



ЛЮБОВЬ К КОМПАНИИ С ЮНЫХ ЛЕТ

Мурманское морское пароходство – старейшая судоходная компания в России с богатым наследием и крепкими династическими связями. Дмитрий Мальков, групповой инженер-диспетчер пароходства, является представителем пароходской династии Мальковых. В ноябре он отметил свой юбилей.

→ Стр. 4

ВКЛАД В ИСТОРИЮ

Более года назад в Санкт-Петербургскую ассоциацию капитанов обратился Владимир Васильевич Пузырев, ранее работавший в нашем пароходстве, проживавший в Эстонии на острове Сааремаа, в местечке, где родился капитан Эгги. Моряк попросил наших капитанов помочь им найти могилу Эгги.



→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 11 (7723)

30 ноября
2018 г.



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издаётся с июня 1932 года

ИЗ МУРМАНСКА НА САБЕТТУ И ОБРАТНО



Теплоход «Новая Земля» продолжает доставку российского щебня по Северному морскому пути в порт Сабетта для проекта «Ямал СПГ». В конце ноября на мурманских причалах на судно погрузили свыше 22 тысяч тонн груза. Это третья партия отечественного щебня, вывозимая «Новой Землей» из Мурманского морского торгового порта, начиная с сентября текущего года.

→ Стр. 2

ВСТРЕЧА МУРМАНСКОЙ АССОЦИАЦИИ КАПИТАНОВ



В этом году исполнилось 40 лет со дня начала круглогодичной навигации в Арктике. Это историческое событие стало основной темой ноябрьской встречи Мурманской ассоциации капитанов.

→ Стр. 5

СОБЫТИЕ

МЫ - ЛУЧШИЕ



Мурманскому морскому пароходству вручили Почетный диплом лауреата регионального конкурса «Лучшие товары и услуги Мурманской области 2018 года». Вручение состоялось 8 ноября на 21-й областной научно-практической конференции «Сделано на Мурмане. Сделано качественно», посвященной Всемирному дню качества.

Этой награды компания удостоилась за морскую перевозку пассажиров и грузов на теплоходе «Клавдия Еланская» на социально значимой линии Мурманск - ЗАТО г. Островной - Мурманск.

ММП практически каждый год участвует в конкурсе, который организует «Мурманский ЦСМ» и каждый раз получает признание и высокую оценку конкурсного жюри за разные направления своей деятельности. В 2012 году ММП представляло в конкурсе услугу РПК-1 (рейдовый перегрузочный комплекс), в 2015 году - подготовку экипажей в собственном центре по подготовке и переподготовке кадров пароходства. В 2016 году лауреатом конкурса стала теплотехническая лаборатория ОАО «ММП».

Теплоход «Клавдия Еланская» - это единственная связь между Большой землей и небольшими ныне поселениями на Мурманском берегу. Морем сюда завозится все: от продуктов и предметов первой необходимости до автомобилей, снегоходов и другой техники. На теплоходе жители уезжают в отпуска, командировки и возвращаются обратно. Жители ЗАТО г. Островной называют судно «наша Клавушка». Все здесь на теплоходе для них родное. И такое же взаимное отношение к своим пассажирам со стороны экипажа.

На «Клавдии Еланской» практически нет временщиков, экипаж судна постоянный и сплоченный. До недавнего времени здесь работали даже те моряки, которые трудились на «К. Еланской» с момента поднятия флага на судне. Теплоход для них не просто место работы, а значительная часть жизни. Здесь сохраняется особая аура, а члены экипажа давно уже стали друг другу нечужими. Победа в конкурсе - лучшая оценка ежедневного труда моряков.

В следующем году ОАО «ММП» исполняется 80 лет. Победа в конкурсе дала отличный старт юбилейным мероприятиям в честь грядущего дня рождения компании.

Наш
хронограф



17 декабря - 95 лет назад (1923) создана экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН).

31 декабря - 30 лет назад (1988) поднят государственный флаг СССР на атомном лихтеровозе «Севморпуть». Судно вошло в состав Мурманского морского пароходства.

ИЗ МУРМАНСКА НА САБЕТТУ И ОБРАТНО



Теплоход «Новая Земля» продолжает доставку российского щебня по Северному морскому пути в порт Сабетта для проекта «Ямал СПГ». В конце ноября на мурманских причалах на судно погрузили свыше 22 тысяч тонн груза. Это третья партия отечественного щебня, вывозимая «Новой Землей» из Мурманского морского торгового порта, начиная с сентября текущего года.

Перед отходом «Новой Земли» из Мурманска наша редакция побывала на борту судна.

До порта назначения судну предстоит пройти свыше 1100 морских миль. Учитывая долгосрочные метеопрогнозы, на пути следования судна сложной ледовой обстановки не предвидится, а значит, балкер преодолеет весь участок трассы обычными навигационными маршрутами без привлечения ледокола.

Сегодня, по словам капитана Сергея Сафронова, участок трассы от Мурманска до Сабетты является самым оживленным на Северном морском пути. Основной поток грузов идет морским путем в строящийся порт из Мурманска и Архангельска. Сама Сабетта, по рассказам капитана, за 2-3 года изменилась существенно. Сегодня причалы арктического порта готовы принимать и обрабатывать крупнотоннажные суда осадкой более 9 м в круглогодичном и круглосуточном режиме.

Как надежную опору ценит свой экипаж капитан Сергей Сафронов. Благодаря опыту моряков, многие из которых старожилы на флоте, успешно выполняются все рейсовые задачи, а теплоход поддерживается в хорошем техническом состоянии.

Сергей Сафронов, хоть и работает на «Новой Земле» первый контракт, вскоре отметит 40-летний юбилей

трудовой деятельности в Мурманском морском пароходстве. Более 18 лет его постоянным теплоходом был «Петр Великий». До него работал на «Мончегорске», «Тикси», «Ю. Долгоруком». Вторым помощником капитана принимал т/х «Капитан Данилкин». А вот первые шаги в профессии делал на легендарных арктических дизель-электроходах «Наварин», «Павел Пономарев», «Гижига», которых хоть уже и нет, но память о них сохранилась в истории российского мореплавания и в музее пароходства.

Большая часть профессиональной жизни капитана Сафронова прошла в Арктике. При его непосредственном участии наши суда в конце 1970-х делали навигацию на Северном морском пути круглогодичной. Тогда эти экспериментальные рейсы на Дудинку длились по 3-4 месяца.

Сергей Сафронов за годы работы в пароходстве успел привыкнуть к смене климатических зон и часовых поясов. Ему нередко приходилось менять суровую Арктику на южные ши-

«Сабетта - это прорыв. Северный морской путь. Вы знаете, что есть поручение - 80 млн тонн. И Сабетта должна взять значительный объем из этих грузов.»

И. Левитин, помощник президента РФ. Источник www.seanews.ru



Капитан Сергей Сафронов.

роты, когда того требовало рейсовое задание. Один из недавних примеров - транзитный рейс теплохода «Петр Великий» в 2017 году длиной в несколько тысяч морских миль. Судно вышло из Мурманска, доставило в Сабетту крупную партию отечественного щебня, затем осуществило переход из Сабетты в морской порт Диксон, где на борту погрузили таймырский высококачественный уголь, и далее «Петр Великий» отправился в китайский порт Каофейдиан.

В этом же рейсе старшим помощником капитана ходила Марина Старовойтова. Сегодня она старпом в экипаже теплохода «Новая Земля».

Марина Старовойтова в пароходстве с 2005 года. Начинала свою ка-

рьеру с самых младших должностей, работала дневальной, матросом на судах пароходства. В 2014 году она успешно окончила ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова. Работала 3-м, 2-м помощником капитана на т/х «В. Ткачев», «К. Минин», «Петр Великий». В коллективе о ней отзываются уважительно, ценят за профессионализм, доброжелательность и ответственное отношение к работе.

Сегодня женщина на флоте - не столь редкое явление, как это было лет 20 тому назад. У нас в пароходстве есть еще несколько замечательных женщин-штурманов на разных судах компании. Однако стоит признать, что представительницам прекрасного пола в этой сфере всегда тяжелее, чем мужчинам. Во-первых, несмотря на то, что в наше время женщины на многих ранее считавшихся мужскими должностях успешно справляются со своей работой, нельзя отрицать, что у части общества имеются гендер-

ные предрассудки и навязанные стереотипы. И с этими «тараканами» справиться гораздо сложнее, чем просто хорошо выполнять свои задачи. Удивительно, но по первому образованию Марина Старовойтова учитель русского языка и литературы. Окончила университет в Брянске, откуда сама родом, преподавала в общеобразовательной школе. На вопрос: «Как вышло так, что пришлось круто изменить свой курс?», отвечает с улыбкой: «Жизнь - штука непредсказуемая. Видимо, это судьба. Даже значение моего имени «Марина» - «морская». Правда, признается, что близкие долго не могли смириться с ее выбором.

Но верно говорят, на флоте случайных людей не бывает. Вот и Марина Старовойтова уверена, что абсолютно нашла себя в этой профессии. Считает, что ей повезло, всегда встречались хорошие люди и наставники, которые дали путевку в профессию, сыграли огромную роль в ее становлении и которым она очень благодарна. И сейчас Марину с ее такой силой духа и целеустремленностью уже не пугают ни физическая, ни психологическая нагрузка, ни работа в Арктике, и в дальнейших планах она видит продолжение развития своей карьеры.

Для старпома Старовойтовой, как и для многих моряков, самое сложное уезжать из дома, оставлять свою любящую семью, своих родных и близких, по которым она очень скучает. И признается, что для нее, как и для каждого моряка, очень важно знать и чув-



Марина Старовойтова.

ствовать, что дома тебя ждут - так гораздо легче переживать долгую разлуку. - Я люблю свою работу. Просто если ее не любить, то очень тяжело будет по несколько месяцев находиться в замкнутом пространстве и пережить разлуку с близкими. Но есть здесь и своя романтика. Когда стоишь на мостике, испытываешь ни с чем несравнимый восторг. Море не может не волновать душу, оно очаровывает, притягивает и поражает своей красотой, силой и непредсказуемостью. Оно всегда живое, непокорное, неизвестное. Это стихия, которая не подчиняется ничьим законам. А чтобы контракт проходил более спокойно, нужно быть добрее и терпимее друг к другу. Хочется пожелать всем морякам удачи, спокойствия, мира, ветра в попутчики и никогда не сбиваться с намеченного курса.

Ирина БРЯНКИНА.

ПОБЕЖДАТЬ В ЛЮБОЙ СТИХИИ

После завершения третьего рейса на Землю Франца-Иосифа и успешного проведения грузовых работ на рейде острова Александры теплоход усиленного ледового класса «Юрий Аршеневский» вернулся в Мурманск. Во время стоянки в столице Кольского Заполярья наша редакция побывала на борту судна.



На ЗФИ.

- Этот рейс был рядовым, мы уже приобрели хороший практический опыт, - отозвался о рейсе капитан теплохода Сергей Зинченко. - Команда на острове работала слаженно. Погодные условия были хорошими. Пришли на ЗФИ и сразу же включились в работу независимо от времени суток.

Хоть рейдовые выгрузки в северных широтах и стали обыденным процессом для наших экипажей, но на фотографиях и видео, привезенных с рейса, хорошо видно, какую сложную и почти что ювелирную работу выполняли наши моряки во время грузовых операций в тех метеоусловиях, которые существуют в Арктике. Во многом этому способствовала уникальность самого судна, которое построили по совместному проекту финских и российских корабелов. Как сообщил Сергей Зинченко, краны у судов мощные, стрелы длинные.

- Зимой мы можем грузы прямо на лед выкладывать, на грузовики.

Уникальность судов еще и в том, что они относятся к типу Ro-Ro (от

«roll-on/roll-off»), таких арктических теплоходов всего два в России - «Юрий Аршеневский» и «Капитан Данилкин», они способны не только к вертикальной, но и к горизонтальной загрузке-разгрузке через кормовую аппарель. Это значительно облегчает доставку заказчику тяжелой колесной техники.

- Такие суда очень любят в Дудинке и Архангельске грузить и выгружать, все, что хочешь, перевезешь, - говорит с улыбкой капитан.

Старшим электромехаником на судне трудится Александр Окс, стаж его работы в Мурманском морском пароходстве - 35 лет. Ходил на ледоколе «Капитан Николаев», т/х «Клавдия Еланская», танкерах «Саратов», «Натали», «Хатанга», т/х «Кандалакша». Вот уже 15 лет он работает на т/х «Юрий Аршеневский». Много чего помнит и с удовольствием делится с нами воспоминаниями.

- «Юрий Аршеневский» был на всех континентах, во многих портах, - рассказывает он. - В первые годы ходил на север Канады, в Арктику. Начиная с 1990-х стали работать в основ-



Выгрузка на рейде.

ном на международных линиях, и не эпизодически, как, например, это было раньше, когда шли из Архангельска или Дудинки на Голландию, Норвегию. К сожалению, в те годы в Арктике работы не было. Где мы только не побывали: и в Юго-Восточной Азии, и в Австралии, и в Америке. За границей судно всегда вызывало большой интерес.

В разных ситуациях побывал теплоход за годы работы. Но в любых морях и штормах судно спасал его прочный корпус, мощные механизмы, отличные мореходные качества. В памяти Александра Аскаровича сохранились несколько таких незабываемых рейсов, которые ему пришлось

- Тогда многие эксперты, китайские сюрвейеры из Гонконга, представители регистра Ллойда сказали, что судно современной постройки вряд ли бы выдержало такой шторм. Наш теплоход мощный. Нас на «Аршеневском» двое работает, кто был в том рейсе, - я и матрос Сергей Владимирович Лопичев. Так мы это событие отмечаем как второй день рождения, - рассказал Александр Аскарович.

По словам капитана, ему повезло с командой: моряки в основном опытные, трудолюбивые, поработали на славу.

- Взяли в обучение молодых ребят, и они тоже молодцы, старались! - рассказал капитан.



И на берегу работа кипит.

пережить вместе с любимым теплоходом. Например, когда он работал с капитаном Людмилой Анатольевной Тибряевой, судно с грузом апатита попало в сильнейший шторм, когда шло во Флиссинген. Их тогда очень хорошо покачало, но судно и экипаж остались невредимы. А второй памятный шторм произошел в 2011 году: при выходе из Шанхая «Аршеневский» попал в супертайфун «Муйфа». Судно и механизмы выстояли перед натиском стихии.

Сейчас судно отправилось в южном направлении выполнять очередное задание. Ну а мы с нетерпением будем ждать его возвращения в родной порт.

Ирина БРЯНКИНА.
Фото из архива редакции.



Слева направо: капитан Сергей Зинченко, старший электромеханик Александр Окс, старший механик Александр Марасанов.

ЛЮБОВЬ К КОМПАНИИ С ЮНЫХ ЛЕТ

Мурманское морское пароходство - старейшая судоходная компания в России с богатым наследием и крепкими династическими связями. Дмитрий Мальков, групповой инженер-диспетчер пароходства, является представителем пароходской династии Мальковых. В ноябре он отметил свой юбилей.

Многие работники и ветераны пароходства знакомы с его отцом - Александром Васильевичем Мальковым, который отдал более 30 лет своей профессиональной деятельности Мурманскому морскому пароходству, прошел путь от электромеханика до помощника начальника пароходства по технике безопасности. Мама Дмитрия - Татьяна Николаевна Малькова - также связала свой профессиональный путь с пароходством и более



Курсант Мальков.

25 лет трудилась на благо компании в информационно-вычислительном центре.

Когда Дмитрий был совсем маленьким, то родители определили его в подшефный пароходству детский сад, так что, можно сказать, Дмитрий любовь к компании впитал с юных лет. В 2006 году он окончил Государственную морскую академию им. адм. С. О. Макарова по специальности «инженер по организации перевозок на транспорте». К очередному юбилею академии был организован хор курсантов, Дмитрий обнаружил в себе интерес и способности к хоровому пению. Он участвовал во всех репетициях и концертах хора.

После окончания академии у молодого специалиста Малькова Дмитрия встал вопрос о месте работы. Ему предстояло выбрать карьеру в Санкт-Петербурге или вернуться на малую родину в Мурманск. В итоге любовь к родному краю возобладала. И вот уже 12 лет Дмитрий работает в ММП.

Дмитрий уделяет особое внимание своему профессиональному развитию, читает много литературы в области организации логистики, систем управления качеством и безопасности, посещает семинары.

Большим увлечением Дмитрия остается хоровое пение. К 2010 году он возобновил репетиции и даже выступал в составе камерного хора



Юный Дмитрий с семьей.

«Амадеус». Ему посчастливилось стоять на одной сцене с великим баритом России Дмитрием Хворостовским.

Обладая от рождения не самым крепким здоровьем, что не позволило в свое время поступить в морскую академию на специальности плавсостава, Дмитрий уделяет внимание физическому развитию и моржеванию, укрепляющему иммунитет.

Мы от лица редакции газеты «Арктическая звезда» желаем Дмитрию крепкого здоровья, долгих лет жизни, успехов во всех его начинаниях и никогда не останавливаться на достигнутом. Всех благ ему и его семье.

Мария ФИСЕНКО.
Фото из архива Д. МАЛЬКОВА.



На сцене вместе с Д. Хворостовским.

VII МУРМАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЛОВАЯ НЕДЕЛЯ

12-16 ноября 2018 года в Мурманске прошла VII Мурманская международная деловая неделя. За годы проведения ММДН закрепила за собой статус одного из главных деловых событий Арктического региона, центра притяжения широкого круга участников и авторитетной площадки для дискуссий по самым актуальным вопросам развития арктических территорий.

Программа состояла из 20 отдельных мероприятий. Особое внимание было уделено вопросам привлечения инвестиционных ресурсов в экономику арктических территорий, а также развития международных связей.

Ключевым мероприятием недели стало пленарное заседание «Арктическим курсом».

По информации правительства Мурманской области, его участниками стали порядка 600 человек, представляющих 12 зарубежных стран и 11 субъектов России. В их числе российские и зарубежные политики, управ-

ленцы, бизнесмены, ученые и общественники, которые принимают деятельное участие в жизни и развитии арктических территорий.

Дискуссия развернулась вокруг вопросов промышленного развития арктических территорий, государственной политики и новых технологий, реализации потенциала арктических субъектов страны, государственно-частного партнерства. Опыт реализации инвестиционных проектов в Арктике представили компании «Норникель», «НОВАТЭК-Мурманск» и «СЗФК».

Губернатор Мурманской области Марина Ковтун сообщила на пленарном заседании, что растущее глобальное значение Арктики, обеспечение высокого качества в арктических регионах требует принципиально новых подходов к развитию макрорегиона уже сейчас. При этом, по словам главы региона, принятие необходимой нормативно-правовой базы, в том числе проекта федерального закона «О раз-



витии Арктической зоны России», продолжает буксовать.

- Закон об Арктике не удастся принять уже почти 20 лет, и сегодня есть реальный риск затянуть этот процесс еще на годы. Но ведь Арктика не ждет. Ее стремительно растущее глобальное значение требует принципиально новых подходов к развитию макроре-

гиона уже сегодня, сейчас, - сказала Марина Ковтун, добавив, что реальная жизнь в регионах Арктической зоны России и потребности их развития значительно опережают оперативность принятия мер на федеральном уровне.

ВСТРЕЧА МУРМАНСКОЙ АССОЦИАЦИИ КАПИТАНОВ



В этом году исполнилось 40 лет со дня начала круглогодичной навигации в Арктике. Это историческое событие стало основной темой ноябрьской встречи Мурманской ассоциации капитанов.

Привычным местом проведения заседания Мурманской ассоциации морских капитанов является ледокол-музей «Ленин». Но в этот раз для этих целей по приглашению ММП был выбран музей пароходства.

Здесь капитаны встречаются хоть и не часто, но всегда эти мероприятия проходят в душевной обстановке. Многие из присутствовавших моряков долгие годы работали в пароходстве, посвятили ему большую часть трудовой жизни. Музей с его особой аурой, портреты работников, макеты и фотографии судов с первых минут настраивают на добрые воспомина-

ния, ностальгию по дням минувшим и насыщенной событиями молодости.

На заседание ассоциации пришли капитаны А. Г. Марков, А. Е. Кастерин, В. С. Давыдянц, В. Е. Махницкий, А. А. Глазунов, С. П. Членов, А. И. Стребков, В. Б. Буданов, а также председатель совета ветеранов ОАО «ММП» В. Н. Бугера, писатели, журналисты В. М. Блинов, В. С. Белосусов.

В этом году исполнилось 40 лет со дня начала круглогодичной навигации в Арктике. Именно эта тема стала ключевой на заседании ассоциации. Многие из присутствовавших были непосредственными участниками навигаций тех лет. С докладом об этом событии выступил председатель ассоциации А. Г. Марков.

На встрече ассоциации также вспомнили недавно ушедших почет-



ных членов организации, бывших работников пароходства - А. В. Александровича, Б. Н. Купоросова, капитана Р. И. Егорова.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В Арктике круглый год

60-е и 70-е годы прошлого века ознаменовались бурным ростом промышленности СССР. Север не оставался в стороне. Расширял свое производство Норильский горно-металлургический комбинат, развивалась нефтегазовая промышленность Ямало-Ненецкого округа. Государство поставило перед моряками Мурманского морского пароходства сверхзадачу по открытию круглогодичной навигации на Севморпути, и они ее успешно выполнили.

Суда ММП начали работать на линии Мурманск - Дудинка - Мурманск в 1969 году. Главным транспортным партнером Норильского комбината был ледокольно-транспортный флот Мурманского морского пароходства.

Необходимость ледового эксперимента по увеличению сроков навигации на Дудинку назревала давно, и его провели. В ноябре 1970 года дизель-электроходы «Гижига», «Лена», Индигирка под проводкой атомохода «Ленин», дизельных ледоколов «Капитан Белоусов», «Капитан Воронин», «Капитан Мелехов» прибыли в Дудинку. Суда покинули Дудинку в конце ноября. Экспериментальный рейс завершился успешно. 4 января 1971 года суда прибыли в Мурманск.

Уже в 1977 году период работы наших судов в Арктике был продлен на 100 суток, на линии Мурманск - Дудинка - Мурманск было перевезено более 2 миллионов тонн грузов. В 1978 году арктическая навигация превратилась в круглогодичную.

В декабре 1977-го теплоход «Дмитрий Донской» приступил к выполнению рейса в тяжелых ледовых условиях. В канун Нового года он доставил в порт Дудинка 12 тысяч тонн груза. Для портовиков Дудинки это было первое судно, прибывшее в порт в столь поздний срок.

18 января «Дмитрий Донской» вышел из Дудинки, ему навстречу по Енисею под проводкой ледоколов пробирались другие транспорты. В конце января 1978 года, преодолев тяжелые льды Арктики, теплоходы «Дмитрий Донской» и «Гижига» с помощью ледоколов «Капитан Сорокин», а/л «Арктика», «Ленин» вернулись в Мурманск.

3 февраля 1978 года ледокол «Капитан Сорокин» взял под проводку в порту Дудинка последнее судно навигации 1977 года д/э «Капитан Мышев-

ский», через трое суток «Мышевский» встретился на трассе с атомным ледоколом «Арктика», 8 февраля суда пришли в порт Мурманск. С приходом этого каравана завершилась арктическая навигация 1977 года. Круглогодичная навигация набирала обороты. В течение февраля-марта 1978 года ледоколы ММП обеспечили проводку всех судов, предназначенных для доставки грузов нефтяникам и газодобытчикам Ямала. Этот удачный эксперимент необходим был для прорыва к круглогодичной навигации. В первых числах апреля ледоколы повели на Дудинку дизель-электроход «Павел Пономарев» (капитан В. Н. Галкин), а за ним «Наварин» (капитан В. И. Пшеничный). До Енисейского залива транспорты довели ледоколы «Ленин» и «Сибирь». Дальше за проводку взялся мелкосидящий ледокол «Капитан Сорокин». Караван, прибывший в Дудинку 1 мая, встречали торжественно - с вручением ключа от города. Через две недели суда с обратным грузом вышли из Дудинки и 28 мая вернулись в Мурманск.

В мае 1978 года - новое достижение: атомный ледокол «Сибирь» провел в Магадан в столь раннее время т/х «Капитан Мышевский» высокоширотным маршрутом. Руководил экспедицией заместитель начальника администрации СМП Бронислав Семенович Майнагашев. Рейс занял всего 18 суток. Стоит отметить, что морской грузооборот к 1980 году вырос по сравнению с 1970 годом втрое.

В 1978 году группа моряков за большой вклад в достижение круглогодичной навигации была удостоена правительственных наград. Капитан теплохода «Капитан Сорокин» В. С. Вакула получил орден Ленина, капитан «Сибири» В. К. Кочетков - орден Октябрьской революции. Орденом Трудового Красного Знамени были награждены: вахтенный механик «Сибири» И. И. Африканов, мастер «Ленина» Н. Т. Большаков, главный механик л/к «Капитан Сорокин» В. А. Ившин, старший инженер-механик «Сибири» В. А. Петров, капитан д/э «Наварин» В. И. Пшеничный, капитан т/х «Дмитрий Донской» Л. С. Селиверстов, капитан т/х «Гижига» В. И. Шестопалов, капитан-дублер а/л «Ленин» Г. А. Энтин. Еще 17 моряков получили орден «Знак Почета» и пятеро стали кавалерами ордена Трудовой Славы III степени.

По материалам книги
В. П. Семенова «ММП:1939-2009 гг. ».

СПЛОЧЕННЫЕ АРКТИКОЙ

На «Красине», где всегда собираются члены Санкт-Петербургского филиала Ассоциации капитанов Мурманского пароходства, 15 ноября было многолюдно. В маленькой каюте, где обычно проходят встречи мурманчан, всем не хватило места, поэтому, предвидя это, руководство ассоциации договорилось с директором музея Ириной Олеговной Стонт о проведении своего мероприятия в кают-компании ледокола.

На встречу пришли около 25 моряков, работавших на судах пароходства, ныне проживающих в Санкт-Петербурге. Собравшиеся приняли решение оживить деятельность ассоциации и по настоятельной просьбе

капитана нашего пароходства Валентина Кирилловича Мухина, возглавлявшего филиал ассоциации несколько лет, его освободили от должности председателя, попросив остаться заместителем.

Председателем Санкт-Петербургского филиала ассоциации единогласно была избрана капитан Людмила Анатольевна Тибряева. Кроме того, она является заместителем председателя Мурманской ассоциации капитанов.

Первым вопросом повестки дня стоял прием в ассоциацию новых членов. До этого времени такой вопрос в Санкт-Петербургском филиале ассоциации даже не поднимался, хотя

мурманчан в культурной столице становится все больше. Согласно морскому Уставу в ассоциацию можно принимать старших помощников капитана и даже людей не из плавсостава, но имеющих прямое отношение к флоту. На данном мероприятии в состав ассоциации был принят Сергей Владимирович Сидоренко, который работал в нашем пароходстве, а потом переехал в Санкт-Петербург. Сейчас он капитан ледокола «Мудью».

Особый интерес и внимание присутствовавшие уделили приему в свои ряды женщины-капитана Екатерины Борисовны Немировой, начинавшей



Л. А. Тибряева, Е. Б. Немирова.

Начало. Продолжение на 6-й стр.



ВКЛАД В ИСТОРИЮ

Более года назад в Санкт-Петербургскую ассоциацию капитанов обратился Владимир Васильевич Пузырев, ранее работавший в нашем пароходстве, проживавший в Эстонии на острове Сааремаа, в местечке, где родился капитан Эгги. Моряк попросил наших капитанов помочь им найти могилу Эгги.

В октябре этого года мировая общественность отмечала 90-летие достижения Северного полюса экспедицией Умберто Нобиле и спасения команды экспедиции после крушения дирижабля «Италия». Главную роль в ее спасении сыграл экипаж советского ледокола «Красин». В 1928 году итальянцы доставили дирижабль на Шпицберген.

- Помню, еще в 90-е годы, когда мы заходили в Кингсбей, то там еще стоял огромный шест. К нему и был привязан дирижабль «Италия». Старпомом в рейсе «Красина» работал Павел Акимович Пономарев. А возглавлял экспедицию Рудольф Самойлович... - рассказывает капитан Виктор Жерегеля.

В историческом рейсе экипажем «Красина» командовал капитан Эгги Карл Павлович. Службу на флоте капитан начал в 1907 году на парусных и паровых судах камбузником. В 1920 и 1921 гг. участвовал в Сибирской хлебной и Первой Карской товарообменной экспедициях на ледокольном пароходе «Седов». С 1922 по 1933 г. работал в Арктике старшим помощником, капитаном ледоколов «Литке», «Красин», «Ленин» и др. В навигацию 1928 года как капитан, имевший большой опыт работы на ледоколах, был назначен командовать ледоколом «Красин» в высокоширотной поисково-спасательной

экспедиции по спасению экипажа дирижабля «Италия», потерпевшему катастрофу в Арктике.

За успешное проведение этой операции Эгги был награжден орденом Трудового Красного Знамени. В начале 1930-х годов капитан занимался перегонном тральщиков из Владивостока в Мурманск через тропики, а затем приемкой и перегонном судов, закупленных в Германии для Дальнего Востока. В 1944 году был назначен на должность капитана нового ледокола «Сибиряков».

По поручению ассоциации поиска могилы Эгги занялись капитан Жерегеля и в прошлом работник отдела кадров пароходства Василий Прокопьевич Казаков. Сотрудники музея ледокола «Красин» никакой информации о захоронении капитана не имели. Обращаясь в различные организации Санкт-Петербурга, наши моряки узнали, что захоронение производилось на Богословском кладбище в 1957 году. Посвятив немало времени поиску, они нашли могилу Карла Павловича. Покосившийся крест, отсутствие фотографии, еле заметная надпись, могила в запустении... А чтобы захоронение привести в порядок, необходимо разрешение родственников. Начались длительные поиски родственников покойного капитана.



Фамилия Эгги достаточно редкая, но даже в Санкт-Петербурге нашлись несколько человек с подобной фамилией. Один из однофамильцев сказал, что еще в детстве, когда в музее Арктики и Антарктики, называли фамилию капитана «Красина», то он спросил отца, который подтвердил, что это их дальний родственник. Все питерские Эгги оказались родственниками по другой линии или просто однофамильцами. В Эстонии на острове Сааремаа создано морское общество - туда и обратились поисковики с просьбой помочь найти родственников капитана Эгги.

Кстати, среди известных российских моряков есть эстонцы - полярные исследователи и мореплаватели, служившие русскому царю и работавшие на судах Советского Союза. Наиболее яркими из них являются Эдуард Толль и Карл Эгги.

Члены морского общества нашли место, где стоял дом Эгги, и приняли

решение, что на том месте будет создан мемориал в знак памяти об их знаменитом капитане-земляке. Вся информация об итогах поиска была передана в музей ледокола «Красин».

И вскоре в музей «Красина» пришло сообщение, что в Эстонии в Тарту проживает праправнук Эгги, тоже Карл Эгги. Праправнук с матерью и представителем Таллинского морского клуба приехали в Санкт-Петербург.

Эстонцы вместе с нашими капитанами посетили могилу, оставили на ней горсть эстонской земли, навели порядок на захоронении. Родственники тепло поблагодарили членов нашей ассоциации и пообещали, что со временем захоронение знаменитого капитана будет восстановлено.

Р. С. К сожалению, Владимир Васильевич Пузырев, инициатор поиска захоронения капитана ледокола «Красин» Карла Эгги, ушел из жизни 29.07.2018 г.

Валентина КАРЕПОВА.
Фото с сайта <http://www.polarpost.ru>



4 октября 2018 года могилу на Богословском кладбище посетили родственники капитана Карла Эгги с острова Сааремаа.

СПЛОЧЕННЫЕ АРКТИКОЙ

Продолжение. Начало на 5-й стр.

трудовую деятельность на судах Северного морского пароходства. В настоящее время она проживает в Санкт-Петербурге и работает в одной из голландских компаний.

Одним из участников заседания ассоциации был капитан В. Д. Дмитриевский.

О сорокалетию открытия круглогодичной навигации в Западном районе Арктики вспомнил и рассказал непосредственный участник арктических рейсов 1978 года капитан дизель-электрохода «Павел Пономарев» Валерий Николаевич Галкин. Он подчеркнул, что у истоков открытия круглогодичной навигации стояли моряки Мурманского пароходства, и он на своем судне одним из первых, преодолев тяжелые льды в 1978 году, пришел в порт Дудинка.

Ассоциации капитанов Мурманского пароходства в следующем году исполнится 50 лет. Еще живы капитаны, которые вошли тогда в состав Клуба

капитанов. Первым председателем капитанского клуба был избран Леонид Владимирович Ленский. Он в настоящее время проживает на Украине. Во время работы ассоциации он по скайпу выходил на связь с капитанами, присутствовавшими в кают-компании.

Члены ассоциации договорились и о будущих встречах ежемесячно в каждый третий четверг. Решили, что к следующей встрече подготовят и примут план мероприятий на будущий 2019 год.

Воспоминаниям о работе в пароходстве, о его людях, об Арктике не было конца. Ведь это была встреча единомышленников - людей, объединенных общей работой, людей, которых сплотила Арктика.

Валентина КАРЕПОВА.
Фотографии
из архива редакции.

Ежемесячная информационно-аналитическая газета

vk f

**ОФИЦИАЛЬНАЯ СТРАНИЦА
ГАЗЕТЫ «АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА»**



Поздравляем вас, коллеги!

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

Брыштель Сергей Иванович - матрос 1-го кл. т/х «Грумант»;
Сокольников Василий Иннокентьевич - старший моторист-электрогазосварщик т/х «Варзуга»;
Кулева Татьяна Александровна - заместитель начальника отдела финансовых операций и отчетности;
Никитин Алексей Александрович - электромеханик т/х «В. Белецкий»;

Нуждин Сергей Юрьевич - старший (главный) механик т/х «Капитан Данилкин»;
Рибель Татьяна Александровна - буфетчик т/х «Поморье»;
Мальков Дмитрий Александрович - групповой инженер-диспетчер отдела оперативной работы флота.

Вам, родившимся в ноябре 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 90-летием

Соколову Санию Абдуловну - ветерана труда, камбузницу плавсостава, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 23 года.

С 85-летием

Кормачеву Галину Николаевну - ветерана труда, заведующую детским садом № 96 «Северяночка», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 17 лет.

С 80-летием

Саляева Рашита Нуралиловича - ветерана труда, супервайзера службы

«Транс-флот», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 32 года.

Скрябину Марию Исаевну - горничную ДМО «Моряк», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 16 лет.

С 75-летием

Аркаеву Нелли Павловну - ветерана труда, воспитателя детского сада № 51, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 14 лет.

С 70-летием

Шаталову Антонину Васильевну - ветерана труда, пресс-секретаря

профкома пароходства, мурманчанку. Стаж ее работы в пароходстве составил 28 лет.

С 65-летием

Скрипченко Виктора Михайловича - старшего моториста т/х «Николаев», мурманчанина, отработавшего на благо компании 33 года.

Безрукова Владимира Николаевича - матроса т/х «Степан Разин», отработавшего в компании 25 лет.

Бахмат Светлану Леонидовну - бухгалтера 1-й категории отдела учета ТМЦ, проживающую в городе Липецке. Ее стаж в компании составил 25 лет.

Олейник Николая Алексеевича - механика т/х «Ю. Долгорукий», мурманчанина, отработавшего в компании 24 года.

Скачкову Галину Осиповну - дневальную т/х «Клавдия Еланская», проживающую в городе Таганроге. Ее стаж в компании составил 27 лет.



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



В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

МУРМАНСКОМУ АЭРОПОРТУ ДАДУТ ИМЯ

В рамках общенационального проекта «Великие имена России» стартовала акция по выбору и присвоению российским аэропортам имен знаменитых соотечественников.

На финальном этапе в голосовании выбора имени аэропорту Мурманск участвуют три легендарных кандидата.

Николай II Романов (1868-1918), последний российский император династии Романовых, основатель Мурманска.

Царствование Николая II пришлось на революции и войны (Русско-японская война 1904-1905 годов; Кровавое воскресенье; революция 1905-1907 годов; Первая мировая война; Февральская революция 1917 года). В 1917 году Николай II отрекся от престола, в 1918-м царская семья была расстреляна большевиками. Последний император и члены его семьи были в 2000 г. канонизированы Русской православной церковью.

Мурманск был основан в 1916 году по указу Николая II. Император назвал город Романовым-на-Мурмане в честь 300-летия дома Романовых, которое отмечалось в 1913 году.

Сафонов Борис Феофистович (1915 - 1942), летчик-истребитель морской авиации военно-воздушных сил Северного флота. Он первый из тех, кому дважды было присвоено звание Героя Советского Союза за подвиги в Великой Отечественной войне.

Лучший советский ас 1941-1942 гг. Воевал на территории Мурманской области. На его счету десятки сбитых самолетов противника. Технику воздушного боя Сафонов отличала фан-

тастическая маневренность, а для сокращения времени взлета по тревоге он даже срезал пряжки со шлема, пришив вместо них кнопки от парашютных ранцев. Погиб в бою над Баренцевым морем.

Папанин Иван Дмитриевич (1894 - 1986), советский исследователь Арктики, доктор географических наук, контр-адмирал. Автор книг «Жизнь на льдине» и «Лед и пламень».

Во время Гражданской войны в рядах Красной армии сражался против белогвардейцев и интервентов в Крыму. В 30-х гг. руководил экспедициями по освоению Крайнего Севера. При участии Папанина созданы полярные станции на Земле Франца-Иосифа и на Северном полюсе. Результатами экспедиции стала возможность объявить права России на часть шельфа Ледовитого океана в XXI веке. Во время ВОВ отвечал за бесперебойную работу Северного морского пути.

Папанин - дважды Герой Советского Союза, звания были присвоены за вклад в освоение Крайнего Севера и за спасение из ледового плена ледокола «Георгий Седов».

Финальное голосование заканчивается 30 ноября в 23.59 по московскому времени. Подведение окончательных итогов займет несколько дней, которые необходимы для обработки всех анкет, поступающих из регионов, и сведения статистики по всем платформам, на которых проводилось голосование.

Победители конкурса будут объявлены 4 декабря в 19.00 в эфире телеканала «Россия-1».

Источник <https://великиеимена.рф>

И. Д. Папанин.



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.

С глубоким прискорбием сообщаем, что 8 октября на 81-м году ушла из

жизни ветеран ММП, ветеран труда, старший инженер СМТС **Лущик Валентина Михайловна**, проживавшая в Псковской области, отработавшая в пароходстве почти 29 лет.

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



ГРАНИ ТВОРЧЕСТВА ОДНОГО ЧЕЛОВЕКА

6 декабря 2018 года в 17.00 в Культурно-выставочном центре Русского музея на ул. Софьи Перовской, 3, Мурманского областного художественного музея состоится торжественное открытие выставки «Виктор Конецкий. Путь к причалу».

В экспозиции будут представлены работы известного писателя, художника и капитана дальнего плавания Виктора Конецкого (1929 - 2002). Гости увидят живопись, акварель, текст. Предметы на выставку предоставила жена художника Татьяна Акулова-Конечкая, которая будет присутствовать на открытии выставки.

Виктор Викторович Конецкий - писатель, сценарист, капитан дальнего плавания, художник. Родился в Ленинграде. Блокадник. Выпускник штурманского факультета 1-го БВМУ. Служил на судах 441-го Отдельного дивизиона Аварийно-спасательной службы Северного флота. На торго-

вом флоте совершал плавания на торговых и научно-исследовательских судах в Арктику и Антарктику, прошел путь от четвертого помощника до капитана дальнего плавания. Виктор Конецкий - почетный работник транспорта России.

Виктор Викторович - автор более 50 литературных произведений. В соавторстве им созданы сценарии кинофильмов «Полосатый рейс», «Путь к причалу», «Тридцать три».

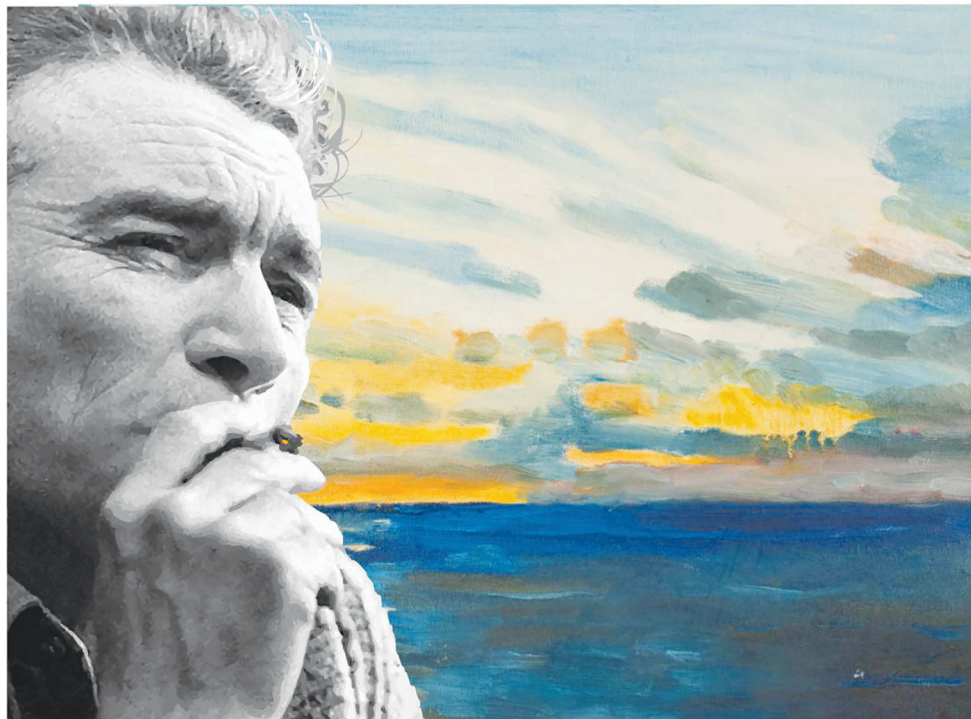
За свою литературную и морскую работу Виктор Конецкий награжден двумя орденами «Знак Почета» (1971 и 1979), орденом Трудового Красного Знамени (1984), орденом «За заслуги перед Отечеством» (2000), Знаком Чести «Серебряный Крест Георгиевского Союза» (2001).

В рамках торжественного открытия состоится вечер воспоминаний, на котором будут присутствовать гости, лично знавшие Виктора Викторовича.

Выставка будет работать до 20 января 2019 года.

ВИКТОР КОНЕЦКИЙ ПУТЬ К ПРИЧАЛУ

ЖИВОПИСЬ • АКВАРЕЛЬ • ТЕКСТ



ПРАЗДНИЧНЫЙ ПЕРЕПОЛОХ



Добрая и миролюбивая Собака завершает свой бег в уходящем году. Ей на смену придет год Желтой Земляной Свиньи (Кабана). Это достаточно спокойный тотем, но у Кабана все же случаются моменты агрессии и вспышек эмоций. Поэтому так важно правильно подготовиться и встретить этот год, чтобы умиротворить покровителя, настроить и его, и себя на добрый лад.

У 2019 года есть положительные стороны, которых достаточно много. Знаки восточной символики уверяют, что год Свиньи, да еще и в тандеме с созидательной энергией Земли, должен принести немало удач в бизнесе, он сулит стабилизацию или даже улучшение финансовых дел, как государ-

ственных, так и личных. Удачным он станет и для тех семей, которые хотят малыша.

Желтая Свинья - существо оптимистичное, обязательно станет благоволить тем, кто открыт миру и доброжелателен по отношению к окружающим. А также сам готов трудиться на благо семьи и не ждет переменчивую фортуна. Таким трудягам символ 2019 года окажет поддержку. Особенно благоприятным год будет для тех, кто работает на земле.

ГДЕ И С КЕМ ВСТРЕЧАТЬ ПРАЗДНИК

Так как Свинка - животное компанейское и любит быть в окружении близких и друзей, нам следует провести новогоднюю ночь вместе с семьей.

Хотя, если это будет компания друзей, коллег, она тоже будет не против. В этом случае и место встречи вполне можно изменить: отправиться на базу, дачу к знакомым, в кафе или иное уютное местечко.

Также можно встретить праздник путешествуя, возможно, и в другие страны. Свинке это точно понравится.

ЦВЕТА ГОДА

Давайте разберемся с цветами года. Несомненно в приоритете желтый, оранжевый, коричневый, палевый, песочный, терракотовый, бежевый, телесный, золотой, красный.

Последний всегда в ходу у почитателей Востока, поскольку символизирует благополучие, достаток, верность традиционным ценностям. Золотой имеет схожие толкования, но более всего он характеризует именно материальное благополучие.

Все эти элементы гаммы можно использовать в разных сочетаниях, не

возбраняется и применение иных расцветок. В этом отношении год будет благодатным: его цветовая палитра практически неограниченна.

ПРАЗДНИЧНЫЙ ДЕКОР

Не стоит использовать для украшения дома всю новогоднюю палитру. Определитесь с базовыми 2-3 основными оттенками в дизайне.

Чтобы угодить Свинке, используйте в оформлении орехи, бобовые, зерна, ветки деревьев, желуди. Обязательно на столе и в других местах должны быть мандарины или апельсины. Цитрусовые внесут оптимистичные нотки в общую атмосферу, да и просто любимы нашими детьми и многими взрослыми. А также необходимы свечи, желательно в винтажных или необычных подсвечниках. Можете создать свою свечную композицию в сочетании веток ели с мандаринами.

При украшении елки хорошо использовать игрушки с золотыми деталями, блестящий дождик и мишуру. В остальном полагайтесь на свой вкус, возможности и пристрастия детишек. Очень важно, чтобы в украшении дома, наведении порядка, проведении генеральной уборки участвовали все члены семьи. Можно устроить своеобразную эстафету: всей семьей побывать в каждом доме и помочь подготовиться к празднику. Помните, Свинка очень благоволит тем, для кого семейные ценности не праздное словосочетание.

ЧТО В НОВЫЙ ГОД НАМ ПРИГОТОВИТЬ

Угодить Свинке - задача непростая, праздничное меню должно быть продумано до мелочей.

Что следует исключить? Во-первых, курицу. Во-вторых, фаршированные

яйца. Хотя их можно использовать как ингредиент в салатах.

Желательно приготовить блюда из бобов, фасоли, гороха. Отдайте предпочтение свинине, баранине, рыбе, морепродуктам. Лучше обойтись без экзотики и довольствоваться простыми в приготовлении и сытными блюдами, в меру использовать специи и приправы. Оценит Свинка и ароматную домашнюю выпечку - пирожки, кулебяки.

Должно быть как можно больше зелени, фруктов и овощей, ведь Свинья питается только растительной пищей.

Чтобы угодить символу года, не забудьте поставить на стол блюдечко с зерном или используйте зерна в оформлении блюд. Поверьте, она останется довольна.

ГОТОВИМ ПОДАРКИ

Так что же дарить на год Свиньи? Тут вариантов очень много, так что вы точно выберете что-то подходящее. Так как одарить надо всех близких, родных и друзей, разберем для начала бюджетные варианты. К примеру, это могут быть чашки или кружки; копилки; свечи или миниатюрные светильники; брелоки для ключей; игрушки для елки, милые элементы декора интерьера с символом наступающего года; мыло ручной работы; шкатулки для хранения украшений и мелких предметов. Что-то из выше перечисленного вы можете сделать сами.

Из более дорогих подарков подойдут всевозможные светильники, органайзеры, ночники, часы, мини-проекторы, магнитные доски, подушки, пледы, покрывала, постельное белье, статуэтки и вазы, картины, рамки для фото и тому подобное.

Галина СТРИГУНОВА.

