями и сильными ветрами. Выгрузка осуществляется на рейде на морские плавсредства с доставкой на необорудованный берег. Такая ювелирная работа, требующая высокой концентрации сил и огромных навыков, во многом держится на профессионализме и знаниях экипажей, во главе которых стоят ответственные и грамотные капитаны.

Экипаж «Капитана Данилкина» возглавляет Николай Марков, в ММП с 2012 года. Работал на таких судах, как «Капитан Свиридов», «Грумант». Капитан т/х «Юрий Аршеневский» Сергей Зинченко свою трудовую деятельность в Мурманском мор-



ском паромстве начал в 2001 году. Трудился в должностях 3-го, 2-го помощника капитана, старшего помощника капитана, обеспечивая безопасную погрузку нефти на танкере «Котлас» и безаварийную проводку транспортных судов «Капитан Чухчин», «Кандалакша», «Михаил Кутузов», «Кузьма Минин», «Капитан Данилкин». Ходил ледо-

вым лоцманом в Антарктиде на судах Национального института океанологических исследований. Опыта ледовых плаваний ему не занимать.

Впереди у «морковок» напряженная работа, которая продлится до конца октября текущего года.

Ирина БРЯНКИНА.

НОВОСТИ ДОЧЕРНИХ КОМПАНИЙ

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ АКВАТОРИИ СЕВЕРОДВИНСКА



Суда дноуглубительного и служебно-вспомогательного флота ОАО «Северное морское паромство» приступают к выполнению работ на акватории гавани Северодвинска. Заказчиком работ выступает АО «ПО «Севмаш». На протяжении нескольких месяцев землесос «Беломорский», земснаряд «Двинский залив», флот дизельных шаланд будут осуществлять работу по дноуглублению акватории.

Уникальные характеристики дноуглубительного флота позволя-

ют паромству осуществлять дноуглубительные работы различного уровня сложности как для поддержания навигационных глубин на акватории и подходе к Северодвинску, так и для реконструкции мурманского причала компании «Норильский никель» в рамках выполнения контракта с Мурманским транспортным филиалом ПАО ГМК «Норильский никель».

Пресс-служба ОАО «СМП».

ОТПУСКНИКУ НА ЗАМЕТКУ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ НОРДАВИА ДЛЯ ОТДЫХА В БАРХАТНЫЙ СЕЗОН

Авиакомпания «Нордавиа - региональные авиалинии» объявляет 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 5 905 рублей, из Мурманска в Симферополь - 7 675 рублей.

Полеты выполняются на воздушных судах семейства Boeing-737, рас-



считанных на перевозку пассажиров в комфортном салоне экономического класса.



арктическая

Ежемесячная информационно-аналитическая газета




ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА ГАЗЕТЫ «АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»

К 100-ЛЕТИЮ КАПИТАНА КУЧИЕВА СНИМАЮТ ФИЛЬМ

Национальная телекомпания «Осетия-Ирыстон» в августе приступила к съемкам фильма о своем прославленном земляке, арктическом капитане дальнего плавания Юрии Сергеевиче Кучиеве. Фильм приурочен к юбилею капитана, которому 26 августа 2019 года исполнилось бы 100 лет.

Юрий Сергеевич Кучиев родился 26 августа 1919 года в ауле Тиб Северной Осетии. В 1938 году с отличием окончил среднюю школу города Владикавказа. Мечтал стать военным летчиком-истребителем, но мечта так и осталась мечтой. 16 декабря 1937 года был репрессирован его отец Сергей Тимофеевич Кучиев, нарком земледелия Северо-Осетинской АССР. По этой причине Ю. С. Кучиеву последовательно было отказано в приеме в военно-воздушную академию им. Жуковского. А затем и в призыве в Красную Армию. При содействии депутата Верховного Совета СССР от Северной Осетии, заместителя начальника ГУСМП Героя Советского Союза Марка Ивановича Шевелева был направлен матросом на портовый буксир «Василий Молоков» в порт Диксон в 1941 году. С тех самых пор он работал на судах арктического флота. Еще будучи на Диксоне окончил курсы штурманов малого плавания, затем в Ленинграде - штурманов дальнего плавания. А затем и ЛВИМУ им. адм. Макарова. В 1947 году женился на Нинель Константиновне, с которой прожил всю жизнь.

Практически вся трудовая деятельность Юрия Сергеевича связана с Мурманским морским пароходством, с Арктикой и ледоколами. Работал он на «Ермаке», «Малыгине», «Сибирякове», «Илье Муромце», «Красине», «Киеве», «Мурманске», «Ленине». В 1971 году был назначен капитаном строящегося атомного ледокола «Арктика». К тому времени Кучиев был одним из самых опытных полярных судоводителей, грамотным, целеустремленным. Атомоход «Арктика» вступил в строй 25 марта 1975 года и был приписан к ММП. В 1977 году

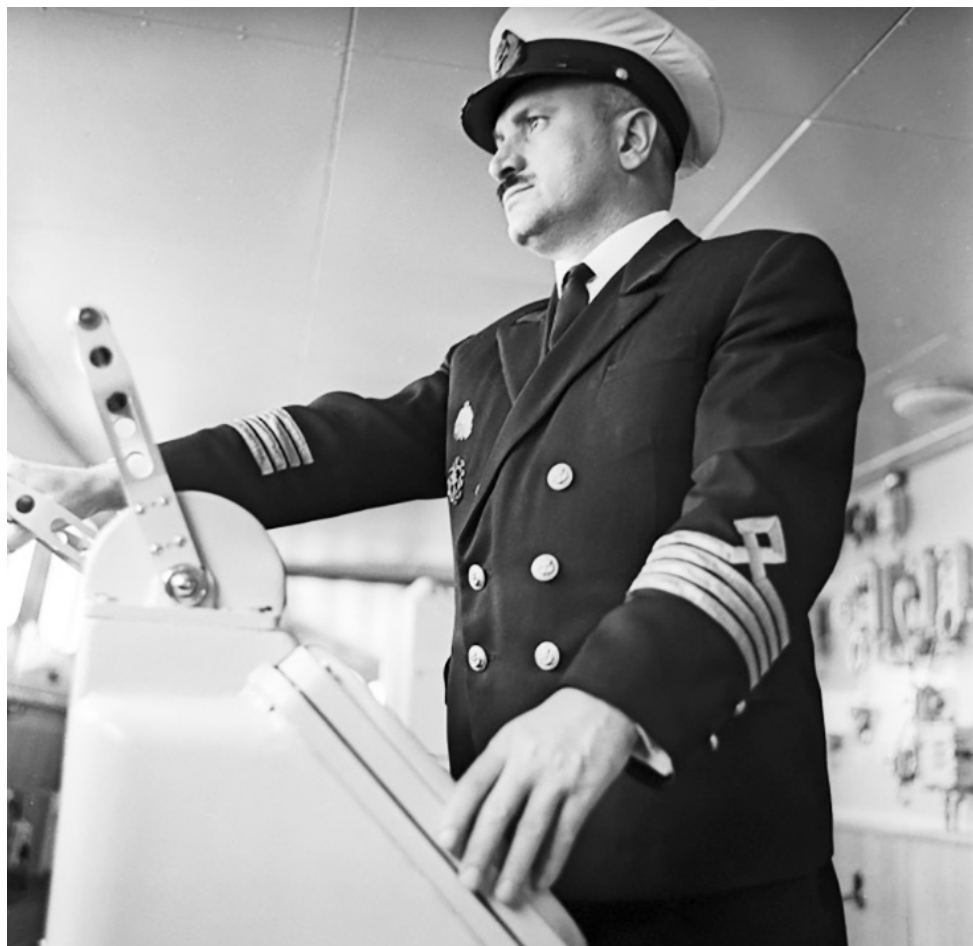
впервые в мире в надводном плавании атомный ледокол Арктика дошел до Северного полюса. За заслуги перед страной Юрий Кучиев был награжден орденом Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны, медалями «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в ВОВ», золотой медалью «Серп и молот».

В 40-минутной документальной ленте основной акцент будет сделан на личных воспоминаниях коллег Кучиева, родственников капитана, фото- и видеоматериалах, документах. Фильм расскажет о трудовой биографии знаменитого капитана, самой яркой страницей которой является покорение Северного полюса на атомном ледоколе «Арктика» 17 августа 1977 года. Капитан Юрий Кучиев в том памятном для всей страны рейсе первым в мире привел атомоход на макушку планеты, чем показал всем странам большие возможности российской науки и техники.

По словам создателей, этот фильм имеет также важное политическое значение. Мы в очередной раз подтвердим всему миру права нашей страны на российскую Арктику и шельф северных морей.

Сегодня многие зарубежные страны недовольны внешней политикой России в Арктическом регионе. Мировое сообщество протестует против наращивания военного потенциала в Арктике. Еще большее раздражение вызывают претензии России на расширение границ континентального шельфа (напомним, РФ стала первой страной в мире, подавшей заявку в 2001 году).

Россия претендует на территории хребта Ломоносова, поднятия Менде-



леева, котловины Подводников, южной оконечности хребта Гаккеля и зону Северного полюса, а это территория площадью 1,2 млн кв. км. По российским документам запрашиваемые территории являются продолжением континентального шельфа.

В начале 2000-х заявка была отклонена из-за недостатка геологической информации. Согласно Конвенции о континентальном шельфе и Конвенции ООН по морскому праву, прибрежные государства обладают суверенными правами на природные ресурсы в пределах 200 морских миль от их берегов. Страна, которая претендует на большие подводные площади, должна доказать, что подводная окра-

ина материка простирается более чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

Нашей стране понадобилось 10 лет, чтобы подать в ООН повторную заявку и собрать весомые доказательства. За это время были проведены научные экспедиции для изучения геологической природы поднятия Менделеева и хребта Ломоносова, полученные данные легли в основу обоснования позиции России в отношении шельфа.

Одной из самых шумевших была экспедиция 2007 года по исследованию хребта Ломоносова в Ледовитом океане. Ее целью было доказать что хребет Ломоносова является структурным продолжением Сибирской материковой платформы. В этих исследованиях одна из ключевых ролей была отведена ММП. Пароходство организовало и обеспечило успешное выполнение программы исследования хребта Ломоносова в приполюсном районе. С борта атомохода «Россия», находящегося в то время в доверительном управлении у пароходства, в районе хребта Ломоносова погрузили дистанционно управляемый подводный аппарат «Клавесин 1Р», оснащенный системой навигации, видеокameraми, другим высокотехнологичным оборудованием с целью проведения видео- и фотосъемки, эхолотирования морского дна. Научное обеспечение этой операции выполняли ученые из Института проблем морских технологий Дальневосточного отделения РАН. Эта экспедиция получила большой резонанс за рубежом.

Тем не менее, пока процесс принятия решения по данному вопросу сильно затягивается, как сообщалось в СМИ в начале текущего года, решение по заявке РФ будет принято не ранее конца 2018 года - начала 2019 года.

Ирина БРЯНКИНА.



Алексей Смагин, журналист, руководитель проекта, и Ахсар Тибилов, оператор.

НА СЛУЖБЕ АРКТИКИ И НАУКИ

28 августа теплоход «Клавдия Еланская» Мурманского морского пароходства завершил заключительный в летнюю навигацию рейс на Терский берег по маршруту Мурманск - Островной - Чаваньга - Тетрино - Чапома - Пялица - Соновка - Йоканьга - Мурманск.

Многие годы пассажирское судно круглогодично выполняет рейсы на регулярной линии морских пассажирских перевозок по обслуживанию портопунктов Кольского полуострова с заходом в ЗАТО г. Островной, летом к Островному добавляются заходы раз в месяц в портопункты, расположенные вдоль Терского берега. Перевозки на этой линии выполняются по регулируемым тарифам. Разницу между доходами от продажи билетов и перевозки грузов и фактическими затратами на содержание судна компенсирует областное правительство, поскольку эта линия является социально значимой.

В летние месяцы количество пассажиров на этом направлении увеличивается на 30-40%. В основном за счет туристов и ученых, которые стремятся в дальние уголки Кольского Заполярья разгадать секреты удивительной северной природы.

В августе «Клавдия Еланская» доставляла участников биологической экспедиции Мурманского арктического государственного университета (МАГУ), которые на берегу губы Ивановской выполняли исследования, проведение которых стало возможно благодаря получению вузом гранта Русского географического общества. В экспедиционный состав вошли 11 человек, среди которых морские географы, экологи и биологи МАГУ, Санкт-Петербургского государственного университета и Мурманского морского биологического института. Ученые неделю жили в палатках в районе Ивановской губы, являющейся государственным памятником природы регионального значения.

Статус памятника природы регионального значения Ивановская губа получила благодаря уникальным растительным сообществам берегов. Кроме того, здесь обитают редкие животные, занесенные в Красную книгу. Например, обыкновенные тюлени *Phoca vitulina*. Яркой особенностью

многих арктических морских озер, включая Могильное (остров Кильдин) и Ивановскую, является наличие в них рыбы - атлантической трески *Gadus morhua*.

Губа Ивановская имеет необычную четкообразную форму: несколько относительно широких и глубоких бассейнов ковшей соединяются друг с другом узкими и мелководными проливами и порогами.

Различают устье и три ковша губы. Экспедиция изучала Третий ковш губы. Его можно назвать озером - орским изолятом, ведь с морем оно соприкасается не под землей, а поверхностно, путем перетекания воды через пороги во время приливов. Вода здесь различается по температуре и солености на разной глубине, а нижние слои насыщены сероводородом.

Ученым предстояло выяснить, увеличился ли уровень ядовитого газа в озере губы Ивановской, как это случилось с Могильным. Как оказалось, 10 лет назад верхняя граница сероводорода здесь была на тех же 12 метрах, что и сейчас. Таким образом, Третий ковш Ивановской губы испытывает независимую межгодовую динамику.

Помимо комплексного исследования современного состояния экосистемы водоема специалисты вузов провели инвентаризацию охраняемой территории.

К местам исследования ученые добирались на катере из Териберки 4 августа.

После окончания полевых работ ученые перешли на лодках в устье реки, в условленное место, откуда их вместе с походным инвентарем и оборудованием должен был забрать теплоход «Клавдия Еланская».

Накануне выхода судна в рейс капитан получил приблизительные координаты местонахождения ученых, по которым он должен был ориентироваться в поиске экспедиционной группы. Благодаря оперативно установ-



Третий ковш, глубина 5 метров.

ленной с учеными связи точное место удалось определить в кратчайшие сроки. Погрузка людей, оборудования и походного инвентаря осуществлялась на рейде ввиду отсутствия причалов и из-за габаритов судна, не позволяющих подойти близко к берегу.

На «К. Еланскую» ученых доставляли на моторных лодках, которыми оснащен теплоход. На борту участникам экспедиции, которые длительное время провели в полевых условиях, были предоставлены комфортные каюты, горячая вода, возможность принять душ - все, о чем люди мечтали, находясь вдали от цивилизации.

В этом же рейсе «Клавдия Еланская» в губе Ярнышная, вблизи Дальних Зеленцов, забрала участников другой экспедиции. В отличие от первой, «взрослой», во второй были преимущественно школьники 13-15 лет. Экспедиция была организована Александрой Дюминой, преподавателем биологических классов Санкт-Петербургской школы «БиоТоп». Ребята проводили орнитологические исследования на научно-исследовательской станции ММБИ. Сама преподавательница на Кольском Севере второй раз, ее подопечные попали сюда впервые и получили массу новых впечатлений от арктической фауны, особенно всех поразили киты за бортом теплохода на обратном пути в Мурманск.

По приходу в порт в адрес экипажа всегда звучат слова благодарности: за гостеприимство, за теплый прием, за внимание к каждому гостю. На судне работает годами сложившийся коллектив, имеющий огромный опыт, знающий все тонкости общения с пассажирами, прекрасно понимающий, насколько важно не испортить удовольствие от рейса, особенно если путешествуешь морем впервые.

Теплоход «Клавдия Еланская» Мурманского морского пароходства - настоящий труженик Севера, многие годы решающий нелегкие задачи пассажирского судоходства в Заполярье. Только за последние три года работы судном было перевезено более 30 тысяч пассажиров.

В перерывах между рейсами на социально значимой линии судно доставляет вахтовиков на арктические острова. Т/х «Клавдия Еланская» в августе текущего года доставил из Мурманска на Землю Франца-Иосифа и в обратном направлении более 350 рабочих с обеспечением безопасной высадки и посадки на борт в условиях необорудованного берега.

«Клавдия Еланская» - единственное пассажирское судно, обеспечивающее смену вахтового персонала на

Начало. Продолжение на 5-й стр.



Участники биологической экспедиции Мурманского арктического государственного университета (МАГУ).



Продолжение. Начало на 4-й стр.

арктических островах в Баренцевом и Печорском морях. Судно имеет ледовый класс и способно беспрепятственно идти в мелкобитом льду. Стоит отметить, что весь путь на ЗФИ и обратно теплоход выполнил самостоятельно, без привлечения ледокольной проводки. Богатый опыт капитанов теплохода, долгие годы

работающих на судне, позволяет выполнять сложнейшие транспортные операции в высоких широтах.

В прошлом году «Клавдией Еланской» было выполнено 5 рейсов на ЗФИ. В летнюю навигацию 2018 года это был первый рейс на архипелаг.

В 2018 году услуги, которые предоставляет пассажирский теплоход, были высоко оценены на региональном конкурсе «Лучшие товары и ус-



А. Дюмина (слева) и юные биологи.

луги Мурманской области», где Мурманское морское пароходство в очередной раз стало одним из победителей. В пароходстве принято решение участвовать в федеральном этапе конкурса.

Ирина БРЯНКИНА.
Автор в материале использовал источники:
<https://www.rgo.ru/ru/murmansk>,
<http://www.masu.edu.ru>



МУРМАНСК ГЛАЗАМИ ГОСТЕЙ

Летняя пора - время иностранных круизов, когда в Мурманск заходят суда под флагами разных стран с туристами на борту. Традиционно в это время экскурсионные группы принимают у себя музей истории Мурманского морского пароходства.

9 августа музей распахнул двери для пассажиров «Seven Seas Navigator», белоснежного лайнера длиной 171 метр и водоизмещением 28550 тонн. На этом судне в Мурманск прибыло 500 американских туристов. Помимо музея пароходства они побывали в краеведческом музее и музее Северного флота, на ледоколе «Ленин» и массово любимом туре «Русские блины», где полакомились блинами с моршковым вареньем и послушали русские народные песни. По словам представителей туристической фирмы «Минтур», организаторов таких судовых заходов и посещения культурных мест в столице Кольского Заполярья, несмотря на дождливую, пасмурную погоду в день прибытия, у всех

было отличное настроение, только положительные отзывы и желание побывать в Мурманске еще не один раз.

Меньше чем через неделю еще одно иностранное судно пришло в Мурманск. На этот раз немецкий «Bremen», небольшое экспедиционное судно. На борту было 147 пассажиров - гостей из 12 стран, отправившихся в круиз с 11 августа по 6 сентября, за это время судно прошло из Норвегии на Аляску. Это судно ледового класса, поэтому путешествуют на нем не в обычные места, а в Арктику и в Антарктику. Из Мурманска судно отправилось на Новую Землю.

Закрытие летнего сезона увенчалось приходом в Мурманск последнего судна в эту навигацию - английского теплохода «Marco Polo».

Интересна судьба этого судна. Оно было построено в 1965 году на верфях Германии по советскому заказу для Балтийского морского пароходства. Судно относится к серии судов «Иван



Франко», всего их было построено 5, все они получили имена известных российских и украинских писателей, поэтов.

Океанский лайнер был назван в честь русского поэта «Александр Пушкин» и в советское время совершал рейсы на линиях Ленинград - Лондон, Ленинград - Гавр, Ленинград - Монреаль. В 1984 году судно передали в Дальневосточное морское пароходство, а через год - в аренду компании CTC Cruises. В 1991 году теплоход продали компании Shipping & General (Orient Lines), позже теплоход еще несколько раз менял зарубежных владельцев. В конечном счете корабль переименовали в «Marco Polo» и осуществили серьезную реновацию лайнера. Длина судна 176 метров, ширина 24 метра, пассажировместимость до 900 человек. Судно имеет ледовый класс, совершает необычные круизы, в том числе в Антарктиду.

В музее истории ММП гостей с «Marco Polo», в основном это были

британцы, интересовало практически все. Они с любопытством рассматривали исторические реликвии, в частности - колокол с ледокола «Святогор» и кусок шпангоута каравеллы «Меркурий» Виллема Баренца, внимательно слушали рассказ о полярных конвоях и героических сражениях в морях Ледовитого океана, с интересом изучали модели исторических судов «Ермак», «Александр Сибиряков», удивлялись историям о ледовых капитанах. Особенно их впечатлило сообщение о женщине-капитане Людмиле Тибряевой, долгие годы работавшей на арктических судах ледового класса. Гости остались довольны посещением музея и благодарили за проведенную экскурсию.

Вечером того же дня «Marco Polo» покинул Мурманск и отправился в Норвегию.

Ирина БРЯНКИНА.
Фотографии редакции и Елены МАВЛЮТОВОЙ.



В большом зале музея ММП.

Нашему постоянному автору **Феликсу Петровичу Цыганенко** 28 августа исполнилось 77 лет. Его трудовой стаж в Мурманском морском пароходстве - 28 лет. Работал в должности электромеханика на судах.

Сегодня Феликс Петрович проживает в Киеве.

Наша редакция искренне и от всей души поздравляет Феликса Петровича с днем рождения и желает ему крепкого здоровья, мира, добра, семейного благополучия, пусть на сердце всегда будет легко и радостно!

К своему дню рождения автор прислал юмористический материал-воспоминание, который мы предлагаем нашим читателям.

P.S. Все фамилии в тексте автором изменены.

С ЛЕГКИМ ПАРОМ!

Моряки ледокольного и транспортного флота были очевидцами, а порой и участниками многих удивительных историй, становились свидетелями увлекательных зрелищ как в арктических широтах, так и в дальнем заграничном плавании. Однако в памяти остался отечественный на то время порт, точнее, прекрасный и комфортный оздоровительный комплекс в Юрмале. Это случилось в конце 70-х годов, в Латвии, во время памятного захода в порт Рига теплохода «Дмитрий Донской»...

После длительного рейса через океан, судно ошвартовалось у причала в Рижском торговом порту. Молодой общительный симпатяга с пшеничными усами, судовой помполит Леонид Гинтаус, принимал в каюте двух очаровательных молодых женщин. Это были агенты рижского «Трансфлота», фирмы, обслуживающей моряков заграничного плавания.

Заглянув к помполиту, я обнаружил раскрасневшегося Леонида Гинтауса с чашками кофе и бутылкой коньяка на столике. Такая уж у него была работа, кроме всего прочего, обеспечить экипаж досугом. Бывший моторист Гинтаус, в отличие от некоторых коллег и в новой должности, не изменил характер и привычки. Он оставался все тем же простым, веселым и доступным человеком.

Поздоровавшись с гостями, я попросил прощения и поинтересовался у помполита:

- Леонид, чем порадуете народ на стоянке?

- Да тут девушки из «Трансфлота» предлагают нам шикарное мероприятие: посетить в Юрмале правительственный банный комплекс.

- Вот так номер! А разве это возможно?

Высокая, худощавая и рыжеволосая девушка, мило улыбнувшись, пояснила ситуацию:

- Один раз в неделю совминовской баней в Юрмале разрешено пользоваться морякам Латвийского морского пароходства. Они, в свою очередь, уступают банный комплекс северянам, экипажу мурманского рудовоза.

- Спасибо большое за внимание и замечательный подарок! - благодарил женщин Леонид. - А сколько ребят смогут поехать?

- Человек десять моряков, и, если желаете, пригласим для компании молодых и незамужних женщин-врачей из общежития Министерства здравоохранения Латвии.

- Конечно, желаем! - дружно согласились мы с Леонидом, который забыв о солидности и занимаемой должности, даже подскочил в кресле.

Тут же выяснилось, что каждому моряку необходимо лишь внести небольшую сумму денег за предстоящее посещение оздоровительного комплекса. Да разве мы против такого мероприятия, тем паче с молодыми врачами и после длительного рейса!..

Через день к воротам порта прикатил шикарный и редкий в 1970-х годах автобус «Мерседес». Десять счастливых пар отправились на нем в Юрмалу, по пути забрали обещанных девушек, несказанно обрадовав мужской коллектив. Для нас, вернувшихся из длительного рейса, пребывание в оздоровительном комплексе с молодыми женщинами, явится прекрасным мероприятием! Старший нашей группы, высоченный блондин старпом Валерий Черемисов, тут же определился и подсел в автобусе к такой же длинноногой красавице.

Банный комплекс состоял из финской сауны, русской бани, душевых, бассейна с двумя ваннами: большой и малой, бара и массажных кабинетов. Имелся и тыльный выход на лесную тропинку, ведущую к озеру. На полках предбанника лежали кипы свежих полотенец, а на вешалках красовались махровые халаты. Прохаживался даже врач в белом халате, имевший свой кабинет. Знать, берегли драгоценное здоровье высокопоставленных посетителей - для них ведь и предназначен оздоровительный комплекс!

Обрадовал и банкетный зал, оборудованный под охотничий привал, с длинным грубым столом и пеньками вместо стульев. По углам находились музыкальные автоматы. И, что самое замечательное, к приезду гостей стол был накрыт. На нем выделялись национальные закуски, включая купаты по-латышски и крестьянское пиво в кувшинах. Имевшее приятный специфический вкус, домашнее пиво



Фрагмент картины В. Чумакова-Орлеанского.

было в особом почете! Мы быстренько расположились с девушками за длинным столом, и чудесное мероприятие затянулось до самого вечера.

А ведь 28 августа, буквально на следующий день, у автора этих воспоминаний, судового электромеханика, день рождения! Пришлось обращаться за шампанским к рослому бармену комплекса Алоизу Круминьшу, как он представился.

- Так не родственник ли вы знаменитому в прошлом баскетболисту Янису Круминьшу, чемпиону страны и Европы? Ростом ведь, недалеко ушли от знаменитого спортсмена?

- Увы, только однофамилец...

Разъяснив обстановку, я заказал несколько бутылок шампанского. Пришлось Алоизу отлучиться в подсобное помещение за напитком. Итак, все прошло замечательно...

«Все смешалось в доме Облонских...» Застолье с шампанским чередовалось посещением финской сауны или русской бани с водными процедурами в бассейне. По лесной тропинке можно было прогуляться к небольшому озеру, что спряталось среди высоченных стройных сосен и густых зарослей кустарника. Запахи леса и близость девушек, приглашенных в комплекс, - что может быть прекрасней?! Уже и не понятно, отчего так бешено колотилось сердечко и кружилась голова?!

Наслаждавшиеся жаром парилки русской бани на полках, мы стали свидетелями неожиданной сцены. Дверь парного отделения открылась и на пороге показалась молодая женщина... в ночной сорочке! Сопровождал не совсем трезвую даму, джентльмен в сером костюме и при галстуке с наполовину распущенным узлом. Он держал ее за руку, а другой

вцепился в косяк двери, чтобы удержаться в вертикальном положении. Надо сказать, дама отнюдь не смущалась присутствующих в парном отделении. Моряки, конечно, народ бывалый, и эта картинка, как будто из серии удивительных зрелищ за время работы в торговом флоте...

Однако дама выражала «ноль внимания и фунт презрения» - в сторону отдыхающих на полках посетителей. Приняв в течение нескольких минут горячую воздушную ванну, женщина с мужчиной тихо и мирно удалились.

- Алоиз, что за наваждение? - поинтересовались мы у бармена.

- А это один из завсегдатаев, для кого оздоровительный комплекс, собственно, и построен.

- Но почему дама в ночной сорочке?

- Какая ерунда, тут бывали «картинки» и покруче. Подумаешь, в ночной рубашке! У женщины появилось скромное желание освежиться после посещения ресторана. А удовлетворить его, для министерского чиновника - пара пустяков...

Увы, подошло время, когда старпом Валерий Черемисов напомнил, что пора и честь знать. Все были в прекрасной форме. В отличном настроении мы возвращались на судно, помолодевшие душой и телом. Спасибо, Рига, спасибо, «Трансфлот», чьи симпатичные агенты обеспечили тружеников моря отдыхом в чудесном и памятном оздоровительном комплексе Юрмалы!

Что до визита в парилку дамы в ночной сорочке... Это было как незапланированное дополнение, словно космический пришелец с чуждой нам планеты!..

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран ММП.





Поздравляем вас, коллеги!

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

Колыхалова Людмила Николаевна - повар 2-й кат. т/х «Юрий Аршеневский»;
Лебединский Александр Алексеевич - старший механик т/х «Юрий Аршеневский»;
Павлов Геннадий Федорович - донкерман-моторист т/х «Котлас»;
Мельниченко Владимир Владимирович - капитан т/х «Груммант»;
Гераскина Ирина Владимировна - инженер-программист 1-й кат. службы информационных технологий;
Зубрин Алексей Германович - 1-й (старший) электромеханик т/х «Варзуга»;
Савина Лидия Ивановна - кастелянша-швея гостиницы «Моряк»;

Гнилозубенко Виталий Иванович - боцман т/х «Северная Земля»;
Петухов Александр Валентинович - старший моторист л/к «Владимир Игнатьев»;
Ващенко Игорь Владимирович - боцман т/х «Груммант»;
Шамберин Анатолий Александрович - донкерман-моторист т/х «Варзуга»;
Соколов Сергей Михайлович - моторист 1-го кл.-токарь-кладовщик т/х «Виктор Ткачев»;
Шкрябина Ольга Сергеевна - заместитель начальника производственно-финансового отдела;
Кузнецов Антон Михайлович - 2-й механик т/х «Клавдия Еланская»;
Ануфриенко Александр Анатольевич - 2-й механик т/х «Поморье».

Вам, родившимся в августе 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

Губину Антонину Павловну - ветерана труда, уборщицу службы материально-технического обеспечения, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 38 лет.

Кожухов Валентину Ивановну - ветерана труда, старшую горничную гостиницы «Моряк», проживающую в Пензенской области. Стаж ее работы в пароходстве 22 года.

С 80-летием

Волкову Людмилу Николаевну - ветерана труда, старшего инженера информационно-вычислительного центра пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 23 года.

Зиненко Анну Петровну - ветерана труда пароходства, воспитателя детского сада № 40, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 26 лет.

Рыжкову Римму Александровну - ветерана труда, бухгалтера службы материально-технического обеспечения, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 31 год.

Свирелкину Валентину Сергеевну - ветерана труда, помощника воспитателя детского сада № 30, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 21 год.

Тимофеева Виктора Васильевича - ветерана труда, старшего механика плавсостава, награжденного знаком «Лучший рационализатор», проживающего в г. Пскове. Стаж его работы в пароходстве 36 лет.

Хоменко Жанну Михайловну - техника-контролера базовой электрорадионавигационной камеры, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 17 лет.

С 75-летием

Станского Игоря Ивановича - ветерана труда, старшего механика

плавсостава, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 40 лет.

Попова Станислава Евстафьевича - ветерана труда, ветерана ММП, почетного полярника, электрика-моториста т/х «М. Кутузов», проживающего в городе Мурманск. Стаж его работы в пароходстве 46 лет.

С 70-летием

Мургина Валерия Николаевича - ветерана труда, старшего моториста т/х «П. Вавилов», проживающего в Мурманске. Стаж его в пароходстве 23 года.

Семенцова Владимира Александровича - ветерана труда, почетного работника морского флота, электро-механика т/х «Хатанга». Стаж его работы в пароходстве 36 лет.

Мякова Юрия Петровича - ветерана труда, ветерана ММП, первого помощника капитана т/х «К. Кудлай», проживающего в Краснодарском крае, городе Апшеронск. Стаж его работы в пароходстве составил 36 лет.

Ситчихина Александра Александровича - радиооператора 1-го класса радицентра, проживающего в городе Мурманск. Стаж его работы в компании 32 года.



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



СКОРБИМ И ПОМНИМ

ПАМЯТЬ ОБ УШЕДШИХ



**КУПОРОСОВ
БОРИС НИКОЛАЕВИЧ**
(20 июня 1927 года -
28 августа 2018 года)

С глубоким прискорбием сообщаем, что 28 августа на 92-м году ушел из жизни **Борис Николаевич Купорсов**, ветеран ММП, ветеран труда, почетный полярник, начальник отдела техники безопасности пароходства, председатель совета ветеранов войны и труда ММП (до 2017 года).

Б. Н. Купорсов родился в деревне Ядрово Горьковской области. После окончания школы поступил учиться в Горьковский институт инженеров водного транспорта. Окончив первый курс ГИИВТ, перешел учиться в Высшее арктическое морское училище имени адм. С. О. Макарова на второй курс судоводительского факультета.

В 1949 году Борис Николаевич окончил училище и получил специальность инженера-судоводителя. После стажировки на Военно-Морском Флоте, получил назначение в Архангельское морское арктическое пароходство, куда прибыл и был зачислен 18 мая 1950 года первым помощником капитана на ледокольный пароход «Георгий Седов». При прохождении медкомиссии у Купорсова обнаружили, что у Купорсова плохое зрение, это не по-

зволяло ему работать судоводителем на флоте. Тогда служба кадров перевела его на берег в штаб морских операций Западного района Арктики на должность диспетчера. Он работал диспетчером штаба в Архангельске, а после объединения Архангельского арктического и Мурманского государственного морских пароходств в одну организацию - в Мурманске. В 1955 году была проведена очередная реорганизация, в результате которой штаб Западного района Арктики был организован при Диксонском районном управлении, на который замыкались все полярные станции этого района и все предприятия. При этой организации был создан отдел флота и портов. Начальником этого отдела был назначен Борис Николаевич Купорсов.

За семь лет работы в штабе морских операций он прошел путь от диспетчера до начальника отдела морских операций и эксплуатации флота. За этот период Борис Николаевич внес целый ряд ценных предложений по расстановке флота, по улучшению работы флота и его качественных показателей.

С 1959 года работал инженером по коммерческой эксплуатации Мурманского государственного морского ар-

ктического пароходства, а с 1960 до 1971 года - начальником нормативно-исследовательской станции пароходства по флоту и портам, а с 1971 года до 1988 года - помощником начальника по технике безопасности.

Борис Николаевич Купорсов, выйдя на пенсию, возглавил совет ветеранов войны и труда ОАО «ММП». И возглавлял его ровно 30 лет, с апреля 1987 года до апреля 2017 года.

Даже будучи на пенсии, Борис Николаевич до последних дней болел душой за родную компанию, в совете ветеранов всегда стоял на страже интересов пожилых людей, был активным, инициативным. Своим энтузиазмом и жизнелюбием он подавал пример не только ровесникам, но и молодежи, был участником всех патриотических мероприятий пароходства, их вдохновителем, идейным наставником.

Светлая память о нем навсегда сохранится в наших сердцах.

Скорбим по поводу невозвратимой утраты и приносим соболезнования родным и близким покойного, всем, кто хорошо знал и уважал этого человека.



ТИХАЯ РАДОСТЬ С АРОМАТОМ ОСЕНИ

Пронзительным утренним холодком и дождями деликатно напомнила о себе осень. Под брызгами солнечных лучей наступило время для сбора грибов и ягод.

Ах эти чудные прогулки в лесу! Щебет птиц, неописуемое очарование северной природы и благодать лесных даров.

Сказать по чести, я больше люблю именно собирать грибы и ягоды. Это непередаваемое состояние, когда ты находишься в гармонии с природой в сочетании с радостным азартом заядлого грибника.

Но и в этом радостном занятии есть свои нюансы.

В КАКИХ МЕСТАХ СОБИРАТЬ

Грибы обладают высокой способностью абсорбировать всякую химию. По сути, это природные мусорщики, они очень хорошо вбирают ядовитые и токсичные вещества. Поэтому не стоит собирать их вдоль автотрасс и линий железной дороги, вдоль рек, чистота которых вызывает сомнение, вблизи крупных населенных пунктов и рядом с промышленными предприятиями.

БРАТЬ ИЛИ НЕ БРАТЬ

Не стоит опускать в корзинку гриб, в котором вы не уверены и рассчитывать на то, что можно изучить съедобные грибы с помощью энциклопедий или рассказов более опытных грибников. Главное правило: если вы не уверены в грибе - просто не берите его.

Если хочется получить дополнительный аргумент «за» или «против» сомнительной грибной находки, можно сломать ее и понюхать. Как правило, однозначно съедобные грибы от природы имеют нейтральный или приятный грибной запах, а ложные и несъедобные пахнут достаточно неприятно. Кстати, именно по запаху их и различают большинство животных. Если запах гриба вам пока-



зался не слишком приятным - долой из корзинки.

Никогда не пробуйте на вкус никакие сырые грибы!

Не переживайте и не жадничайте: сентябрь обещает быть грибным. Всем точно хватит гарантированно съедобных грибов.

РВАТЬ ИЛИ РЕЗАТЬ

Как поступить с добычей: срезать грибы ножом или аккуратно вырывать с корнем? Оба способа имеют свои недостатки. При первом остается часть ножки, которая, загнивая, может поражать грибницу. При втором также страдает грибница, так как рвутся ее гифы. Я все же считаю, что правильным способом является срезание гриба. Если бы гриб не был срезан, то он от старости все равно бы сгнил. Грибница, наверняка, готова к

такому повороту событий и легко с этим справится. А вырывая гриб с корнем, вы однозначно повреждаете не только грибницу, но и маленькие зачатки будущих грибов. Тем самым лишаете себя и других возможности найти их, когда они вырастут.

И напоследок. Не нужно сбивать и давить ногами, какие бы то ни было грибы. Раз они растут, значит, это нужно природе.

ВОТ ГДЕ НАДО ТОРОПИТЬСЯ

Набрав грибов, в которых вы совершенно уверены, дома постарайтесь тут же их перебрать и почистить. Во-первых, так вы получите еще одну возможность проверить свой выбор (возможно, тут-то и выяснится, что часть грибов при транспортировке поменяла цвет и, значит, в еду не годится), а во-вторых, избавитесь от помятых и червивых, которые могут испортить все остальные.

Перебранные и почищенные грибы стоит хотя бы на час погрузить в подсоленную воду. Так грибы, которые оказались слишком «резиновыми», станут более мягкими. Кроме того, соль выгонит нежелательных «квартирантов», которых вы не заметили при переборке и чистке. Но если гриб сильно червивый, ему даже соленая вода не поможет: выгнать паразитов она выгонит, но вкуснее попорченный ими продукт не сделает.

Помните: без предварительного замачивания и отваривания можно готовить только белые грибы. Остальные



лучше варить, причем нередко с предварительным долгим вымачиванием - так надежнее. Скажем, волнушки и чернушки без долгого вымачивания и вываривания могут оказаться опасными для организма. Так что если у вас корзинка заполнена не отборными белыми, не поленитесь тщательно подготовить свою добычу.

МАЛЕНЬКИЕ ХИТРОСТИ

Ну понятное дело, все люди взрослые, и каждый знает, в чем и как ему удобно бродить по лесу. Одежда должна защищать от дождя и ветра, не должна стеснять движения. Это знают и понимают все.

Я поделюсь своими хитростями.

Если вы отправляетесь в лес по росе или в дождик, не заправляйте тканевые штаны или джинсы в резиновые сапоги. По ткани влага быстро проникнет в сапоги, и мокрые ноги не

ВАРЕНЬЕ ИЗ ЧЕРНИКИ



Соотношение: на 1 часть черники 2 части сахара, но я кладу его чуть поменьше. Дело вкуса.

В начале тщательно промываем чернику.

Пересыпаем ягоду сахаром и даем час постоять. Далее ставим на плиту, сначала на небольшой огонь пока весь сахар не растворится, затем на средний.

Варим варенье минут 30-40 на среднем огне, не забываем снимать пенку. Добавляем апельсин. Предварительно его надо помыть, натереть цедру, дольки апельсина (без белой прослойки) нарезать кусочками. И варим еще 10-15 минут.

Разливаем под горлышко по простерилизованным сухим горячим баночкам, закрываем крышкой и переворачиваем.

Аромат апельсина явно не чувствуется, но придает изюминку варенью. Можете поэкспериментировать с количеством апельсинов. Кстати, такое варенье хорошо подойдет в качестве соуса к горячим мясным блюдам.

только омрачат прогулку, но и могут стать причиной простуды.

Собирать грибы лучше не в пакет, где они могут и помяться и поломаться, а в ведро или корзинку. А еще я пристегиваю к ручке пакет для ягод или трав на крючок или карабин.

Места сбора грибов и ягод просто пронизаны тропинками. Так вот, я хожу поперек тропинок. Вдоль них-то все уже собрано. И если примечая грибное местечко, то обхожу его кругами. Поверьте, не заходя далеко в лес, я всегда с богатым урожаем.

Всегда беру с собой в лес термос с ароматным травяным чаем. Так хорошо посидеть в лесной тиши, попивая чай с бубликами и заедая их черникой. Вкуснотища!

Покидая лес не забудьте прихватить мусор, бутылки, стеклянные и полимерные, и конечно, пакеты, оставшиеся после привала. Мусор необходимо унести с собой и выбросить в мусорный контейнер.

Будьте благодарны природе за ее щедрые дары и гостеприимство.

Поздравляю всех читателей с началом чудесной осени. Пусть она принесет вам море впечатлений, приятных воспоминаний и раскрасит вашу жизнь яркими красками.

Галина СТРИГУНОВА.
Фото автора.

ГРИБНАЯ ИКРА

1 кг смеси свежих лесных грибов,
1 кг баклажанов,
2-3 луковицы,
5 зубчиков чеснока,
6 ст. л. измельченной петрушки,
2 ст. л. бальзамического уксуса,
10 ст. л. растительного масла,
соль, перец.



Грибы очистить, хорошо вымыть и крупно нарезать. Поместить в сотейник, влить 2 стакан воды и готовить, пока вся жидкость не выпарится. Добавить 2 ст. л. масла и продолжать готовить еще 6 мин.

Лук очистить и измельчить. Баклажаны очистить от кожицы и порубить на небольшие кусочки. Разогреть в чистом сотейнике 1 ст. л. масла, обжарить лук 4 мин. Добавить оставшееся масло и баклажаны. Перемешать и готовить под крышкой на среднем огне 10 мин.

Чеснок очистить, раздавить плоскостью ножа и измельчить. Добавить грибы и чеснок к баклажанам, влить 4-6 ст. л. кипяченой воды и готовить еще 15 мин. Снять с огня. Добавить петрушку, уксус, соль и перец. Перемешать и дать остыть.

Провернуть через мясорубку и поставить в разогретую духовку на 10 минут.

Теперь можно перекладывать по стерильным банкам и закрывать на зиму.