



65 лет назад в истории нашей великой Родины произошло событие, покрывшее неувыдаемой славой наших дедов и отцов, — мы победили в Великой Отечественной войне. Никакими словами не описать лишений и трудов, опасностей и невзгод, пережитых нашими ветеранами.

Не найти нам и слов благодарности, которые могли бы в полной мере выразить нашу глубочайшую признательность всем тем, кто отдал всего себя для защиты Отечества и для Великой Победы.

Не пустыми разговорами, а добрыми поступками должны мы почитать их память. И не только 9 мая, а каждый божий день мы должны стремиться к улучшению жизни ветеранов.

Это не факультативное желание, это наш долг.

Спасибо вам за вашу смелость, спасибо за ваши подвиги, спасибо за мир без войны, который вы нам подарили.

С уважением, Олег Григорюк, первый заместитель председателя Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.



НОВОСТИ

- 2** Морские новости со всего мира.



ИНФОРМАЦИЯ

- 7** Инспекторат ИТФ. Самая полная информация об инспекторах по всему миру.

ВАКАНСИИ

- 11** Горячие предложения от круизных компаний.

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

- 12** Когда море было черным..

КАЮТ-КОМПАНИЯ

- 14** Байки, шутки, анекдоты.



НА КАМБУЗЕ

- 16** Маринованная семга-гриль.

«МОРСКОЙ»
№ 3, май 2010

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Черноморская первичная профсоюзная организация моряков.

Торговая марка и торговое имя «Морской» является исключительной собственностью Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

ИЗДАТЕЛЬ:

СПД Кудимова М.Н.

Свидетельство о государственной регистрации: серия ОД № 1423-294-Р от 13.02.2010 г.

Перепечатка материалов журнала «Морской» невозможна без письменного разрешения редакции. При перепечатке материалов обязательна ссылка на журнал «Морской».

Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях. Редакция не несет ответственности за стилистические и грамматические ошибки в рекламных макетах.

Тираж — 3000 экз.

Редакция ведет переписку с читателями. Ваши материалы, пожелания и предложения отправляйте на электронный адрес: morskoy@mtwtu.org.ua

65079, г. Одесса,
пл. Куликово поле, 1
Тел.: 700-39-44
e-mail: morskoy@mtwtu.org.ua



У побережья Англии нашли останки САМОГО ПЕРВОГО БАЛКЕРА в истории судоходства.

Вблизи побережья Девона (Англия) были найдены останки судна, которое уже назвали «самым первым балкером человечества», его возраст насчитывает почти 3000 лет (оно затонуло примерно в 900 году до нашей эры). Грузовое сотнями слитков меди торговое судно следовало в Британию из Европы, где в то время царила эпоха бронзы, из которой изготавливались орудия труда и оружие, украшения и другие предметы обихода. Останки судна были найдены подводными археологами-любителями на глубине 8–10 метров в бухте близ Салкомб, извлечено уже 295 предметов, среди них 259 медных слитков, бронзовый меч, два камня для пращи и золотой браслет. Археологи, теперь уже под руководством специалистов

из Оксфордского университета, ищут остов самого судна, надеясь, что хоть что-то все-таки уцелело. Историки, впрочем, и без того представляют, как это судно выглядело: галера длиной до 13 метров и шириной до трех, экипаж — обычно 15 человек, главный движитель — весла. Побережье в месте гибели балкера древнего мира весьма опасное, изобилующее скалами и подводными камнями, на одном из которых, скорее всего, он и нашел свою кончину. Историки говорят, что многие люди в наши дни удивились бы, узнай они, насколько оживленными в те времена были торговля и прибрежное судоходство, охватывающее всю Европу. Однако останков кораблей пока найдено очень мало, всего два, оба на суше в ходе раскопок.

1 мая текущего года сайт ITF (www.itfseafarers.org) будет доступен на русском, китайском и испанском языках. Сейчас материалы публикуются преимущественно на английском языке.

РАЗРАБОТАННЫЙ СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ МОРЯКОВ СЕТЕВОЙ РЕСУРС ПРЕДЛАГАЕТ:

- ▶ оперативную информацию о событиях в отрасли;
- ▶ информирование моряков об их правах;
- ▶ дискуссионный форум для обмена мнениями (Crew Talk);
- ▶ возможность проверить статус судна по базе ITF (Look up a ship);
- ▶ сведения для связи с национальными профсоюзами;
- ▶ блог инспекторов ITF;
- ▶ информацию о главных портах мира;
- ▶ интерактивные опросы и еженедельные новости.

Сайт ITF является своеобразным аналогом существующего русскоязычного сайта Российского профсоюза моряков (www.sur.ru). В то же время, не сосредотачиваясь исключительно на россиянах, он публикует информацию о моряках всех национальностей. Познакомившись с этой информацией, вы узнаете об условиях труда ваших иностранных коллег. Как говорят создатели сайта, они стремились, чтобы эта «служба одного окна» стала полезным инструментом для моряков.

БУДУЩЕЕ ЗА УДОСТОВЕРЕНИЕМ ЛИЧНОСТИ МОРЯКА.

Профсоюз Nautilus International, объединяющий британских и голландских моряков, призвал правительства своих стран как можно скорее ратифицировать Конвенцию №185 «Об удостоверениях личности моряков» (она была принята на 91-й сессии Международной Организацией Труда).

Как сообщает сайт Балтийской территориальной организации Российского профессионального союза моряков, количество стран, ратифицирующих эту конвенцию, увеличивается. Более того, некоторые из них уже стали реализовывать ее на практике. В качестве примера Nautilus International приводит Россию, где плавсоставу стали выдавать так называемое удостоверение личности моряка, то есть документ, «удостоверяющий личность лица, трудящегося по найму, занятого или работающего в любом качестве на борту морского судна». Таким образом, УЛМ постепенно вытесняет привычный моряцкий паспорт из обихода. Другими словами, именно за этим документом будущее. Вместе с тем, Великобритания и Голландия пока не торопятся брать пример с той же самой России. Однако если и дальше продолжать сидеть и ничего не делать, то британские и голландские моряки станут, своего рода, белыми воронами на общем фоне: не за горами тот день, когда им просто запретят без УЛМ сойти на берег в иностранном порту. Такое положение дел профсоюз не устраивает, и он прилагает все усилия к тому, чтобы подтолкнуть чиновников к решению проблемы. По крайней мере, кампания по ратификации конвенции уже началась. В Великобритании решение по данному вопросу, скорее всего, будет найдено в ближайшее время: осталось урегулировать лишь кое-какие проволочки законодательного толка. В Голландии же дело обстоит несколько иначе: там еще размышляют, насколько это нужно. Поэтому Nautilus International совместно с голландскими судовладельцами попытается привести чиновников в чувство.

Мы несколько не сомневаемся в том, что в Великобритании и Голландии наведут порядок с УЛМ. Приятно и то, что в этом вопросе наши коллеги ссылаются на опыт России. Однако мы не можем не отметить, что иногда скорость не главное. Как показала практика, у нас моряки хоть и стали получать УЛМ, но с таким скрипом, что дурно становится: постоянные очереди типа «больше 15 не собираться» и полная неразбериха с анкетами плавсостава, которые неизвестно кто должен проверять. Поэтому не стоит завидовать нам, что мы впереди планеты всей, ведь, как известно, у нас потом получается всё не как у людей.



**11-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИМПОЗИУМ
ПО МОРСКОЙ МЕДИЦИНЕ**
Одесса, 6–10 сентября, 2011 г.

Уважаемые коллеги!

С радостью сообщаем вам, что 11-й международный симпозиум по морской медицине пройдет с 6 по 10 сентября 2011 года в г. Одессе.

Организаторы симпозиума: Международная ассоциация морской медицины, Международная морская организация, Международная организация труда и ГП «Украинский НИИ медицины транспорта».

Девиз будущего симпозиума: «Морская медицина — международные требования».

В ходе конференции будут рассмотрены важные проблемы научных исследований, обучения и предоставления медицинской помощи представителям морской отрасли. Данные проблемы будут обсуждаться на пленарных заседаниях и школах. Мы надеемся, что симпозиум будет способствовать активизации научных исследований в области морской медицины, содействию предоставлению качественной медицинской помощи в морском секторе, а также координации международного сотрудничества в области морской медицины.

Одесса рада приветствовать всех тех, кто связан с морской медициной. Мы с нетерпением ждем всех вас и будем рады обменяться с вами знаниями и опытом в области морской медицины именно в Одессе — городе на берегу Черного моря, одном из крупнейших промышленных и культурных центров Украины. Мы покажем вам памятные места нашего города, его архитектурные ансамбли и бульвары, порт и научно-исследовательские институты, курорты, парки, музеи — всё, что может быть интересно вам. Мы познакомим вас с веселыми, жизнерадостными одесситами и надеемся, что среди них у вас появится много новых друзей.

*Директор ГП УкрНИИ медицины транспорта,
доктор мед. наук, проф. А.И. Гоженко*

ДЛЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ РЕГИСТРАЦИИ
просим вас заполнить прилагаемую анкету и направить ее по адресу: **Оргкомитет 11-го Международного симпозиума по морской медицине**

**ул. Канатная, 92
65039, г. Одесса, УКРАИНА**

Либо направить анкету по электронной почте:
nymba@mail.ru

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ 11-ГО МСММ

Председатель — А.И. Гоженко (Украина), профессор

Сопредседатель — И.В. Денисенко (Россия)

Секретарь симпозиума —

Н.И. Ефременко: (+38067) 58-52-426

Члены комитета:

Н.В. Банчук

Н.П. Павлюк

Ю.Ю. Крук

Д-р В.А. Лисобей

Проф. А.К. Асмолов

Проф. К.Д. Бабов

Д-р Б.В. Панов

Д-р Ю.И. Гульченко

Д-р Н.И. Голубятников

Н.С. Бадюк

Т.Л. Лебедева

Д-р С.А. Праник

Т.С. Незавитина

МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНЫЙ КОМИТЕТ 11-ГО МСММ

Председатель — д-р Н. Николич (Хорватия)

Сопредседатели: В.А. Лисобей, доктор мед. наук, Л.М. Шафран (Одесса), доктор мед. наук, профессор.

Члены международного научного комитета:

Prof. Alf Magne Homeland, Норвегия

Prof. Per Sarbo Nelsen, Дания

Prof. Bogdan Jaremin, Польша

Dr. Luisa Canals, Испания

Dr. Nebejsa Nikolic, Хорватия

Dr. Ulle Lahe, Эстония

Dr. Suresh Idnani, Индия

Dr. Bernd F. Schepers, Германия

Dr. Rob Verbist, Бельгия

Dr. Andra Ergle, Латвия

Dr. Karin Westlund, Швеция

Dr. Heeikki Saarni, Финляндия

Dr. Truong Son, Вьетнам

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПРОГРАММА

Международное сотрудничество в области морской медицины

Медицинские, социальные, психологические проблемы смешанных экипажей

Травматизм на борту судна

Заблеваемость в рейсе

Реабилитация моряков

Медицинские аспекты перевозки опасных грузов

Круизная медицина

Терроризм и моряк

Радио- и телемедицина

Профилактика в морской медицине

Экологические проблемы в морской медицине

Подводная и военно-морская медицина

Ответственность судовладельцев

История морской медицины

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Оргкомитет симпозиума приглашает вас прислать тезисы по тематике конференции. Более подробная информация будет размещена на сайте симпозиума <http://www.ismh11.org>

Официальный язык симпозиума — английский.

Синхронный перевод не предоставляется.

Место проведения — город Одесса.

Все зарегистрированные участники получат папку симпозиума, сертификат участника, бэйдж и др.

Во время симпозиума планируется проведение выставки.



Международная федерация транспортников (ITF) представляет собой глобальную организацию. Федерация включает в себя 653 профсоюза транспортников в 148 странах и объединяет около 5 миллионов трудящихся.

Международная федерация транспортников была основана в 1896 году в Лондоне руководителями европейских профсоюзов моряков и докеров, которые осознали необходимость бороться против использования штрейкбрехеров на международном уровне. На сегодняшний день Федерация представляет трудящихся на судах, в портах, на железных дорогах, на пассажирском транспорте, в грузовых автотранспортерах, рыбном хозяйстве, туризме и гражданской авиации.

Представляя интересы транспортников на международном уровне, МФТ привержена идеям развития независимого и демократического профсоюзного движения и защищает основополагающие права человека и профсоюзов. Она также выступает против любых форм тоталитаризма, агрессии и дискриминации.

МФТ является одной из десяти глобальных федераций профсоюзов, которые объединяет Международная конфедерация профсоюзов (International Trade Union Confederation, ITUC).

ЧТО ДЕЛАЕТ МФТ В ПОМОЩЬ ТРАНСПОРТНИКАМ? МФТ ОКАЗЫВАЕТ ПОДДЕРЖКУ СВОИМ ЧЛЕНСКИМ ПРОФСОЮЗАМ И ТРАНСПОРТНИКАМ:

➤ **КООРДИНИРУЯ ДЕЙСТВИЯ ПРОФСОЮЗОВ** – МФТ со-зывает профсоюзы на международные конференции для обмена информацией, формирования общих стратегий, обсуждения своих отраслевых или транснациональных нанимателей.

➤ **МОБИЛИЗУЯ СОЛИДАРНОСТЬ** – МФТ помогает своим членским организациям проводить акции солидарности, если у профсоюза транспортников возникает трудовой спор с работодателем или правительством и он нуждается в поддержке других профсоюзов. Акции международной солидарности и оказание давления во время таких споров зарекомендовали себя важными, если не решающим фактором достижения целей профсоюзов.

➤ **ОРГАНИЗУЯ КАМПАНИИ** – МФТ снабжает свои членские организации информацией о событиях в мире, которые влияют на их деятельность на местном и национальном уровнях. МФТ также предлагает прочим организациям, включая СМИ, аналитические материалы о главных событиях в сфере транспорта, которые неблагоприятно сказываются на положении трудящихся. Кроме того, она издает журнал «Международный транспорт» по вопросам, представляющим интерес для транспортников, и обновляет на своем Web-сайте www.itfglobal.org сообщения о мероприятиях и трудовых спорах и прочих новостях транспортных профсоюзов.

➤ **ПРЕДСТАВЛЯЯ ИНТЕРЕСЫ** – МФТ представляет интересы транспортников в международных организациях, которые принимают решения по вопросам найма или охраны труда. Это Международная организация труда, Международная морская организация и Международная организация гражданской авиации. МФТ поднимает волнующие транспортников проблемы в Организации экономического сотрудничества и развития, Международном валютном фонде, Всемирном банке и Всемирной торговой организации.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ МФТ РУКОВОДЯТ ЧЛЕНСКИЕ ПРОФСОЮЗЫ.

Высшим руководящим органом МФТ является Конгресс, который проводится один раз в 4 года. Членские профсоюзы могут послать на конгресс своих делегатов, имеющих право голоса.

ЦЕЛИ МФТ УСТАНОВЛЕНЫ В ЕЕ УСТАВЕ. К НИМ ОТНОСЯТСЯ ЦЕЛИ:

- добиваться соблюдения прав профсоюзов и прав человека во всем мире;
- бороться за мир, основанный на социальной справедливости и экономическом прогрессе;
- помогать членским профсоюзам защищать интересы своих членов;
- проводить исследования и осуществлять информационное обслуживание своих членских организаций;
- оказывать транспортникам помощь в трудных ситуациях.

Хотя диапазон деятельности МФТ и очень широк, всю ее можно отнести **К ТРЕМ ОСНОВНЫМ РАЗДЕЛАМ:**

- представительство;
- информирование;
- практическая солидарность.

ГЛАВНАЯ ФУНКЦИЯ МФТ — информирование и выдача рекомендаций профсоюзам по вопросам развития транспортной отрасли в других странах и регионах мира.

Женщины составляют лишь около 2% от морской рабочей силы в мире. Женщины работают, в основном, в круизном и паромном секторе, зачастую на судах под удобным флагом. Их небольшое число означает, что женщины могут подвергаться дискриминации и преследованиям. Морские профсоюзы должны бдительно относиться к этим опасностям и стремиться защищать интересы женщин-членов, которых в настоящее время насчитывается около 23 000 по всему миру.

С 1 мая 2010 года сайт www.itfseafarers.org доступен на русском языке.



Працевлаштування з нами — це:

- Постійна та стабільна робота для командного та рядового складу
- Робота на супернових автоматизованих судах
- Можливість оформлення одиничного контракту від 5 місяців для офіцерів
- Можливість швидкого кар'єрного росту
- Система бонусів за тривале працювання
- Щомісячна підтримка родини за допомогою системи MONTHLY CREW ALLOTMENTS
- Розширена кадетська програма з подальшим підвищенням та працевлаштуванням
- Зарплата в доларах США

Всі послуги з працевлаштування надаються БЕЗКОШТОВНО!

ДК «ДАНАОС УКРАЇНА» запрошує на постійну роботу командний та рядовий склад для праці на контейнеровозах під керівництвом Danaos Shipping Co. Ltd



Наша адреса:

м. Одеса, вул. Дерибасівська, 14
Тел.: (0482) 348-078, факс: (0482) 347-947
e-mail: Danukr@Danaos.od.ua
www.danaos.od.ua

м. Маріуполь, вул. Гагаріна, 3
Тел.: (0629) 47-03-20, факс: (0629) 47-45-47
e-mail: danaos@mrpl.dn.ua





16 травня 2010 року виповнюється 75 років Володимирі Олександровичу Лісобею

Доктор медичних наук, старший науковий співробітник, заступник директора з наукової роботи Українського НДІ медицини транспорту МОЗ України, Володимир Олександрович є добре знайомим вченим серед вітчизняних та закордонних фахівців.

Навчання в інституті він поєднував з роботою на Одеській станції швидкої медичної допомоги. Інститут направив його головним лікарем районної санітарно-епідеміологічної станції Каланчакського району Херсонської області, звідки його перевели завідувачим епідеміологічним відділом Херсонської обласної санітарно-епідеміологічної станції (1959–1961), де відбулось знайомство зі співробітниками Одеського НДІ мікробіології і епідеміології, який опікував область. За їх пропозиціями адміністрація інституту запросила його спочатку на посаду молодшого наукового співробітника, а потім головного інженера заводу бактерійних препаратів (1961–1970).

Наукові дослідження Володимира Олександровича були присвячені розробці вакцин проти бруцельозу і туляремії, які він випробував на собі. Тут захищена

За здійснення науково-методичної допомоги практичним органам охорони здоров'я В.О.Лісобей **НАГОРОДЖЕНИЙ:**

- орденом «Знак Почёта» (за роботу по ліквідації холери у Одесі),
- знаком «Отличнику здравоохранения»,
- медаллю «Ветерану труда»,
- медаллю «Захиснику Вітчизни»,
- почесною медаллю «За заслуги в розвитку курортного дела»,
- двома почесними грамотами МОЗ України.

кандидатська дисертація. Одночасно, за дорученням МОЗ України контролював епідеміологічний стан у Криму і був призначений начальником епідеміологічного відділу комплексної урядової комісії з ліквідації епідемії дизентерії у Євпаторії.

В Одеському НДІ курортології (1970–1982) під керівництвом

Володимира Олександровича була виконана оцінка курортологічних запасів мінеральних вод та лікувальних грязей України і визначена необхідність населення в санаторно-курортному лікуванні.

З 1982 р. Лісобей В.О. був переведений в Український НДІ медицини транспорту (1988–1991 рр. — Всесоюзний НДІ гігієни водного транспорту), де він був призначений заступником директора з наукової роботи. Цю посаду він обіймає по сьогоднішній день, хоча інститут у 1991 р. підпорядкували МОЗ України і змінили назву на Український НДІ медицини транспорту.

Його власні дослідження з питань гігієни та соціального забезпечення моряків, залізничників, льотчиків, автомобілістів дозволили надати нові теоретичні і методичні рішення в цих галузях, обґрунтувати рішення урядів колишнього СРСР та незалежної України в затвердженні для моряків пільгового віку для виходу на пенсію.

Під науковим керівництвом Володимира Олександровича виконуються широкомасштабні дослідження за участю практично усіх структурних підрозділів інституту. Це забезпечує всебічне висвітлення питань і одержання обґрунтованих висновків і пропозицій для їх втілення у практику медико-санітарного забезпечення транспортної галузі. Всі дослідження закінчені розробкою санітарних правил і норм, наказів Міністерств охорони здоров'я СРСР і України, урядовими рішеннями, які спрямовані на поліпшення умов праці працівників транспорту та їх соціального забезпечення. Тут захищена докторська дисертація у 1994 р. і видана монографія «Захворюваність працівників транспорту». Загалом він має понад 160 наукових публікацій, є членом редколегії двох наукових журналів.

ВІТАННЯ колеги ювіляр з вдячністю прийме за місцем роботи з 9:00 до 12:00 годин 17 травня.

Офіційні урочистості відбудуться на засіданні Вченої Ради о 13 годині 17 травня в УкрНДІ медицини транспорту за адресою: м. Одеса, вул. Канатна, 92 або тел./факс (048) 728-14-52 e-mail: valisobey@bl.ru





Инспекторы ИТФ — представители профсоюза, которые работают с проблемами относительно кампании ИТФ против удобных флагов. Многие инспекторы ИТФ в прошлом моряки или докеры. Их работа состоит в осмотре судов, которые заходят в порт. Цель осмотра — удостовериться в том, что оплата, условия труда и условия жизни на борту соответствуют ИТФ-стандартам. Они проводят обычные осмотры, также посещают суда по запросу команды и, если есть необходимость, помогают отстоять интересы моряков. Все инспекторы ИТФ владеют английским языком на высочайшем уровне и, в некоторых случаях, другими языками.



ITF- ИНСПЕКТОРЫ



Aberdeen +44(0)1224 582 688	Helsinki +358(0)9 615 202 55	Riga +371(0)7 073436
Antwerp +32(0)3 224 3413	Istanbul +90(0)216 347 3771	Rijeka +385(0)51 325 343
Barcelona +34(0)93 298 21 00 ext. 2521 / 93 481 27 66	Kaliningrad +7(0)4012 656 840 / 656 475	Rostock +49(0)381 670 0046
Bergen +47(0)55 23 00 59	Le Havre +33(0)2 35 26 63 73	Rotterdam +31(0)10 215 1166 +33(0)2 40 22 54 62
Bilbao +34(0)944 93 5659	Lisbon +351(0)21 391 8150	St Petersburg +7(0)812 315 8248
Bremen +49(0)421 330 3333	Liverpool +44(0)151 427 3668	Sete +33(0)4 67 43 75 18
Bristol +44(0)151 427 3668	Livorno +39(0)586 82 5251	Sibenik +385(0)22 200 320
Constanta +40(0)241 618 587	Marseilles +33(0)4 915 499 37	South Shields +44(0)191 455 1308 / 01224 582688
Copenhagen +45(0)33361397	Novorossiysk +7(0)8617 612556	Stavanger +47(0)51 84 05 49
Delfzijl +31(0)10 215 1166	Naples +39(0)81 265021	Stockholm +46(0)8 7914100
Dublin +353(0)1 87 43 735	Odessa +380(0)482 429 901 / 429 902	Szczecin +48(0)91 4239707
Dubrovnik +385(0)20 418 992	Oslo +47(0)22 825 835/22 425 872	Tallinn +372(0)6216 877 / 372 6216885
Dunkirk +33(0)3 28 66 45 24	Palermo +39(0)99 4707 555	Taranto +39(0)99 4707 555
Gdynia +48(0)58 661 60 96	Piraeus +30(0)210 411 6610 / 210 411 6604	Tilbury +44(0)20 8989 6677
Genoa +39(0)10 25 18 675	Porsgrunn +47(0)35 54 82 40	Trieste +39(0)40 3721832
Gothenburg +46(0)10 480 31 14	Ravenna +39(0)544 423842	Turku +358(0)9 613 110
Hamburg +49(0)40 2800 6811		Vigo +34(0)986 221 177
Helsingborg 46(0)31 42 95 31 / 46 42 37 43		Zeebrugge +32(0)2 549 11 03

«ГОРЯЧИЕ» ВАКАНСИИ!

CHIEF OFFICERS

MAY * "SEFOR" * BULK CARRIER * 58018 DWT * 5 months * \$5200
 JUNE * "MATADOR" * BULK CARRIER * 58000 DWT * 5 months * \$5200
 MAY * "TERN" * BULK CARRIER * 50209 DWT * 5 months * \$5200
 MAY * "MERLIN" * BULK CARRIER * 50296 DWT * 5 months * \$5200
 MAY * "BITTERN" * BULK CARRIER * 58000 DWT * 5 months * \$5200
 JUNE * "STEFANIA LEMBO" * BULK CARRIER * 82551 DWT * 5 months * \$5800 mix crew
 MAY * "TBN" * BULK CARRIER * 50000 DWT * 4 months * \$6000
 JUNE * "TBN" * BULK CARRIER * 35000 DWT * 5 months * \$5800 mix crew

CHIEF ENGINEERS

MAY * "SPARROW" * BULK CARRIER * 48220 DWT * MITSUB 9900 HP * 5 months * \$6900
 MAY * "MAJOR" * BULK CARRIER * 58000 DWT * MAN B&W 8700 HP * 5 months * \$7000
 MAY * "MAERSK VANCOUVER" * CONTAINER SHIP * 22308 DWT * B&W 16980 HP * 4 months * \$7000
 JULY * "NEPTUNE HELLAS" * PCC * 3280 DWT * B&W 5280 HP * 4 months * \$7400
 MAY * "CSCL QINGDAO" * CONTAINER SHIP * 50953 DWT * B&W 49680 HP * 4 months * \$7200
 ASAP * "TBN" * BULK CARRIER * 50000 DWT * MAN B&W * 4 months * \$8000

SECOND ENGINEERS

MAY * "SVENNER" * BULK CARRIER * 57970 DWT * MAN B&W 13542 HP * 5 months * \$5200
 JUNE * "STEFANIA LEMBO" * BULK CARRIER * 82551 DWT * MAN B&W 15037 HP * 5 months * \$6000 mix crew



КОМПАНИЯ V.SHIPS

Одесса. Главный Офис
 65114, ул. Маршала Жукова, 37/2,

тел.: +38 (048) 7-340-340,
 факс: +38 (048) 7-340-341

Лицензия МТисПУ серия АБ №389003 от 22.02.2008 г.

SEASPAN SHIP MANAGEMENT

being the major shipping company of Canada together with Univis Crewing Agency as Company's official representative in Ukraine are happy to inform about forthcoming the big increasing of their own fleet in 2010.

Senior Officers with large container vessels experience
 as well as
 2nd Officers and 3rd Engineers with higher license
 are welcome.

Лицензия Минтруда №348961 от 25.04.06 г.

МОРСКОЕ АГЕНТСТВО

«УНИВИС, ЛТД.»

Пироговский переулок, 6

Тел.: +38 (048) 780-05-13



КОГДА МОРЕ БЫЛО ЧЕРНЫМ...

На стене Одесского мореходного училища им. А.И. Маринеско памятная табличка с барельефом Пахома Михайловича Макаренко. На ней ни слова о его заслугах. Только перечисление должностей. Что, по большому счету, равнозначно. Достаточно сказать, что Макаренко был начальником Одесского порта в период героической обороны Одессы... Но мы хотим сказать больше.

«ШТОРМ»

Под руководством Пахома Макаренко Одесский порт перешел на военный режим. Сначала с помощью специальных заграждений был закрыт вход в акваторию порта подлодкам и торпедным катерам. Открытой осталась лишь Нефтяная гавань — на нее не хватило заграждений. Тогда Макаренко отдает приказ затопить в ряд непригодные суда. Так удалось «закрыть» подступы к порту.

Однако закрыть порт с неба было невозможно. Преимущество германской авиации в начале войны было подавляющим. Во время осады Одессы в день бывало по 14 и более бомбардировок с воздуха. Работники порта вынуждены были пережить атаки авиации в «щелях», но иногда, как вспоминают свидетели тех событий, портовики работали и под шквальным огнем. Именно в этих условиях проявился организаторский талант Пахома Макаренко. Он отлично понимал, что немногие люди способны бесстрашно работать в столь трудных условиях, сохраняя полное самообладание под бомбежками. Он никогда не подтрунивал над «паникерами», а самые ответственные задания поручал самым «трусливым» служащим. В наше время такой метод работы с подчиненными хорошо известен профессиональным менеджерам, только Макаренко в то время вряд ли знал что-нибудь о менеджменте организации... Но людей он отлично понимал, и, к слову сказать, «трусливые» подчиненные безупречно справлялись с заданиями начальника порта.

Организация морских перевозок — еще одна заслуга Пахома Михайловича. Во время осады города нужно было переправить паровозы, тендеры и железнодорожные вагоны в Николаев, где скопилось много эшелонов с эвакуированным имуществом. Для погрузки паровозов требовались специальные мощные краны. В нашем порту таких не было, и тогда Макаренко предложил следующее: на Платоновском молу удлинить железнодорожные пути и соединить их с уложенными на плавдоках рельсами. Так удалось погрузить 110 паровозов, 40 тендеров, 70 тендеров с вагонами. Два плавдока добрались до Николаева благополучно, хотя на протяжении всего пути их пыталась потопить вражеская авиация. На третьем рейсе док разбомбили в трех милях от родного берега.

Август 41-го в Одессе был особенно жаркий: враг с неба и суши мог контролировать входы и выходы из порта. И это в то время, когда производилась масштабная эвакуация предприятий, продовольствия. Для переправки грузов и мирных жителей не хватало мест. Население эвакуировали на грузовых судах, а пассажирские теплоходы переоборудовали под госпитали.

ОДЕССА СДАНА

«Храбро и честно выполнив свою задачу бойцам и командирам Одесского оборонительного района в кратчайший срок эвакуироваться из Одесского района на Крымский полуостров» — таков был приказ Ставки.

Покинуть Одессу нужно было так, чтобы «никто не догадался». В порту разыгрывался настоящий военно-морской спектакль.



Помните, в фильме «В бой идут одни старики» прозвучала такая фраза: «Украина! Степь широкая и ровная — как стол!...». Это образ поэтический. А для румыно-немецких войск наш край — ровная местность, по которой довольно легко было подобраться к Одессе. И хотя железнодорожные пути захватчики окончательно отрезали только через полтора месяца после начала наступления на город, с первых дней войны и до последних море было практически единственным путем сообщения с «Большой землей». Морем доставлялась в Одессу военная техника, боеприпасы, подкрепления. Водным путем шла эвакуация гражданского населения и предприятий, переправка раненых. Поэтому для военного командования важнейшей задачей стало наладить бесперебойную работу порта.



такль. Например, проводилась ложная переброска свежих сил в Одессу. А части войск отчаливали в Севастополь под видом «оперативной необходимости». Помимо армии, мирных жителей, боеприпасов, в Крым переправляли демонтированное портовое оборудование, без которого на полуострове не могли бы принять одесские грузы. В условиях бомбежки и артобстрела порт не спасала дымовая завеса и помощь советской авиации. Человеческие жертвы, выведенная из строя техника, разрушенные склады — всё это было, но работа не останавливалась. По специальным пристроенным настилам на суда поднимались своим ходом машины, танки, пушки. Последние дни эвакуации были самыми тяжелыми и напряженными, но весь запланированный груз и люди покинули Одессу и благополучно добрались до пункта назначения.

16 октября 1941 года лоцманский катер «Сиваш» и начальник порта Пахом Макаренко последними покидают пылающий Одесский порт.

«ШТИЛЬ»

Пахом Макаренко вернется в Одессу в 1944-м, чтобы восстанавливать порт и Черноморский флот. А до возвращения этот талантливый руководитель работал на самых сложных участках: там, где возникала тяжелая ситуация, где необходимо было наладить работу, там Макаренко занимал ответственную руководящую долж-

ность. Так, в декабре 42-го, когда в Красноводском порту создалась большая пробка (простаивало 70 судов), Макаренко назначают начальником порта. Под его руководством грузооборот порта увеличился в 12 раз.

Вскоре он становится начальником Главного Управления морских портов Наркомата морского флота страны. Осенью его переводят в Каспийский бассейн на должность начальника Сухогрузного пароходства «Каспфлот». Снова Макаренко руководит работами по снабжению армии, которая воевала тогда за Кавказ. В это же время развернулась оборона Сталинграда. «Каспфлот», под руководством Макаренко, завоевывает Знамя Государственного Комитета Обороны во Всесоюзном социалистическом соревновании водников.

После освобождения Одессы Пахома Макаренко назначают начальником Черноморского пароходства. Порт фактически разрушен, море кишит минами, на дне множество потопленных судов. Но уже в августе того же года корабли Черноморского флота участвуют в военных операциях и переправляют грузы под беспокойным военным небом.

О том, что в жизни настоящего человека и невозможное возможно, говорит и такой факт биографии Макаренко. Под руководством Пахома Михайловича проходит экспедиция по перегону 60-тысячного плавдока с Балтики на Черное море. Док был загружен плавучими кранами, небольшими судами, лихтерами. Балтийское пароходство не имело мощных буксиров, поэтому буксировку осуществляли теплоходы. На тот момент это был беспрецедентный переход из Балтийского моря в Черное.

Но на мемориальной табличке Одесского мореходного училища им. А.И. Маринеско всего несколько слов: «Здесь в 1930—1932 гг. учился Пахом Михайлович Макаренко — заслуженный работник Министерства Морского Флота СССР, начальник Одесского, Махачкалинского, Ильичевского портов Каспийского, Черноморского и Дальневосточного пароходств».

НЕПУТЕВАЯ ОХРАНА

Раньше у нас любили всякие идиотские песенки про пиратов вроде: «В флибустьерском дальнем синем море...» и так далее. Романтика голубых трасс, так сказать. А меня это так достало, что словами не скажешь. Болтаешься неделями в открытом море — одна вода кругом. И что самое неприятное — все время перед носом одни и те же рожи. И в кубрике, и на палубе, и в кинорубке, и везде — никуда от них не денешься. И все друг за другом секут, смекают, как бы другого получше сожрать. Вот тебе и романтика...

А пираты действительно есть, даже и сейчас, особенно в последнее время их много развелось. Только они не как раньше — с разными там арбалетами, а вооружены очень хорошо, у них тебе и пистолеты, и автоматы, нападают на суда, грабят их подчистую. Особенно в южных морях это часто происходило, поэтому у нас решили создать такую службу, как охрана от пиратов. То есть команду чудачков, которые должны быть натренированы особым образом и вооружены. И если пираты нападут, то они бросаются вперед — и всё, пиратов скрутили и уложили на палубу. Вот такую охрану наш капитан захотел взять с собой в рейс, когда мы шли на Кубу. Капитан у нас всё решает сам, раньше он еще хоть с замполитом должен был советоваться, а теперь вообще как царек стал: что скажет, то и будет. Да это на любом судне так. Капитан же по закону наделен всеми полномочиями — и консульскими, и юридическими. То есть, если на судне что случится, то он вправе судить виноватых сам, прямо в рейсе. Ну так вот, решил он взять эту охрану. А по договору эту охрану надо было кормить, поить и еще оплачивать их деятельность.

Ну вышли мы в море. А у этой охраны был свой старший начальник, который

должен был следить за их поведением, и чтобы всё было в порядке. Ну, меня эта охрана с самого начала раздражала. Когда мы еще грузились — а я тогда был третьим и отвечал за груз — они все время у меня под ногами путались и мешали. Я одному сказал, чтобы он отвалил, так он меня таким трехэтажным послал, что у меня вообще всякое настроение пропало призывать его к порядку. К тому же он такой здоровый культурист, и рожа у него очень злая. Но это еще ничего.

А как только мы вышли в море, они начали жрать! Конечно, они жрали с нами в кают-компании, но еще в перерывах между приемами пищи периодически навевывались на камбуз, кока они вообще до смерти запугали и буфетчицу постоянно терроризировали. А потом оказалось, что у них с собой есть солидный запас спиртного. Но и на судне тоже обычно спиртное берут в рейс, мало ли что там случится, и еще каждый морячок запасает. Некоторые из нашей команды как выходят в море, так вообще не просыхают, так и заливают за ворот до самого возвращения в родной порт. И эти из охраны быстро нашли общий язык с нашими алкашами и начали квасить без передыху. Я даже не помню, был ли хоть один трезвый на корабле. Кажется, только я и наш капитан Струнец (мы его звали Дуралей Иванович, у него была такая отвисшая нижняя губа и короткие ноги). А ведь пароход надо было вести, чтобы он не сел на мель и не столкнулся с другими. Но капитан уже ничего сделать не мог. Он,



конечно, на них орал и угрожал, что напишет на них докладную, но они ничего уже не соображали.

Короче, это безобразие продолжалось долго, а потом, помню, стоит наш Дуралей Иванович, весь красный, и орет на их начальника: «Ваши люди пьяные!» А тот ему в ответ орет: «Это ваши люди спаивают моих! Вы за такое поведение лишитесь капитанских нашивок!». А я спустился вниз по трапу в кубрик и вижу: лежат без памяти и те духи, и наши чудачки, даже те, кто на вахте должен быть в это время. Уж не помню, как в тот рейс мне удалось всё это выдержать, потому что вахты стоял, по-моему, только я один. А все остальные лежали пьяные.

Когда мы вернулись в Питер, оказалось, что нам эта охрана обошлась дороже, чем если бы на нас пираты напали! Столько они сожрали и выпили, и такие они были утомительные. Больше мы охрану от пиратов к себе на судно не брали.

Вадим Л.

Журнал «Морской» объявляет
ФОТОКОНКУРС
 НА ЛУЧШУЮ ФОТОГРАФИЮ МОРСКОГО ПЕЙЗАЖА!

Для участия необходимо прислать
 любую фотографию морского пейзажа,
 сделанную вами во время рейса.

ЛУЧШИЕ ФОТОГРАФИИ БУДУТ
 ОПУБЛИКОВАНЫ В ЖУРНАЛЕ,
 А ПОБЕДИТЕЛЬ ПОЛУЧИТ ГЛАВНЫЙ ПРИЗ!

Ваши фотографии ждем по адресу: morskoy@mtwtu.org.ua



- ДЛЯ ПОСТОЯННОЙ РАБОТЫ НА СОВРЕМЕННЫХ БАЛКЕРАХ ТРЕБУЕТСЯ КОМАНДНЫЙ И РЯДОВОЙ СОСТАВ С ОПЫТОМ РАБОТЫ
- СИСТЕМА БОНУСОВ
- ТРУДОУСТРОЙСТВО КАДЕТОВ С ВОЗМОЖНОСТЬЮ КАРЬЕРНОГО РОСТА
- КОНСУЛЬТАЦИОННЫЕ УСЛУГИ



ДП «СИГАЛ»

65029, г. Одесса,
ул. Княжеская, 27, оф. 1
Тел.: +380-482-34-98-05,
+380-482- 34-92-65,
факс: +380-482-34-78-54
E-mail: crewmail@seagullco.com



**НАШ ОПЫТ – БОЛЕЕ 10 ЛЕТ НА РЫНКЕ УКРАИНЫ
ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ МОРЯКОВ!**





ИНТЕРЕСНО

Для шашлыка хорошо подходят осетр, форель, семга, треска, филе тунца и др.

Рыбу крупных размеров готовят на вертеле или решетке, небольшую рыбку — на шампурах. Если рыба суховатая и мелкая, то лучше ее завернуть в алюминиевую фольгу. Кстати, кожа очищенной от чешуи рыбы отличается нежностью, поэтому не допускайте прямого контакта ее с решеткой. Выложите на решетке слой фольги или приготовьте рыбу в специальном продолговатом противне.

МАРИНОВАННАЯ СЕМГА-ГРИЛЬ

ИНГРЕДИЕНТЫ:

- семга — 800 г
- масло оливковое — 100 г
- лимонный сок — 100 г
- петрушка — 3 ст. ложки
- перец чили — 1/2 стручка
- перец розовый — 1 ч. ложка
- соль — 2 ч. ложки

Смешать оливковое масло, лимонный сок, петрушку, перец чили, розовый перец и соль. Уложить куски рыбы в миску и залить маринадом. Мариновать 30 минут, после чего дать маринаду стечь, смазать куски семги растительным маслом и выложить на решетку. Жарить с обеих сторон до золотисто-коричневого цвета, посолить и приправить специями.