

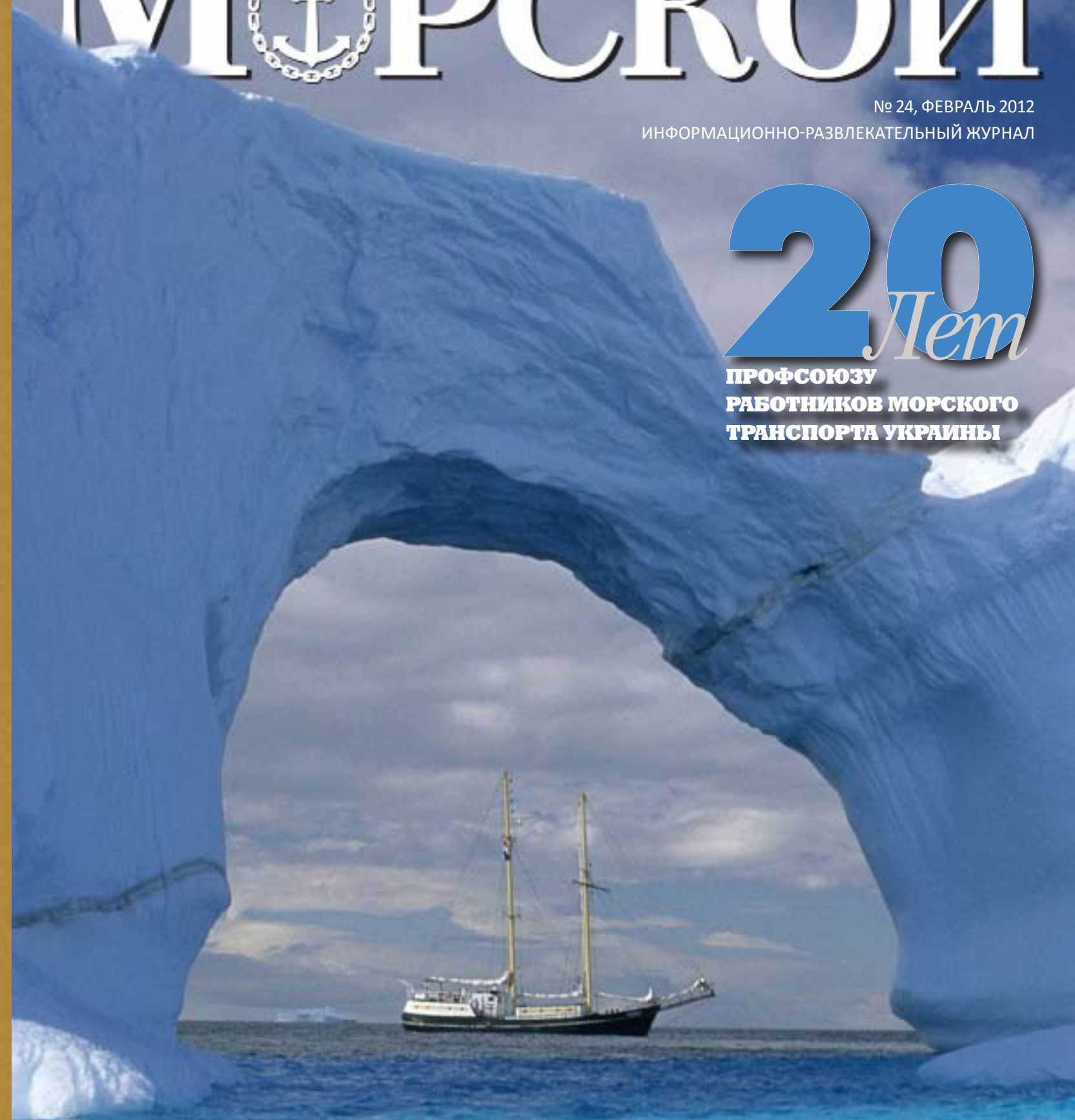
МОРСКОЙ

№ 24, ФЕВРАЛЬ 2012

ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

20 Лет

**ПРОФСОЮЗУ
РАБОТНИКОВ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ**



ИНФОРМАЦИЯ
НОВОГОДНИЕ
УТРЕННИКИ

ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ
«ЛЕОНИД СОБИНОВ»
И «ФЕДОР ШАЛЯПИН»

КАЮТ-КОМПАНИЯ
«ЧАЮ ХОТИТЕ?»
И ДРУГИЕ ИСТОРИИ

ЭКСКУРСИЯ
ПОРТ
ГАМБУРГ

НА КАМБУЗЕ
УКРАИНСКИЙ
БОРЩ

*Профессиональному
союзу
работников морского
транспорта Украины
20 лет!*





On behalf of the ITF and its nearly 5 million members in 690 unions in 153 countries I send fraternal greetings to the 20th Anniversary congress of the MTWTU.

The ITF, working closely together with your union, under the direction of Mikhail Kireyev in concentrating on defending the interests of Ukrainian Seafarers, Dockers and other maritime working in a rapidly changing world.

You have come a long way over the past 20 years within the ITF family and we look forward to continuing over the next 20 years.

От имени МФТ и почти пяти миллионов ее членов в 690 профсоюзах 153 стран мира я шлю братские поздравления празднованию, посвященному 20-й годовщине Учредительного съезда Профсоюза работников морского транспорта Украины.

Работая в тесном сотрудничестве с вашим профсоюзом под руководством Михаила Киреева, МФТ сосредоточена на защите интересов украинских моряков, докеров и других тружеников морской отрасли, работающих в условиях стремительно меняющегося мира.

За последние 20 лет вы прошли долгий путь в системе Международной федерации транспортников, и мы надеемся, что так будет продолжаться и следующие двадцать лет.

David Cockroft
ITF General Secretary

Дэвид Кокрофт
Генеральный секретарь МФТ



КОГДА МЫ ВМЕСТЕ,

КАЖДЫЙ ЗНАЧИТ БОЛЬШЕ!



- Защита прав моряков
- Медицинское страхование моряков*
- Специальные программы лояльности*
- Консультации инспектора ITF

*для членов Черноморской первичной профсоюзной организации моряков.

65079, Украина, г. Одесса, пл. Куликово поле, 1, правое крыло, каб. 130
тел/факс: +38 (0482) 42 99 01, e-mail: LBSTUS@mtwtu.org.ua



Профессиональный союз работников морского транспорта Украины отпраздновал свое двадцатилетие 30 января 2012 года. Имея за плечами многогранный опыт работы в независимой Украине, ПРМТУ проявляет себя, как надежного защитника на страже интересов работников морской отрасли. Не было бы этой знаменательной даты без людей, которые верят в поддержку профсоюза, обеспечивают его работу, принимают участие в организуемых профсоюзом мероприятиях. Наши уважаемые моряки, рядовые члены профсоюза — вот сила, перспектива и надежная опора, а также коллективы первичных организаций морских портов, судоремонтных заводов, морских учебных заведений и других береговых организаций морской отрасли Украины. Пока существует работодатель, пока существует социальное партнерство и цивилизованное гражданское общество, сильный, сплоченный профсоюз будет существовать. ПРМТУ будет выполнять возложенные на него функции и помогать членам профсоюза по мере сил. Спасибо всем тем, кто поддерживает ПРМТУ, гордится членством в ПРМТУ и не ищет обманчивых альтернатив. Ведь сила людей труда в единстве принципов и желании безопасно трудиться на благо своих семей. Пусть 2012 год вместе с юбилеем принесет всем членам ПРМТУ удачу, успехи и позитивные перемены. Возможно, именно в этом году мы перестанем жить надеждами на изменения к лучшему, а увидим эти изменения, и пусть к этому немного предпосылок, но мы верим. И вы поверьте вместе с нами. Вместе — мы сила!

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



стр. 8

АКТУАЛЬНО

**20-летие
ПРМТУ**

НОВОСТИ

2 В мире

КАЛЕНДАРЬ

6 Какие праздники отмечаем
в феврале 2012 года?

ЭКСКУРСИЯ

16 Порт Гамбург

ИНФОРМАЦИЯ

18 Новогодние утренники



ИСТОРИЯ В ДЕТАЛЯХ

22 История турбоходов
«Леонид Собинов»
и «Федор Шалапин»

КАЮТ-КОМПАНИЯ

26 «Чаю хотите?»
и другие истории, рассказанные
латвийскими моряками

НА КАМБУЗЕ

28 Украинский борщ



№ 24,
февраль 2012

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 — 5000 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

По вопросам размещения рекламы и сотрудничества обращаться
по телефону: **+38 (048) 700 39 44** или на электронную почту **morskoy@mtwtu.org.ua**



Costa Concordia после аварии

Инспектора МФТ в Италии помогли добиться договоренностей для членов экипажа, переживших трагическую гибель судна «Costa Concordia», — им будет оказана помощь.

Профсоюзная группа во главе с координатором МФТ Франческо ди Фиорэ, при участии Лео Гаджиано, ответственного за круизные секции в итальянских профсоюзах транспортников CISL (Federazione Italiana Trasporti), CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti) и UIL Trasporti, взяли на себя переговоры со всеми профсоюзами — членами МФТ в странах членов команды, а также контакты с круизной компанией. Они навестили членов команды, размещенных в гостиницах, чтобы выяснить, в чем они нуждаются, и передать информацию руководству.

В результате вмешательства инспекторов все члены многонационального экипажа лайнера «Costa Concordia» получили письма от руководства круизной компании, которая согласилась обеспечить их компенсационными выплатами (деньги на карманные расходы для покрытия первичных затрат; общая выплата зарплат

за весь срок действия их трудовых контрактов, с минимальной выплатой двухмесячной основной заработной платы плюс компенсация за утрату личного имущества — в размере до 3570 долларов США).

Ди Фиорэ сообщил: «Сделаны первые шаги. Мы также навещаем членов команды, находящихся в различных больницах Италии. Среди них один индонезийский моряк в критическом состоянии, находящийся в больнице города Сиены, и руководство компании обеспечило прилет его семьи в Италию. Профсоюзу моряков России сообщили о российской гражданке, члене команды, которая находится в больнице в Риме.

«Репатриация членов команды (всего 1023 человек) почти закончена. Около 20 из них всё еще ожидают решения практических проблем с визами или авиабилетами».

Известно о гибели шестнадцати человек в результате аварии лайнера «Costa Concordia» у берегов Италии 13 января, и как минимум 16 человек пропали без вести. Из них установлен факт гибели двух членов команды, а трое членов команды так и не найдены.

Черное море замерзло впервые за 30 лет

В Одесском заливе и у побережья Крыма замерзло Черное море. Льдом покрылись пирсы, на сотни метров простираются ледяные торосы, превратившие побережье в завораживающий парк ледяных скульптур. У пляжей Керченского полуострова плавают ледяная крошка — полностью покрытая плотной ледяной коркой морю мешают волны. Также сообщается, что в Керчи в районе Аршинцево замерзла прибрежная полоса моря, а в Евпатории льдом покрылось две тысячи квадратных метров воды. В последний раз такие погодные аномалии происходили в 1977 году. Тогда Черное море у берегов Одессы полностью замерзло.



Сбор средств в помощь грузинским морякам, пострадавшим в плену у пиратов

Профсоюз моряков Грузии создал фонд солидарности в помощь морякам, которые длительно находились в плену у пиратов. Их судно было захвачено в Аденском заливе, недалеко от берегов Сомали, в 2010 году. Они пробыли в плену у пиратов 16 месяцев и, наконец, были освобождены 8 января.

Профсоюз моряков Грузии (GSU) при поддержке Конфедерации профсоюзов страны (GTUC) создал специальный фонд помощи морякам и сумел собрать 51 тысячу грузинских лари (более 30 тысяч долларов США). Средства будут распределены поровну среди 15 моряков.

Судно «Olib G» под мальтийским флагом с грузом металлолома на борту было захвачено сомалийскими пиратами 8 сентября 2010 г. Судно принадлежало греческой судоходной компании «Frio Ventures». Среди захваченных в плен членов команды были также трое турецких моряков.

По сообщениям стало известно, что после угроз пиратов застрелить заложников греческая компания в качестве выкупа предложила пиратам само судно, которое впоследствии оказалось брошенным пиратами.

8 января заложники были выпущены на свободу и под военным конвоем перемещены на судно под контролем грузинского правительства. 12 января они прибыли в безопасный порт в Кении, а затем отправились домой, в город Батуми в Грузии.

18 января в Батумском мореходном училище состоялась встреча с участием представителей профсоюзов, где также был председатель профсоюза моряков (GSU) Анатолий Чиджавадзе и председатель конфедерации профсоюзов (GTUC) Ираклий Петриашвили. Среди участников присутствовали моряки, работодатели, курсанты мореходного училища и представители морских властей, а также медицинского центра для моряков. На встрече медики из центра для моряков пообещали предоставить бесплатную медицинскую помощь и лечение всем 15 морякам и членам их семей.



Порт Belfast Harbour сообщил о рекордных 17,64 млрд тонн обработанных грузов

Львиную долю этого объема составили навалочные грузы. Греческая компания Costmare впечатлила аналитиков прибылью в размере \$26 млн за последний квартал 2011 года. Рост активов компании составил 15%, в то время как операционные затраты выросли всего на 3,4%.



Корейская компания Hanjin Shipping сообщила об убытках в размере \$436 млн за 2011 год

Японская судостроительная компания Kawasaki Heavy Industries отметила уменьшение на 45% количества заказов за последние 9 месяцев 2011 года.

Источники: International Freighting Weekly, Lloyds List



Об усталости моряков в грузовых и пассажирских перевозках

Европейские операторы транспортных перевозок давно используют специальные системы, разработанные для того, чтобы удостовериться, что водитель в состоянии управлять грузовиком весом в 40 тонн. Мировое морское сообщество (вследствие катастрофы Costa Concordia и связанных с нею человеческих жертв и финансовых потерь) также обратило свое внимание на проблему усталости моряков при разработанных шаблонах несения вахты.

После 32 месяцев исследований были обнародованы данные, полученные в рамках проекта Horizon Research Project. Этот проект объединил ведущих мировых экспертов в области изучения стрессов и направил их усилия на исследования морской индустрии.

Руководители проекта предоставили подробные эмпирические данные о влиянии усталости на вахтенных, которые работали в реальных условиях, позволяя исследователям проанализировать воздействие сонливости на процесс принятия решений, время реакции и другие ключевые моменты работы.

В проекте использовался симулятор мостика, машинного отделения и грузовой тренажер. В общей сложности 90 моряков рядового и командного состава приняли участие в тестах, которые прошли в Технологическом университете Чалмерса в Гётеборге и в Варсашкой морской академии в университете Саусхэмптона. В ходе тестов оценивалось влияние усталости на производитель-

ность при наиболее распространенных моделях несения вахты — 4/8 часов и 6/6 часов. Некоторые добровольцы также подвергались «нарушениям» в период между вахтами, что отражало уровень нагрузки, которым подвергаются моряки при заходах в порт, в условиях плохой погоды или в чрезвычайных ситуациях.

Резкое ухудшение состояния исследуемых было отмечено в ходе анализа 6 часовой модели несения вахты. Такие условия оказались изнурительными, то есть повышающими уровень усталости, и стали доказательством того, что рутинная работа и процедурные задачи могут осуществляться с отклонениями. Участники отметили, что им стало труднее контролировать ситуацию, что может вызвать серьезные последствия во время рейса.

«Усталость моряков является одной из самых больших проблем безопасности в судоходной отрасли. Это исследование дало нам более глубокое понимание того, как качество отдыха между вахтами влияет на состояние моряка во время вахты. Хочется надеяться, что управление усталостью поможет улучшить условия труда моряков и повысить безопасность экипажа и пассажиров», — отметил Майк Барнетт, руководитель проекта.

Видео по ссылке:

www.warsashacademy.co.uk/player/wmaplayer.aspx

Частная морская перевалка Украины в 2011 году увеличилась на 6,5%

Морские частные перевалочные предприятия Украины, работающие вне территории государственных портов, по итогам 2011 года увеличили объемы на 6,5%, до 40,45 млн тонн, по сравнению с 2010 годом (тогда рост в данном сегменте был минимальным — на 0,3%).

Экспорт, преобладающий в объемах морских «частников», возрос на 6,7% и превысил 23,8 млн тонн. Значительным был рост импортных грузов — в 1,2 раза, до 8,4 млн тонн.

В то же время перевалка транзита упала на 18%, до 6,7 млн тонн. Каботаж, присутствующий минимально в структуре частной перевалки, увеличился вдвое — до 1,3 млн тонн.

В «Си Бриз 2012» примут участие 16 стран

Начало военно-морских маневров в Черном море перенесено на июль 2012 года. 16 стран подтвердили свое участие в совместных украинско-американских учениях «Си Бриз-2012», сообщает департамент прессы и связей со СМИ Министерства обороны Украины.

Руководитель украинской рабочей группы, заместитель командующего ВМС ВС Украины по боевой подготовке капитан I ранга Денис Березовский сообщил о таком количестве участников учений в ходе главной конференции по планированию учений «Си Бриз-2012», которая прошла в Одессе. «Главная цель этой планирующей конференции — окончательно определить состав штаба, участников обучения, основные этапы его проведения и бюджет», — отметил Березовский.

В мероприятии принимают участие около 100 военнослужащих из Украины, США и других стран мира. В течение четырех дней представители стран, участвующих в учении «Си Бриз-2012», должны обсудить и окончательно согласовать состав



участников учений, подробный план их проведения, вопросы всестороннего логистического обеспечения.

От Украины в работе конференции принимают участие представители всех видов Вооруженных Сил, Военной службы правопорядка и других воинских формирований. Согласно замыслу учений, которые будут проводиться в духе программы «Партнерство ради мира», многонациональные силы отработают проведение международной операции по поддержанию безопасности на море. Как сообщалось, в отличие от «Си Бриз-2011», в 2012 году все основные задачи будут выполнять морские силы. В связи с проведением в Украине Чемпионата Европы по футболу, начало военно-морских маневров в Черном море сместилось на один месяц позже — на июль 2012 года.

Украинско-американские учения серии «Си Бриз» проводятся с 1997 года в соответствии с «Меморандумом о взаимопонимании и сотрудничестве по вопросам обороны и военных отношений между Министерством обороны США и Министерством обороны

Индекс стоимости фрахта достиг рекордного минимума за 25 лет

Индекс Baltic Dry, отслеживающий цены на морские перевозки насыпных и навалочных грузов по всему миру, на торгах в Лондоне обвалился до минимального уровня за более чем 25 лет. Ослабление спроса на фрахт заставило судовладельцев вывести часть флотов из эксплуатации, сообщает агентство Bloomberg.

Baltic Dry снизился до 662 пунктов — минимальной отметки с августа 1986 года. С начала года показатель потерял уже 59%.

Вместе с тем, как отмечает The Wall Street Journal, эксперты ожидают дальнейшего ухудшения спроса на морские перевозки и снижения стоимости фрахта в связи со слабым спросом на железную руду, неблагоприятными погодными условиями во многих горнодобывающих регионах и сохраняющимся избытком предложения судов. Мировой флот сухогрузов насчитывает свыше 8,9 тыс. судов, и в отличие от 2008 года сей-



час именно этот фактор, а не макроэкономические тренды влияют на стоимость фрахта, заявил Бетховен Непомусену, отвечающий за морские перевозки сырьевых товаров трейдера Cargill в Сан-Паулу.

При этом, как ожидают эксперты, общий тоннаж флота вырастет в этом году еще на 14%, тогда как объемы перевозимых морскими путями сырьевых товаров увеличатся всего на 3%.

В настоящее время стоимость фрахта для трех из четырех видов судов, входящих в расчет Baltic Dry, недостаточна для покрытия издержек на их содержание: аренда судов класса capesize стоит около 30% от суточных затрат, panamax — 38%.

Baltic Dry рассчитывается с 1985 года, 20 мая 2008 года он достиг рекордного уровня — 11 793 пункта. По итогам 2008 года значение индикатора снизилось на рекордные 92%, а в 2009 году он увеличился на 288%, что также стало историческим изменением, но со знаком плюс.

В ФЕВРАЛЕ



2 ФЕВРАЛЯ

День сурка

День сурка (Groundhog Day) — традиционный народный праздник в Канаде и США, отмечаемый ежегодно 2 февраля. Считается, что в этот день нужно наблюдать за сурком, вылезающим из своей норы, и по его поведению судить о близости наступления весны. Если день пасмурный, сурок не видит своей тени и спокойно покидает нору — зима скоро закончится, и весна в этот год ожидается ранняя. Если же день солнечный, сурок видит свою тень и прячется обратно в нору — зима будет длиться еще шесть недель.

4 ФЕВРАЛЯ



Всемирный день борьбы с раковыми заболеваниями

Международный противораковый союз ежегодно, с 2005 года, проводит 4 февраля мероприятие, цель которого — напомнить о том, насколько опасны и распространены сейчас онкологические заболевания, и привлечь внимание общественности к этой глобальной проблеме.

11 ФЕВРАЛЯ
Всемирный
день больного

В международном календаре Всемирный день больного — это мероприятие, задуманное как некий социальный шаг, направленный на поддержку людей, попавших в печальную категорию больных. День больного был учрежден 13 мая 1992 года по инициативе ныне покойного Папы Иоанна Павла II. В своем специальном послании, написанном по этому поводу, понтифик отметил, что ежегодное празднование Всемирного дня больного имеет определенную цель.

Эту цель Папа Римский определил так: «...Дать почувствовать сотрудникам многочисленных медицинских католических организаций, верующим, всему гражданскому обществу необходимость обеспечения лучшего ухода за больными и немощными, облегчения их страданий».

14 ФЕВРАЛЯ
День святого Валентина
(День всех влюбленных)

Считается, что этот существует уже более 16 веков, но праздники любви известны со времен древних языческих культур. Например, римляне в середине февраля праздновали фестиваль эротизма, называемый Lupercalia, в честь богини любви Juno Februata. У нынешнего праздника есть и конкретный «виновник» — христианский священник Валентин. Как христианский мученик, пострадавший за веру, Валентин был канонизирован католической церковью. А в 496 году римский Папа Геласиус объявил 14 февраля Днем святого Валентина.

В этот праздник любят устраивать свадьбы и венчаться. Считается, что это станет залогом вечной любви.



9 ФЕВРАЛЯ

Международный день стоматолога

Традиция отмечать Международный день стоматолога постепенно становится популярной во всем мире. Можно предположить, что имеются веские причины, чтобы отмечать профессиональный праздник зубных врачей в день святой Аполлонии. Первая причина — удивительно привлекательный образ Аполлонии, дошедший до наших дней через века. Девушку подвергли жестоким пыткам, требуя отречения от христианства, но она не дрогнула перед лицом смерти, лишь попросила ее развязать, чтобы у нее была возможность стать на колени и выполнить требование толпы. Когда же ее развязали, она сама бросилась в огонь. Это случилось 9 февраля 249 года. Страдания и христианский подвиг Аполлонии так поразили ее современников и потомков, что родилась легенда о том, что стоит только произнести имя Аполлонии, помолиться ей — зубная боль утихнет. В 300 году Аполлония была канонизирована как святая мученица. Ее день — 9 февраля.



15 ФЕВРАЛЯ

Сретение Господне
у восточных христиан

Один из 12 главных праздников в православии. Приходится на 40-й день от рождения Христа. Сретение — встреча человечества (в лице старца Симеона) с Богом. Сретение символизирует встречу Ветхого и Нового Заветов: данного еврейскому народу Закона Божия и нового, высшего Закона Божественной любви, принесенного в мир Иисусом Христом. В народной же традиции Сретение — это праздник начала весны. Считалось, что в этот день встречаются зима и лето. На Сретение в церквях освящают воду и свечи. Освященная свеча («громница») считалась помощницей от пожара, ее зажигали и ставили перед образами во время грозы, чтобы уберечь дом, людей и скот от молнии. Такие свечи также давали в руки умирающим во время чтения отходной молитвы. Святой водой кропили больные места, с ее помощью избавлялись от сглаза.

Согласно народной примете, если на Сретение под вечер потеплело — лето победило, а зима отступает. Если похолодало — зима продолжает царствовать.



17 ФЕВРАЛЯ

День спонтанного
проявления доброты

День спонтанного проявления доброты — одна из недавних инициатив международных благотворительных организаций. Этот праздник имеет общемировое значение.

20 ФЕВРАЛЯ

Масленица —
начало Сырной недели

Масленица — древний праздник, сохранившийся еще с языческих времен, когда устраивались ритуалы проводов зимы и встречи весны — пробуждения земли, солнца (начинает греть), света (удлиняются дни) и т.п. Именно в честь Солнца на Масленицу пекли блины, которые являются главным и неотъемлемым атрибутом праздника.

У православных христиан Сырная седмица предшествует началу Великого поста. Сырной седмицей называется неделя, следующая за неделей мясопустной. В ее продолжение не вкушается мясо, но пост на другие скоромные продукты в среду и пятницу отменяется. Разрешается употреблять молоко, сыр, масло и яйца. Потому блины едят на масле, со сметаной, с медом, иногда с икрой.



21 ФЕВРАЛЯ

Марди Гра — «жирный вторник»

Марди Гра (Mardi Gras) — в дословном переводе с французского это словосочетание означает «жирный вторник» или «скоромный вторник» (англ. Shrove Tuesday). Праздник отмечается во многих странах мира во вторник перед Великим католическим постом, предшествующим Пасхе. Марди Гра — это шумный и веселый праздник, подобие русской Масленицы. Празднику предшествуют долгие и тщательные приготовления. Хозяйки закупают продукты для вкусных и сытных кушаний — на то и «жирный вторник». В день карнавала из кухонь доносятся аппетитные запахи блинчиков — какая Масленица без блинов?!

Существует лишь одно «но» — Марди Гра должен завершиться до полуночи, то есть до наступления среды.



Международный день родного языка

С целью содействия языковому и культурному разнообразию и многоязычию Генеральная конференция ЮНЕСКО от 17 ноября 1999 года провозгласила Международный день родного языка, который отмечается ежегодно с февраля 2000 года.



22 ФЕВРАЛЯ

Международный день
поддержки жертв преступлений

22 февраля 1990 года правительство Англии опубликовало «Хартию жертв преступлений». С тех пор во всем цивилизованном и демократическом мире неофициально отмечают День поддержки жертв преступлений.

23 ФЕВРАЛЯ



День защитника Отечества

Принято считать, что 23 февраля 1918 года отряды Красной Армии одержали первые победы под Псковом и Нарвой над регулярными войсками кайзеровской Германии. В 1922 году эта дата была официально объявлена Днем Красной Армии. Позднее 23 февраля ежегодно отмечался в СССР как всенародный праздник — День Советской Армии и Военно-Морского Флота. После распада Советского Союза дата была переименована в День защитника Отечества.

27 ФЕВРАЛЯ

Начало Великого поста

Пост Святой Четыредесятницы называется Великим постом в связи с особой важностью его установления. Традиционно Святая Четыредесятница и все богослужения начинаются с вечерни масленичной (сыропустной) недели. Во время вечернего богослужения в Прощеное воскресенье, когда бывает чин или обряд общего прощения в храме. Великий пост установлен, главным образом, в память сорокадневного поста Иисуса Христа, который вскоре после Своего крещения удалился в пустыню и постился там, а также в память сорокадневного поста Моисея и Илии.

ПРОФСОЮЗ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ: 20 ЛЕТ НА ЗАЩИТЕ МОРЯКОВ!

Профсоюзное движение на водном транспорте зародилось на волне развития рабочего движения. Моряки одними из первых выступили на защиту своих законных прав на производстве. В результате забастовок портовых рабочих, которые прошли зимой 1890–91 годов в Петербурге, а весной 1903 года в Одессе, портовикам удалось добиться от администрации некоторых уступок экономического характера



Важно, что в ходе забастовки в Одессе была организована первая профессиональная ячейка — стачечный комитет, который действовал нелегально. Это событие положило начало организации и оформлению профессионального союза рабочих водного транспорта.

9 апреля 1905 года в Одесском порту матросы и кочегары парохода «Чихачев» спустили флаг, залили топки водой и подали сигнал «Всем сходить на берег» морякам других судов, стоявших в порту. Всеобщая забастовка охватила около 17 тысяч судовых и береговых рабочих. Моряки добивались, среди прочих требований, чтобы власти разрешили открыть профессиональную организацию, которая ведала бы наймом и увольнением судовых рабочих, что должно было ограничить произвол судовладельцев и капитанов.

В итоге 1 сентября 1905 года в Одессе такая организация появилась — начала свою легальную деятельность «Регистрация судовых команд». С 18 августа 1906 года ее



переименовали в «Профессиональное общество судовых команд Черноморского торгового флота в городе Одессе». Причем, она была единственной в стране рабочей организацией, регулировавшей условия труда, быта и уровень заработной платы своих членов.

Экономические и организационные решения властей в этот период ускорили процесс дальнейшего развития профсоюзного движения на морском флоте. Принимались решения, направленные на всемерное укрепление союза путем усиления связей с массами, намечались меры участия профсоюза в решении задач восстановления флота.

В послереволюционный период, когда прежние судовладельцы были отстранены от управления, а новые «красные» директора еще были недостаточно подготовлены, именно профкомы обеспечили восстановление кооперированных производственных связей. Они также обеспечили занятость миллионов работников в реальном секторе экономики, что вывело ее из паралича и дало старт для успешного функционирования в общенациональном масштабе. В начале войны на профсоюзы (как на организацию, имеющую общенациональную структуру) была возложена главная обязанность — обеспечение переброски с запада на восток страны основ-

MARINE TRANSPORT WORKERS' TRADE UNION OF UKRAINE: TWENTIETH ANNIVERSARY!

The trade union movement on water transport was born in the wake of the labor movement. The seafarers were among the first to defend their legitimate rights and interests in the workplace. As a result of the port workers strikes, which took place in winter of 1890 – 91st in St. Petersburg, and in the spring of 1903 in Odessa, the administration provided certain economic concessions to the port workers.



Профсоюзные организации должны были строго контролировать выполнение двухсторонних обязательств администрации и коллективов рабочих служащих.



Моряки добивались, среди прочих требований, чтобы власти разрешили открыть профессиональную организацию, которая ведала бы наймом и увольнением судовых рабочих, что должно было ограничить произвол судовладельцев и капитанов.

It is important that during the strike in Odessa the first professional body was organized - the strike committee, which was illegal. This event marked the beginning of the organization of a water transport workers trade union.

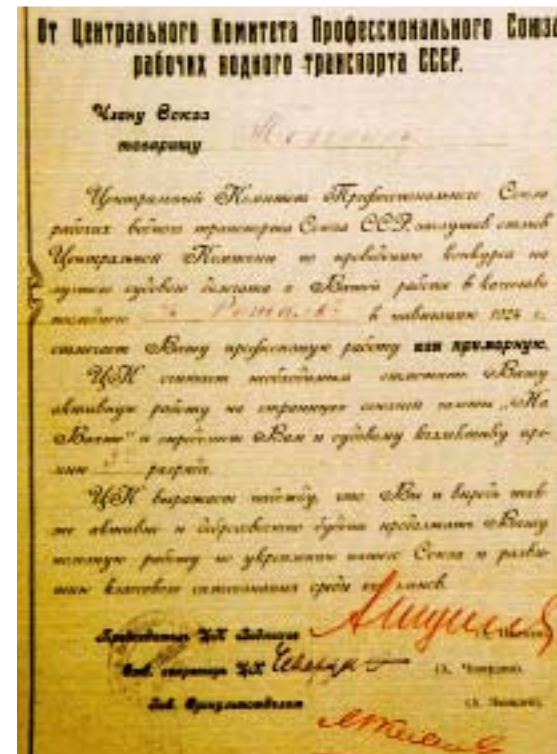
On the 9th of April 1905, the seafarers and stokers of the steamer 'Chihachev' in the port of Odessa lowered the flag, filled the furnaces with water and signaled the seafarers of the other vessels anchored in the port: "Everyone go ashore." The general strike swept over 17 000 of ship and shore-based workers. The seafarers, among other requirements, sought to open the government allowed "Register of ship's command", - a professional organization, which was in charge of shipworkers hiring and firing, which would limit the arbitrariness of ship owners and captains.

As a result, on the 1st of September 1905 the "Register of ship's command" began its legal activity in Odessa. On the 18th of August 1906 it was renamed the "Professional Society for crews of the Black Sea merchant fleet of Odessa." Moreover, it was the only labor organization in the country to regulate the working, living conditions and wages of its members.

Economic and organizational decisions of the authorities during this period accelerated the process of further development of trade unionism in the marine fleet. Decisions were aimed at overall strengthening of the union by consolidation with the masses and planned participation of the trade union towards solving the fleet restoration problems.

In the post-revolutionary period, when the previous owners were removed from management and the new "red" directors were still not adequately trained, trade union committees ensured the restoration of co-operative industrial relations. They also provided the employment of millions of workers which in turn brought the economy out from the state of paralysis and gave start to a successful operation on a national scale.

At the beginning of the war the main responsibility for ensuring the transfer of the main productive forces from the west to the east and for the establishment of labor and social life in a new environment



за звание лучших по профессиям, продолжалось техническое перевооружение морского и речного флота. Энергичнее, смелее устранялись недостатки в эксплуатации флота, внедрялась инженерная культура в руководстве флотом, портами, судоремонтом. Возрастала боевитость профорганизаций на базах, принципиальность в постановке коренных вопросов дальнейшего развития, улучшалась работа морского и речного флота, удовлетворялись социально-бытовые нужды моряков и речников. Профсоюзные организации на судах, в портах, на предприятиях стали глубже вникать в экономику и технику производства, учились экономии и бережливости, добились высоких показателей с наименьшими затратами материальных средств.

С годами важную роль стали играть семинары по обмену передовым производственным опытом, на которых изучались передовые методы судовождения и технической эксплуатации флота, внедрения комплексной механизации в портах и другие вопросы. В то же время в ряде хозяйственных и профсоюзных организаций отрасли допускалось формальное отношение к внедрению передового опыта, недооценка этого важного государственного дела.

Между тем убыточный в прошлом морской флот превратился в высокорентабельную отрасль народного хозяйства. Обеспечение роста грузооборота морским и речным флотом стало возможным в результате воз-

for hundreds of thousands of evacuees was given to the trade unions. As a result, in an unprecedentedly short period of time the country managed to build a solid foundation for infrastructure and support towards the Great Victory, WW2.

During the war the transport fleet coped with many vital tasks, playing an important role in the defense of the country, the evacuation of companies and people as well as the transportation of goods and supplies to the front lines including necessary support for the offensive operations of the Soviet troops.

Many of the seafarers and port workers voluntarily went to war while the Central Committee of these seafarers' trade was based in Leningrad and continued to operate under the conditions of a blockade.

Maritime industry workers were rebuilding their work from a peace footing while methods of management and work organization on sea and river fleet were changing and the normal work mode was still being introduced.

Particular attention was paid to collective agreements which were considered to be of paramount importance. Trade union organizations had to strictly monitor the implementation of bilateral commitments of the administration and the working groups of employees.

In the early 50s the competition for the title of the best in the profession was widely accredited to the sea and river fleets while the modernization of

Соглашения 1905 года

между Одесскими судовладельцами и командами Черноморского торгового флота.

Введение.

Восьмью протоколами соглашений, подписанными представителями Одесского судовладельческого и командного от команд, на основании взаимных и тщательных обсуждений за июль, август и сентябрь 1905 года, заключенных командами Черноморского торгового флота, выработаны нижеследующие положения о регулировании труда, о вознаграждении за труд и об установлении изъятий из правил и исключений на пароходах Черноморского торгового флота.

Приведенные в систему, все предложения, заключенные в рассмотренный период, моряки имеют возможность следовать им.

1. Регулирование рабочего времени.
2. Установление сверхурочной работы и оплаты за нее.
3. Регулирование труда в праздничные дни.
4. Общие вознаграждения за труд.
5. Оплата грузовой работы.
6. Улучшение жилищных условий команд.
7. Обеспечение безопасности на пароходах.
8. Меры по обеспечению при болях, увечьях и старости.
9. Меры по обеспечению должного состава команд, упорядочивание правил и расчет за улучшение общих условий жизни.
10. Сроки вступления в жизнь выработанных положений.

ных производственных сил и содействие в налаживании для сотен тысяч эвакуированных социально-трудовой жизни в новых условиях.

Страна в невиданно короткие сроки получила тогда прочный тыл для Великой Победы. Транспортный флот в годы войны справился со всеми поставленными задачами, сыграв важную роль в организации обороны, эвакуации предприятий и населения, перевозок воинских и народнохозяйственных грузов, снабжения фронта всем необходимым для наступательных операций советских войск.

Многие моряки, портовики, судоремонтники отравились добровольцами на фронт. Центральный Комитет профсоюза моряков находился в Ленинграде и продолжал работать в условиях блокады.

С огромным подъемом работники морской отрасли перестраивали свою работу на мирный лад. Изменялись методы хозяйствования и организации работы на морском и речном флоте, вводился нормальный режим труда.

Особое внимание уделялось коллективным договорам, приобретавшим первостепенное значение. Речь шла о том, чтобы эти договоры неукоснительно выполнялись. Профсоюзные организации должны были строго контролировать выполнение двухсторонних обязательств администрации и коллективов рабочих служащих.

В начале 50-х годов на морском и речном флоте в тот период широко разворачивалось соревнование



С годами важную роль стали играть семинары по обмену передовым производственным опытом





росшей творческой активности моряков и речников, осуществления коренной технической реконструкции флота, совершенствования эксплуатационной работы, дальнейшего распространения и внедрения передового производственного опыта и ценных инициатив.

Профсоюзные организации улучшили организационно-массовую и практическую работу среди работников отрасли, усилили свою роль в решении вопросов производства, организации труда, культуры и быта тружеников.

Профсоюзные организации в 60-е и 70-е годы стали активнее участвовать в разработке и осуществлении производственных планов, в совместном решении с хозяйственными органами важнейших вопросов производства и труда, больше уделяли внимания созданию нормальных производственных и санитарно-гигиенических условий, активнее выявляли и использовали внутренние резервы, развивали движение рационализаторов и изобретателей. Возросла роль комитетов профсоюза в решении вопросов жилищного, культурно-бытового и торгового обслуживания моряков и речников, организации их досуга и отдыха. Улучшилась деятельность постоянно действующих производственных совещаний. Укре-

“

During this time seminars and discussions were held to address best manufacturing practices

”

the sea and riverfleet was still in progress. Deficiencies in the operation of the fleet were quickly, boldly and energetically eliminated while the engineering culture in the fleets, ports and ship repair management was still being introduced.

Even with the actions and activities of the trade unions the principles for the formulation of further development still raised fundamental questions. While the work of sea and riverfleets was still improving and the welfare needs of seafarers being satisfied, there was still a lot of work to do.

Trade union organizations on ships, ports and factories began to delve deeper into the economy and production techniques. Their studies brought about further improvements to the logistical and financial management of the operations and as a result achieved higher performance with the least expenditure of material resources.

During this time seminars and discussions were held to address best manufacturing practices and issues of more advanced navigation techniques and higher maintenance of the fleet were explored resulting in the introduction of more complex mechanization for many of the countries ports.

пились связи с профсоюзами моряков и dockers зарубежных стран. Производственно-массовая работа профсоюза строилась на основе комплексных программ участия профсоюза в решении ряда экономических и социальных задач: по совершенствованию форм и методов вовлечения трудящихся в управление производством, по сокращению применения ручного труда, экономии сырья и топлива, внедрению бригадных форм организации и стимулирования труда, производству товаров народного потребления. Внесла свои коррективы и перестройка 80-х.

В условиях дальнейших преобразований в обществе, профсоюз становится на путь обновления, считая своей главной задачей защиту законных прав и интересов моряков.

Сложные кризисные явления происходили на рубеже 90-х годов на водном транспорте бывшего Союза. В целом ряде портов трудящиеся работали неполный рабочий день. Снижение объема перевозок, списание флота по техническим причинам лишило большую группу моряков средств к существованию, вело к безработице, резкому снижению жизненного уровня работников. Но в целом профсоюз водников за годы перестройки добился определенных льгот для тружеников морского

Профессиональный союз работников морского транспорта Украины был учрежден 30 января 1992 года и по праву считается продолжателем традиций предшественников.

While it had been unprofitable in the past, the marine fleet had now become a highly profitable and important sector of the countries economy. Ensuring the growth of sea and river freight turnover was made possible by increased creativity of seafarers, the implementation of radical technical renovation of the fleet, improving the operational workings and further dissemination and implementation of advanced work experience and valuable initiatives.

The trade union organizations improved practical work among the industry workers, increased their role in solving the problems of production, labor, culture and life of workers.

Trade union organizations in the 60s and 70s have become more involved in the development and implementation of production plans, solving critical production and labor issues as well as fo-



флота. Настойчивая и принципиальная позиция профсоюзных организаций, занятая ими по защите прав и законных интересов трудящихся, обеспечила принятие важных решений в сфере упорядочения заработной платы моряков и речников.

В первую очередь это относится к осуществленным мерам по закреплению трудящихся на водном транспорте и стимулированию их труда. Они позволили увеличить в 1991 году предприятиям морского и речного транспорта базовый размер средств, направляемых на потребление, в среднем на 40%. Решены были вопросы о дифференцированном использовании дополнительных средств на оплату работников основных профессий с учетом условий и результатов работы; о стимулировании работников, осуществляющих перевозки грузов в труднодоступные районы страны, выполняющих погрузочно-разгрузочные работы, ремонт судов и перегрузочного оборудования.

Эти и другие меры, принятые по инициативе профсоюза водников, дали возможность поднять заработную плату моряков и речников в условиях либерализации цен, социально защитить интересы тружеников водного транспорта в условиях перехода на рыночные отношения. Положительно решен вопрос о выходе в рейсы членов семей, в том числе детей, после соответ-

During this time seminars and discussions were held to address best manufacturing practices

cusing more closely on establishing normal production and sanitary conditions. They were also responsible for identifying key internal reserves and encouraging the development and motivation of many innovators and inventors within this specific area of expertise.

The role of trade union committees in matters of housing, cultural and commercial services and the organization of seafarers recreation also increased significantly while ties with the trade unions of seafarers and dockers of foreign countries was also further strengthened. Production and mass work of the trade union was based on the trade union participation and solving a number of economic and social objectives:

- ❑ Improving the forms and methods to involve workers in production management.
- ❑ Reduction of manual labor, raw materials and fuel economy costs.
- ❑ The introduction of 'brigade' forms of organization
- ❑ Better motivation, manufacturing and production of consumer goods.
- ❑ It is also of note that the 'Perestroika' of the late 80's, early 90's also made some corrections.

With the continued change within the society, the union was on the path to upgrade whilst still holding to its primary objective, 'the protection of seafarers legitimate rights and interests'.

However in the late 90's complex crises occurred in the former Soviet Unions water transport and as a result a number of port workers only worked on a part-time basis.

With the reduction in volume of traffic and the cancellation of the fleet for technical reasons a large group of seafarers were deprived of their livelihood which led to greater unemployment and a sharp decrease in the workers standards of living. However in general over the years of 'Perestroika' the union has still managed to achieve some benefits for the workers of the marine fleet.

Persistent and principled positioning from the trade unions continued to protect the rights and legitimate interests of the workers and provided important decisions in ensuring seafarers wages. They allowed the enterprises of sea and river transport to increase the basic amount of funds allocated for consumption by an average of 40% in 1991. They also solved many of the other issues, like promotion of workers, engaged in transporting cargo to remote areas of the country, carrying cargo handling, ship repair and equipment reloading.



ствующего оформления. При активном участии профсоюза водников прошла ратификация Конвенции № 147 МОТ «О минимальных нормах на торговых судах». На сессии Паритетной морской комиссии МОТ утверждена новая минимальная заработная плата.

Переход от плановой и отраслевой системы управления экономикой к рыночной и корпоративной, разрыв или снижение многих экономических связей со странами СНГ, Балтии, Восточной Европы, преобладание митингового демократизма над экономическим прагматизмом в государственном масштабе, значительный спад производства не довели до разрушения главной производительной силы — человеческого капитала Украины — во многом из-за сопротивления профсоюзов системы ФПУ.

Профессиональный союз работников морского транспорта Украины был учрежден 30 января 1992 года и по праву считается продолжателем традиций предшественников.

Председателем ПРМТУ на съезде 1992 года был избран Василий Алексеевич Зубков. В 2002 году делегаты III съезда ПРМТУ на должность председателя избрали Михаила Ивановича Киреева, под руководством которого Профсоюз работников морского транспорта пришел к своему двадцатилетнему юбилею.

Настойчивая и принципиальная позиция профсоюзных организаций, занятая ими по защите прав и законных интересов трудящихся, обеспечила принятие важных решений в сфере упорядочения заработной платы моряков и речников.

These and other measures taken at the initiative of the union provided an opportunity to raise the seafarers wages, to protect the interests of water transport workers in the transition to market relations. With the active participation of trade union the ILO № 147 "On the Minimum Standards in Merchant Ships" was ratified and at the session of the ILO Joint Maritime Commission approved a new minimum wage.

The Marine Transport Workers Trade Union of Ukraine was established on the 30th of January 1992 and is considered as the successor of the traditions of its predecessors. At the Congress of 1992 the new Chairman of MTWTU Vasily Zubkov was elected. In 2002, the delegates of the III Congress elected Mikhail Kirieiev as a Chairman of MTWTU, under whose leadership Marine Transport Workers' Trade Union of Ukraine came to its twentieth anniversary.

PORT of HAMBURG

Гамбург является крупнейшим морским портом Германии и ведущим портом для контейнерных перевозок и массовых грузов.



Port of Hamburg
www.portofhamburg.com

С 1999 года объем железнодорожных грузовых перевозок в Гамбургском порту увеличился почти на 80% и достиг почти 40 миллионов тонн в год. Объем контейнерных перевозок тоже увеличился: на 170% — до 1,8 млн ДФЭ. На сегодняшний день около 220 грузовых поездов ежедневно отправляются из Гамбургского порта и прибывают на его железнодорожные терминалы. Ни один другой порт в Германии или Европе не может предложить своим клиентам настолько развитую железнодорожную сеть для осуществления грузовых перевозок. К 2015 году порт планирует обрабатывать ежедневно от 450 до 500 грузовых перевозок. Основной рост будет генерироваться контейнерными перевозками: в ближайшем будущем ожидается обработка 4,5 млн ДФЭ. в порту Гамбурга по железной дороге.

Являясь одним из ведущих контейнерных портов Европы, Гамбургский порт предлагает самые короткие и быстрые маршруты связи со всеми экономическими центрами Германии, Северной и Восточной Европы, Австрии и Швейцарии и лучшие круизные линии.

Удобное географическое положение порта обеспечивает ему конкурентные преимущества. Расположение является особенно выгодным благодаря быстрому и удобному доступу к региону Балтийского моря через Кильский канал и к водным и набережным транзитным путям, которые ведут во внутренние регионы Германии и Центральной и Восточной Европы.

Все основные рынки сбыта Германии, Скандинавии, Балтийского региона, Восточной Европы, России, Австрии и Швейцарии расположены ближе к Гамбургу, чем к другим крупным европейским портам. Это географическое преимущество означает сокращение времени и расходов на транспортировку.

Также порт Гамбург расположен в 70 морских милях от побережья и имеет привлекательное транспортное преимущество. Морские грузы оперативно доставляются экологичными видами транспорта на внутренние рынки, что дает возможность эффективно сокращать объем более дорогих наземных перевозок.

Объем перевалки грузов в крупнейшем морском порту Германии составляет более 120 млн тонн в год. В Гамбурге успешно работают немецкие представительства различных международных судоходных компаний: например, MSC, Maersk, OOCL, CMA CGM, Hapag-Lloyd, Hamburg S d, NYK Line, MOL, COSCO, China Shipping, Гримальди, Yang Ming многие другие.



ПРАЗДНИК РОДОМ ИЗ ДЕТСТВА

Пожалуй, ни один праздник не ждут с таким нетерпением, как Новый год. Дети мечтают о новогодних подарках, взрослые — о том, чтобы сбылись самые заветные желания. И все, знакомые и незнакомые, желают друг другу счастья, добра и радости в наступающем году



Главный персонаж Нового года — Дед Мороз. Его любят все. У большинства народов мира существуют свои образы Дедов Морозов, внешность, одежда и манеры которых разнятся. Но только у нашего Деда Мороза есть спутница — внучка Снегурочка. Этим чисто русским сказочным персонажем мы обязаны Александру Николаевичу Островскому. Драматург художественно переработал народную сказку о девушке, вылепленной из снега и раставшей от солнечных лучей. Встречать новый 2012 год в стенах концертно-выставочного зала



Одесского морвокзала собрались все вместе сказочные персонажи. Чтобы исполнить желания маленьких одеситов, Дед Мороз, Снегурочка и даже сама новогодняя Елочка пели песни и танцевали вместе с детворой. А потом началось самое главное чудо: яркое, красочное, завораживающее и детей и взрослых представление — Сказка о Царевне-Лягушке. Талант актеров был по достоинству оценен взрослой публикой, а малыши не отрывали глаз от сцены, где для них пели и танцевали настоящие Иван-Царевич и Царевна-Лягушка, Кощей Бессмертный и Баба-Яга, Змей Горыныч и другие сказочные персонажи. А после окончания сказки каждый из юных зрителей нес в руках свой подарок, делясь с родителями впечатлениями от праздника. «Мне так Кощей понравился, такой прикольный», — светясь от удовольствия, говорил папе и маме маленький Миша. И мы решили узнать мнение родителей юного одессита.

Александр Тымчишин, моряк, компания V.Ships
— Очень понравилось представление и мне, и детям. Честно говоря, мы были в городе на нескольких новогодних утренниках. Это представление самое лучшее. Я очень рад, что пришел именно сюда. Пригласительные нам от профсоюза вручили.



Алексей Катин, моряк (компания V.Ships), папа восьмилетней Насти также не скрывал своего удовольствия: «Сегодня пришел на утренник с дочкой Настей по приглашению профсоюза. Это не первый утренник наш. Дочке очень нравится, и каждый раз на такие праздники ходим с удовольствием. Очень красивые костюмы, прекрасное исполнение. Всё замечательно. Очень нравится».



Наталья Тымчишина, супруга Александра, поделилась своими впечатлениями: «Миша (наш старший сын) в первый раз ходил на утренник в два года. Ему уже шесть. Вот каждый год и ходим на праздники, уже и младшенького с собой берем. Лично мне очень понравилось представление. Уровень проведения праздников каждый год очень высокий. Молодцы».



Новогодние утренники Профсоюз работников морского транспорта Украины организывает уже 14 лет. Пригласительные для детей работников отрасли распространяются пропорционально числу членов профсоюза в компании. В нынешнее время, когда многие руководители не слишком отягощают себя заботой о своих работниках, профсоюз огромное внимание уделяет подрастающему поколению. Ведь именно в детях наше счастье и наше будущее.

Благодарим Евгению Нежинскую за помощь в подготовке материала.





ИСТОРИЯ ТУРБОХОДОВ «ЛЕОНИД СОБИНОВ» и «ФЕДОР ШАЛЯПИН»

В конце 1951 года компания Cunard Line сообщила о проектировании двух лайнеров для линии Ливерпуль – Монреаль. Но в скором времени планы изменились, и на стапелях верфи John Brown & Co. Ltd, Клайдбэнк (Глазго) заложили кили четырех пассажирских турбоходов, которые должны были стать самыми крупными судами компании из всех работавших на этом направлении.

Начало. Продолжение в следующем номере (№25).

Необходимость строительства новых судов была вызвана резким ростом населения Канады, требовавшим увеличения транспортных средств для связи с внешним миром. Перед проектантами была поставлена задача – сконструировать суда с большой пассажирской вместимостью, максимальной комфортабельностью и достаточной емкостью грузовых трюмов. Вместе с тем суда должны были иметь оптимальные размеры для безопасного плавания по реке Святого Лаврентия до терминала порта Монреаль.

В последних числах ноября 1953 года в прессе появилось сообщение, что первые два лайнера получат



названия Saxonia и Ivernia. Торжественная церемония спуска на воду судна «Саксония» состоялась 17 февраля 1954 года (следующие лайнеры планировалось вывести на линию: в 1955 году – Ivernia, в 1956 году – Carinthia, в 1957 году – Sylvania).

На штевнелайнера «Саксония» красовалась эмблема компании Кунард Лайн, изображавшая грозного льва с земным шаром в лапах, а в кормовом подзоре находился клюз якоря, необходимого для рейдовых стоянок в реке Святого Лаврентия. На церемонии крещения леди Черчилль, жена британского премьер-министра Уинстона Черчилля, прочитала сообщение мужа, который подвел итог постройки «Саксонии»: «Канада является выдающимся членом Британского Содружества Наций. Для нас очень важна постоянная связь через Атлантический океан, общение с англоговорящим населением всех стран. Для этого мы создаем физические меры, помогающие превратить наши стремления в важные факты более близкого единства народов».



Компания Cunard Line, в знак признательности за оказанную честь – присутствие на церемонии крещения, подарила леди Черчилль алмазную брошь восемнадцатого столетия.

«Саксония» могла принять на борт 125 пассажиров в каюты первого класса и 800 человек в туристический класс. Внешне лайнер не был похож на предыдущие суда компании. Его отличительной особенностью являлась высокая дымовая труба с куполообразной верхней частью, что делало силуэт запоминающимся. Учитывая требования компании к повышенной комфортабельности, судостроители установили активные стабилизаторы качки фирмы Denpy-Brown. Эти устройства были новинкой на торговом флоте, и в компании Кунарда стабилизаторами оборудовали всего несколько судов, первым стал турбоход Media 1947 года постройки.



Технические данные:

Построечная валовая вместимость судна — 21637 б.р.т,
длина — 185.49 м, ширина — 24.49 м,
осадка — 8.90 м.
Силовая установка —
паровые турбины суммарной
мощностью 24 500 лошадиных сил.
Два гребных винта, скорость
во время ходовых испытаний — 20.09 узла,
максимальная — до 22 узлов.
После постройки судно имело 5 грузовых
трюмов и 12 спасательных шлюпок.

После спуска «Саксонии» на воду потребовалось около 6 месяцев для завершения всех строительных и отделочных работ, и только 23 августа 1954 года лайнер прибыл в Ливерпуль, где произвели подготовку к первому рейсу.

2 сентября 1954 года Saxonia оставила Ливерпуль, взяв курс на Квебек и Монреаль, куда прибыла 8 сентября. Обратный океанский переход до реки Mersey составил 4 дня, 23 часа и 24 минуты, со средней скоростью 20.74 узла, при штормовом ветре на всем пути перехода. Плавание в Монреаль продолжалось до 26 ноября, а когда река Святого Лаврентия покрылась плотным слоем льда, судно переадресовали для рейсов Ливерпуль, Коб, Галифакс, Нью-Йорк. Первый переход оказался очень тяжелым и неприятным для пассажиров и экипажа: постоянно дули встречные ветры, и в штевень лайнера били громадные, ужасающей силы волны. В результате судно прибыло в Нью-Йорк с опозданием на 36 часов. Однако в реке Гудзон лайнер встречали катера и портовые буксиры, отдававшие салют новому судну при помощи пожарных брандспойтов, а на берегу собрались тысячи любопытных жителей города.

В июне 1957 года, после получения Silvana, последнего судна серии, расписание «Саксонии» изменили: лайнер начал выполнять летние рейсы в Монреаль из Саутгемптона с заходом в Гавр, а зимние переходы в Нью-Йорк начинались из порта Тильбери в пригороде Лондона. В октябре и ноябре 1960 года турбоход заходил в порт Роттердам, а в январе возобновил рейсы в Нью-Йорк из Ливерпуля. К сентябрю 1962 года Saxonia выполнила 116 круговых рейсов через Атлантику, и компания Cunard Line приняла решение отправить «Саксонию» и «Ивернию» на верфь John Brown для реконструкции — их превратили в круизные суда. Во время переоборудования названия изменили на Carmania и Franconia соответственно, а корпуса перекрасили в светло-зеленый цвет, подобно великолепному лайнеру Caronia постройки 1948 года, получившему в народе название «Зеленая богиня». Над декорированием полностью обновленных пассажирских помещений работали талантливые художники Jean Munro, Evelyn Pinching, Michael Inchbald и Paul Gell (последний создавал ошеломляющий интерьер лайнера Empress of Canada).



Модернизация

Модернизационные работы продолжались с октября 1962 до середины 1963 года. Во время реконструкции на месте двух кормовых трюмов оборудовали вместительный музыкальный салон с великолепно оформленным баром, плавательный бассейн и лидо-бар. Во всех общественных пассажирских помещениях и каютах дооборудовали систему кондиционирования. Установили по два паровых опреснителя с производительностью по 350 тонн пресной воды из морской воды. Пассажирскую вместимость судов уменьшили до 117 человек в первом классе и 764 человек в туристическом классе, количество спасательных шлюпок увеличили до 14 единиц, из которых 4 шлюпки изготовили из стекловолокна. Они предназначались для перевозки пассажиров во время рейдовых стоянок. Турбоходы стали классифицировать как суда с помещениями одного класса, и пассажиры туристического класса могли беспрепятственно посещать помещения первого класса.

В апреле и мае 1963 года лайнеры возобновили рейсы в Северной Атлантике. Во время одного из приходов в Квебек моряков встретили бастующие докеры, и один из членов команды получил огнестрельное ранение. Во время зимних круизов из Port Everglades Carmania посещала порты San Juan, St Thomas, Curacao, Kingston and Port au Prince.

В мае 1966 года в Великобритании началась всеобщая забастовка моряков, продолжавшаяся около 40 дней. В результате остановились почти все торговые суда, бездействовали порты, не обслуживались грузовые и пассажирские линии. Судовладельцы начали арендовать суда иностранных компаний — голландских, немецких, французских и других. Однако к 1 июля забастовку приостановили, и жизнь начала входить в обычное русло.

До 1967 года турбоходы Carmania и Franconia совершали регулярные рейсы на линии Саутгемптон (Канада) в летние месяцы и круизные плавания в Карибском и Средиземном морях в зимний период. С сентября 1967 года они начали выполнять постоянные летние круизы и экскурсионные рейсы в Скандинавию, выполняя заходы в порты Роттердам, Берген, Хаммерфест, Копенгаген и Гамбург, а зимой в Испанию, Португалию, Марокко, порты Средиземного моря и острова Атлантического океана.



12 января 1969 года во время круиза в Карибском море Carmania села на мель, всех пассажиров пересаживали на итальянский лайнер Flavia, который ранее (с названием Media) принадлежал компании Кунард. Турбоход возвратился в один из портов Майами для выполнения месячного докового ремонта. 11 мая того же года судно столкнулось с советским сухогрузом «Фрунзе», но авария не вызвала больших повреждений. Основной проблемой для судовладельцев были постоянные замечания портовых властей США из-за несоответствия судна возраставшим требованиям безопасности и санитарным нормам, предъявляемым к пассажирским судам, перевозившим американских пассажиров из портов США.

Продолжение
в следующем номере.

За помощь в подготовке
материала благодарим Валерия
Сергеевича Братушенко,
бывшего старшего механика
пассажирского флота ЧМП,
Почетного работника ММФ СССР.

«Чаю хотите?»

и ДРУГИЕ ИСТОРИИ, РАССКАЗАННЫЕ ЛАТВИЙСКИМИ МОРЯКАМИ



Эту книгу мы получили в подарок от Висвалдиса Раделиса, работника морского центра порта Лиепая. Идея создания книги принадлежит Игорю Павлову, председателю Латвийского профсоюза мореходов торгового флота

В ней помещено 123 истории от 77 рассказчиков — профессиональных моряков. Вдохновившись идеей братского профсоюза, мы решили познакомить наших читателей с некоторыми историями, которые, как утверждают сами авторы, действительно имели место быть. В свою очередь мы предлагаем нашим уважаемым читателям поделиться своими воспоминаниями. Наиболее интересные истории мы опубликуем в журнале. Ждем ваши рассказы по адресу: morskoy@mtwtu.org.ua

Антон Вятерс, председатель правления Союза мореходства Латвии

ТЕРПЕЛИВОЕ ОДЕЯЛО

Было это в середине 60-х годов. Обычно мы отоваривались в конце рейса, по дороге домой — у каждого было достаточно иностранной валюты. Но тут зашли в Лас-Пальмас по пути, еще никакой особой валюты нет в кармане.

На судне всегда бывали знатоки, кто мог посоветовать, что выгодней приобретать в данный момент. И вот те, кто держит «руку на пульсе», сообщают: «Сейчас по низкой цене можно купить одеяла из настоящей верблюжьей шерсти!» Что мы, молодые, могли понимать? Раз знающие люди советуют, значит, надо брать.

У меня было немного валюты и я приобрел верблюжье одеяло — большое, просто огромное! Его мне в магазине упаковали, пакет получился солидный. А еще надо бы походить по городу, пива выпить, ну что с таким пакетом таскаться! И я договорился с продавцом, что на обратном пути заберу попку. Погуляли, побродили по городу, мало времени осталось — устремились к причалу, срезали угол — и возвращались по другой улице. Я совсем забыл о своем пакете.

Мы очень спешили, так как судно стояло на рейде и добраться до него можно было только на катере, который отходил от причала четко по расписанию. Успели.

Когда оказались на судне, уже в море стали рассматривать покупки друг друга: каждый хвастается тем, что приобрел. Думаю: «А что же я приобрел?..» И тут вспомнил об одеяле!

Так и осталось мое одеяло из верблюжьей шерсти в Лас-Пальмсе. А мы пошли в Южную Африку и опять на Канарских островах оказались только после четырех с половиной месяцев, когда возвращались обратно. Зашли в Лас-Пальмас.

На всякий случай я решил заглянуть в магазин, где оставил одеяло из верблюжьей шерсти. Понятно, что никто его не будет хранить или помнить обо мне. Но на всякий случай зашел в магазин. И вдруг индус-продавец ки-

нулся мне на шею, встретил как родного и близкого: мол, где ты, дорогой, пропадал так долго! Упаковка уже пылью покрылась!

Вот так неожиданно-негаданно получил я свое одеяло и привез его в Ригу. Потом оказалось, что одеяло действительно качественное — лет тридцать прослужило.

ОПАСНАЯ МИНЕРАЛКА

Эта история относится к концу 60-х годов. Тогда у нашего транспортного рефрижератора с мороженой рыбой на борту случались заходы в нигерийский порт Лагос. Мы принимали улов с траулеров, морозили его в коробах. Такой короб весил килограммов тридцать. Разгружали судно очень медленно. Рыбу развозили в грузовиках по магазинам, в которых не было холодильников. Через какое-то время грузовики вновь приезжали на причал и загружались рыбой. Таким образом, наше судно находилось в порту, исполняя роль холодильника для дружелюбной Нигерии. Стоянки были до трех и более недель.

Так вот мы, чтобы скрасить свое пребывание в порту, брали сухой паек (хлеб и тушенку), короб мороженой рыбы, спускали на воду спасательную шлюпку и шли вверх по течению реки Нигер. Добирались до дальних деревенок в джунглях и меняли рыбу на кокосовые орехи.

На этот раз в первой же деревне нас окружили чернокожие пацаны, а затем и взрослые. Среди них выделялся уважаемый всеми присутствующими пожилой нигериец. Было понятно, что это староста или даже вождь!

С собой мы взяли несколько бутылок минеральной воды «Валмиерас-2» — когда-то такая продавалась в Латвии. Она была солоноватой, и в условиях африканской жары пить ее никакого удовольствия не доставляло.

В этой деревне мы сторговали за один короб рыбы 70 орехов. И тут внимание

вождя привлекла бутылка «Валмиерас-2». Показывает пальцем: мол, давайте и ее! Отдали бутыл-



ку, открыв по его же просьбе. Тот глотнул латвийской минералки — и сначала остоленел на несколько секунд, а затем разразился неистовыми ругательствами. К нему присоединился весь деревенский люд. Как мы поняли по крикам и жестам, староста-вождь был уверен, что его напоили мочой. Еще немного — и «коммерческий рейс» нашей спасательной шлюпки мог закончиться весьма печально. Ярость африканцев могла вылиться в самосуд над нами.

Положение спас один из матросов. Он взял еще одну бутылку минеральной воды «Валмиерас-2», сделал несколько больших глотков и «с удовольствием» произнес:

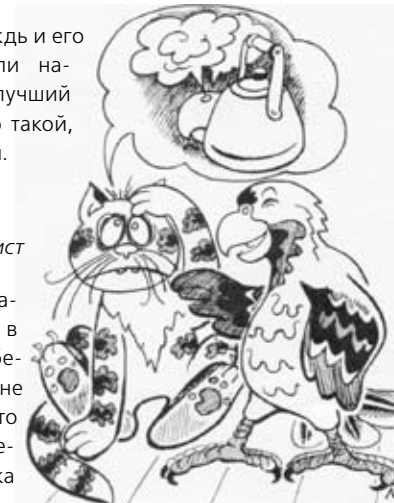
— Russian Coca-Cola!

На наше счастье вождь и его соплеменники поверили находчивому моряку, что лучший напиток России именно такой, и отпустили нас с миром.

«ЧАЮ ХОТИТЕ?»

Вячеслав Годилю, моторист

Несколько лет назад мы стояли на рейде в ожидании причала. На берег сойти возможности не было. Чтобы хоть как-то скрасить время, мы, несколько членов экипажа



танкера, собрались в кают-компании и принялись рассказывать интересные случаи из жизни. Много было историй о животных. Но больше всех мне запомнился рассказ одного моряка о соседском попугае. Вот что он поведал:

— Когда я приходил из рейса домой, меня встречал Базилио, крупный, уверенный в себе кот. Жил он у нас давно, во дворе среди местных котов ему не было равных. Словно боевые награды носил он на ушах и морде следы потасовок. Вот этого кота очень раздражали крики, доносившиеся из-за стены. А там по соседству жил мой приятель и у него был не в меру разговорчивый попугай. И вот как-то заходит сосед и просит:

— Ты знаешь, мы с женой уезжаем на несколько дней, можно оставить у тебя на это время попугая?

— Не-е-ет! — говорю я. — Какой попугай! Посмотри на Базилио. Слопает птичку!

— Попугай мой смелый, да и в клетке он будет.

— Хорошо, — соглашаюсь, — приноси.

В первый же вечер я решил посмотреть, как Базилио будет реагировать на попугая. Поставил клетку на пол. Кот присел в паре метров от нее, внимательно разглядывает гостя. А смотреть там было на что! Словно светофор раскрашена птица — и зеленый, и красный, и желтый цвета, причем горят все сразу. Любуемся я и кот Базилио, а попугай вдруг просовывает между прутьями свою когтистую лапу, сам открывает клетку и направляется прямиком к коту. Уверенной походкой подходит и неожиданно бьет Базилио по лбу своим мощным костяным клювом. Кот от удара отскочил в сторону, я от неожиданности не могу и слова сказать. А попугай, как ни в чем не бывало, любезно интересуется: — Чаю хотите?



INGREDIENTS

- 1.5-2 pounds of beef with bone
 - 0.5 cup dry beans
 - 1 medium beet root
 - 0.5 medium cabbage
 - 5 medium potatoes
 - 3 medium carrots
 - 2 medium onions
 - 2 medium parsley roots
 - 2-3 bay leaves
- 2-3 table spoons of tomato paste
 - 2 green peppers
 - 5-6 black peppercorns
 - 0.5 - 1 medium garlic
- 0.15 - 0.25 lb salted salo (pork fat)
 - salt

BORSCHT (BEET SOUP) RECIPE

HOW TO COOK UKRAINIAN BORSCHT

You will need a 5-6 liter cooking pot in order to contain your borscht. When you are ready to start you can follow the borscht recipe exactly or experiment on your own.

1. Soak dry beans for 2-3 hours.
2. Cut the meat into pieces (big enough that they stick out of your bowl while you eat) and place them in a pot filled with cold water. Bring to a boil and skim off any fat on the surface. In 30 minutes add the soaked beans, cover and cook for about 1 hour.
3. While the meat is cooking, chop the beet as thin as you can. Place the beet slices into a frying pan with sunflower or vegetable oil and fry until soft (but be careful not to make it too soft!). You can add 1 tea spoon of vinegar to save beet color if you'd like.
4. Chop the cabbage (also trying to make the slices thin), peel and chop the potatoes and just leave them alone for now.
5. Chop 3 carrots, 2 onions and 2 parsley roots. Fry them until the onion is becoming golden.
6. Now the fun part of the borscht recipe. Time to put it all together to make a masterpiece. But be patient, just focus on one step at a time.
7. When the meat is ready add some salt, your 2-3 bay leaves, peppercorns and potatoes.
8. In 5-10 minutes add your fried carrots, onions, parsley roots and beets. Also add the chopped cabbage. Now cook it slow for about 10 minutes.
9. Add 2-3 tablespoons of tomato paste, wait until it boils. Now add a little bit of sugar if it is too sour for you. Turn off the stove, but your borscht is not ready yet.
10. Cut the salted salo into tiny cubes. Chop the 0.5 head of garlic and the dill. Grind them together in a deep bowl with a wooden spoon and throw it into the cooked borscht. Wait for 10-15 minutes more, even if you find it hard to resist all of those delicious smells. Enjoy!

To serve Ukrainian borscht properly is another story. So here are a few more notes to finish our borscht recipe. You can also add some additional flavors to compliment borscht, so here are some traditional variants.

Borscht should be served with sour cream and garlic. It is also very tasty with bread rolls and garlic sauce or with black bread and garlic cloves.

According to Ukrainian cooking traditions we often use sour cream for different dishes. Add a tablespoon of sour cream in your soup bowl; sprinkle with a little bit of chopped parsley and dill.

Put a broken pod of red pepper in a bowl for a few seconds. Be careful however because it is pretty spicy!

You can experiment with borscht recipes as much as you want, but there is one thing you should remember about traditional Ukrainian food: it is very moderate and balanced. Try to experiment and see what you can do to invent your own borscht recipe. But anyway it may still remind you of Ukrainian borscht!

**HOW
TO SERVE
UKRAINIAN
BORSCHT**