



## Память в камне

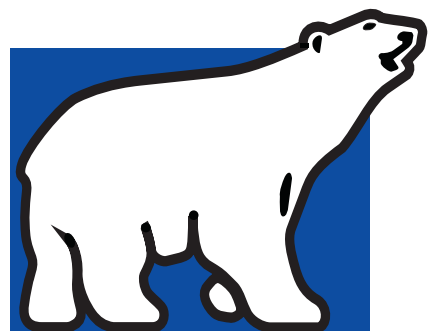
Седьмого октября в Мурманске в сквере у театра Северного флота состоялось открытие Аллеи памяти. На гранитных плитах увековечены имена более двухсот двадцати северян, отдавших свои жизни в мирное время, выполняя свой долг в локальных войнах и военных конфликтах современности.

→ Стр. 7

## Дом Надежды

Директор детского дома № 5, над которым уже не один десяток лет шефствует пароходство, Надежда Лобачева представлена к награждению медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Соответствующий указ был подписан президентом РФ Владимиром Путиным 4 октября 2013 года. Наградили Надежду Борисовну за многолетний и плодотворный труд, за профессиональное мастерство и заслуги перед Отечеством. А ведь немногие знают, как много значат эти слова и сколько сложной и глубокой работы стоит за этими привычными формулировками.

→ Стр. 4



# АРКТИЧЕСКАЯ



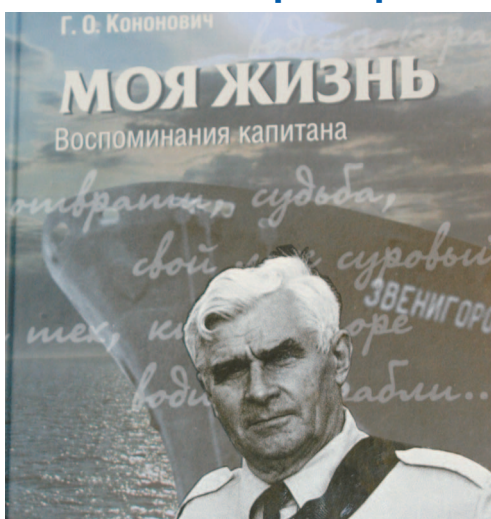
№ 10  
(7662)

25 октября  
2013

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

## Потомкам в пример!



В Санкт-Петербурге в издательстве «Первый класс» вышла в свет книга под названием «Моя жизнь. Воспоминания капитана». Автор - легендарный капитан Мурманского морского пароходства Георгий Осипович Кононович.

→ Стр. 5

## Донкерман по приходу в порт - главное лицо



Мы продолжаем публиковать путевые заметки журналиста Юрия Банько, который с сентября по октябрь находился в арктическом рейсе вместе с моряками Мурманского морского пароходства.

→ Стр. 6

## ВЕТЕР И МОРОЗ ПРОФЕССИОНАЛАМ НЕ ПОМЕХА!



Плавкраны Мурманского морского пароходства СПК 21/35 и ПК-76 завершили работу в рамках проекта «Ямал СПГ» в Обской губе в навигацию 2013 года. В течение двух месяцев сервисный флот компании обеспечивал перегрузку с морских барж строительных

грузов, автотехники, тяжеловесной техники, такой как буровые вышки, в строящемся порту Сабетта и в соседнем портопункте Тамбей.

Подробнее об этом читайте на стр. 3.

## Наш хронограф



Октябрь-ноябрь - 30 лет назад (1983) атомные ледоколы «Арктика», «Ленин», «Сибирь» Мурманского морского пароходства совместно с дизель-электрическими ледоколами успешно вывели группу сухогрузных судов и танкеров, оказавшихся в экстремальных ледовых условиях в Айонском ледовом массиве Чукотского моря. 28 ноября - 75 лет назад (1938) родился капитан, ветеран пароходства Валерий Иванович Шестопапов, награжденный орденами Трудового Красного Знамени и Дружбы народов.





# НЕМЦЫ БЬЮТ ТРЕВОГУ, А ГРЕКИ ГОТОВЯТ СТРАТЕГИЮ

Судоходство - довольно уязвимая сфера бизнеса, особенно в период мирового кризиса. Сегодня даже в главных морских державах Европы - Германии и Греции, где «шиппинг» традиционно имел глобальные конкурентные преимущества, морская отрасль переживает не самые лучшие времена. Один за другим разоряются судовладельцы, банки отказывают компаниям в кредитовании, и эта тенденция продолжает сохраняться.

Эксперты в Германии бьют тревогу и утверждают, что отрасль находится под угрозой. Еще не прозвучали громкие имена судовладельцев, с которыми бы случился коллапс, и пока многим крупным немецким компаниям удалось избежать участи мировых лидеров, таких как General Maritime, Overseas Shipholding Group, Korea Line или STX Pan Ocean. Но

тем не менее за последние пять лет, с тех пор как начался спад в немецком судоходстве, «жертвы» были. Сотни небольших компаний KG, владеющих одним судном, оказались банкротами. В результате около 10% от 450 000 мелких инвесторов, в основном обычных граждан, вложивших свои деньги в надежде на дивиденды, как сообщает lloydlist.com, «могут быть уничтожены, во многих случаях обречены на нищету в старости». Большинство же крупных компаний, работающих в секторе KG, потеряли существенные для бизнеса суммы. Не лучше обстоят дела у банков. Нельзя умалять степень воздействия судоходства на банковскую систему в целом и, как следствие, на всю немецкую экономику. Многие банки уже отказались от кредитования KG-компаний, тому пример Commerzbank, другие готовы предоставить финансирование только под се-

рьезные государственные гарантии, как это делает HSH Nordbank.

Германия долгое время была основной морской страной Европы, но чем дольше продолжается кризис, тем больше она сдает свои позиции. Все, что страна строила и создавала все эти годы, может испариться в одночасье, и последствия будут серьезными. «Эффект домино для остальной части мира, не в последнюю очередь еврозоны, в этом случае может быть весьма болезненным», - сообщает ранее цитируемый источник.

По мнению экспертов, Греция сегодня очень нуждается в стратегии по морским перевозкам, для того чтобы сохранить свою экономику. Сегодня нужно предпринять дополнительные усилия, чтобы максимально



использовать те преимущества, которые судоходство приносит в греческую экономику. По последним данным, опубликованным в СМИ, вклад судоходства в ВВП страны составляет 7%. В прошлом году отрасль внесла в национальную экономику порядка 12 млрд. евро. По словам экспертов, если государство и бизнес консолидируют свои усилия и предпримут шаги, эта цифра в следующем году увеличится.

## БИТВА ЗА ЭКСПОРТ ГАЗА

Конкуренция между значимым экспортным проектом и соперниками из США может снизить цены. «Ямал СПГ» получит некоторое преимущество в связи с недавними заявлениями президента Путина о том, что Россия либерализует торговлю сжиженным природным газом (СПГ) в будущем.

Глобальный энергетический рынок вступает в новую эру, так как проекты по экспорту российского сжиженного природного газа начинают соперничать за господство с экспортом сланцевого газа США. Ведь Россия практически разрешила независимым доморощенным компаниям экспортировать СПГ, предложив выгодные налоговые льготы для снижения затрат. И это может создать значительное соперничество в экспорте сланцевого газа между Россией и США, снизив в целом рыночные цены на СПГ.

огромные прибыли. «НОВАТЭК» имеет предварительные договоренности о проектном финансировании со стороны Банка Китая, Китайского Строительного Банка, Китайского Банка Развития и торгово-промышленного Банка Китая. Кроме того, компания также получила преимущество от недавнего заявления Владимира Путина о том, что Россия будет продвигаться в направлении либерализации торговли сжиженным природным газом в ближайшем будущем.

«НОВАТЭК» является мажоритарным акционером компании «Ямал СПГ» с долей в 60%. Французская Total и China National Petroleum имеют по 20% акций.

Однако это может измениться в ближайшее время, так как «НОВАТЭК» стремится уменьшить свою долю до 50,1% путем продажи 9,9% акций «Ямал СПГ» другой ком-

Летом восточный путь через Берингов пролив предоставит прямой выход на рынки Азии. Однако в течение восьми месяцев газ через западный путь будет поставляться в европейский перевалочный порт для перегрузки на обычные танкеры для экспорта по всему миру.

В списке европейских терминалов для осуществления зимней перевалки газа с танкеров ледового класса на перевозчики стандартного тоннажа для завершения каждого рейса значатся терминал в Зебрюгге (Zeebrugge) в Бельгии и еще незавершенный терминал в Дюнкере во Франции.

Пока нет никаких планов по перевалке на восточном летнем маршруте. И неясно, будут ли новострой ходить непосредственно напрямую в дальневосточные порты или переваливаться в каком-то порту где-то между портом Провиденция и Петропавловском-Камчатским.

Флот атомных ледоколов, принадлежащих госкорпорации «Росатом», также будет доступен в аварийных случаях или при чрезвычайных погодных явлениях. Дополнительные затраты на использование ледоколов будут компенсированы снижением налогов, что уже было объявлено правительством РФ.

Все это является отличной новостью для южнокорейской компании Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, которая выиграла тендер «Ямал СПГ» на постройку до 16 стосемидесятитысячных газовозов ARC7 ледового класса для этого проекта.

Lloyd's List известно, что два судна должны быть построены к концу 2015 или началу 2016 года. Но нет никакой дальнейшей информации о собственнике или финансировании этих заказов.

Специальный флот судов-газовозов будет спроектирован для движения вперед в свободных ото льда водах и в тонком льду и для работы кормой вперед или назад через тяжелые льды. Источники, близкие к проекту, подсчитали, что каждый новострой обойдется примерно в 220-230 млн. долларов и сможет работать в арктических температурах от минус 50 градусов, рассекая лед толщиной более 2 м. Весь флот будет под управлением компании «Совкомфлот». Когда «Ямал СПГ» выйдет на

### К ТЕМЕ

В рамках российско-китайских переговоров «НОВАТЭК» и CNPC оговорили условия соглашения купли-продажи газа. Ранее стороны уже подписали соответствующий договор на полях экономического форума в Санкт-Петербурге. Сделку предполагается закрыть до 1 декабря 2013 года. Также на берегах Невы стороны определили объем поставок СПГ в Китай - не менее 3 млн. тонн СПГ ежегодно.

<http://rus.ruvr.ru>

полную мощность с ежегодной производственной мощностью 16,5 миллиона тонн (в 2018-2019 гг.), ему потребуется 15-20 газовозов в месяц для экспорта потенциальных 40,2 миллиона куб. м газа, подсчитал Lloyd's List.

Первым звеном проекта станет экспорт около 5,5 млн. тонн в год, что приравнивается к погрузке 6 газовозов в месяц. А в 2016-2017 годах экспорт должен встать на поток. Россия не хочет отстать в гонке за прибылью по сжиженному природному газу и, безусловно, не хочет проиграть США.

В течение трех лет мы сможем увидеть начало совершенно новой эры для сжиженного природного газа. Пусть начнется битва!

Марк РЕНТОН (Mark Renton), аналитик.

Источник <http://lloydlist.com>

### СПРАВКА

China National Petroleum Corporation (CNPC) - китайская национальная нефтегазовая корпорация, штаб-квартира которой находится в Пекине.



Уникальное экспортное предприятие «Ямал СПГ», как ожидается, вступит в строй в 2016-2017 году. Совместное предприятие с ежегодной добычей 16,5 миллиона тонн в год, с ориентировочной стоимостью 20 млрд. долларов, стало источником серьезных трений между крупнейшим в России независимым производителем газа ОАО «НОВАТЭК» и подконтрольным государству газовым производителем и экспортером - компанией «Газпром», которая до сих пор имеет монополию на экспорт СПГ.

Изначально ожидалось, что «Газпром» будет инициатором проекта по производству СПГ на полуострове Ямал, но компания «НОВАТЭК» первая начала свой проект, от реализации которого ожидаются

пани. Индийские, японские и южнокорейские покупатели соперничают за финальную долю в проекте, все три страны стремятся получить еще одного долгосрочного поставщика СПГ.

«Ямал СПГ» будет опираться на 1,3 триллиона кубометров запасов газа с Южно-Тамбейского месторождения и экспортировать газ из российского порта Сабетта, который сейчас находится в стадии строительства, используя для этого новый флот судов-газовозов.

Проект будет обеспечивать круглогодичные поставки СПГ на Дальний Восток, в страны Тихоокеанского бассейна и Европу, а также в страны Атлантического бассейна и на формирующиеся рынки стран Южной Америки.





# ВЕТЕР И МОРОЗ ПРОФЕССИОНАЛАМ НЕ ПОМЕХА!

(Начало на стр. 1.)

Экипаж обеспечивал работу в круглосуточном режиме. Период навигации в этих широтах, позволяющий доставлять тяжеловесные грузы, очень короткий и составляет всего три-четыре месяца. Суровые климатические условия - сильные ветры, низкие температуры, тяжелая навигационная обстановка, полное отсутствие инфраструктуры на побережье - все это доставляет немало трудностей для моряков.

По сообщению информационных агентств, на сегодняшний день в порту Сабетта досрочно завершены работы по устройству ледовых и анкерных стенок портовых причалов, а также проведено дноуглубление в объеме десять миллионов кубических метров. Теперь к Сабетте смогут причаливать крупно-



тоннажные суда, ввод в эксплуатацию первых объектов морского порта позволит обеспечить разгрузку и приемку крупногабаритных технологических модулей весом более восьми тысяч тонн.

Вспомогательная техника ММП продолжает участвовать и в региональных проектах. И прежде всего это подготовка к 100-летию Мурманска. В октябре СПК 14/16 в рамках проекта реконструкции мурманского морского вокзала осуществлял работы по доставке инертных грузов и обратной засыпке сеяного песка в зашпунтованное пространство пирса дальних линий.



## ТОПЛИВОМ ЧУКОТКУ ОБЕСПЕЧИЛИ

Танкерный флот компании заканчивает доставку нефтепродуктов в порты и портопункты на акватории Северного морского пути. Ближится окончание северного завоза, который осуществляет пароходство в рамках долгосрочного контракта с государственным предприятием ЧАО «Чукотснаб».

21 октября танкер «Варзуга» закончил доставку грузов в восточном направлении из порта Находка в порты чукотского побережья - Провидения, Эгвекинот,

Анадырь и Певек. Танкер «Инди-га» выполняет последний в этой навигации рейс с партией нефтепродуктов (около 9 тысяч тонн) в порт Певек. Этим рейсом будет завершена программа северного завоза дизельного топлива в Чукотский автономный округ в 2013 году с западного направления.

Как сообщили в пресс-службе правительства Чукотского автономного округа, в регион уже до-

ставлено 90% угля и нефтепродуктов от необходимого объема энергоресурсов для жизнедеятельности населенных пунктов. По Северному морскому пути в Чукотский автономный округ доставлено 80 тысяч тонн нефтепродуктов, что соответствует 90% от плана.

Ирина ЮСУПОВА.  
Фото Ю. БАНЬКО.

## АРКТИЧЕСКАЯ ГАВАНЬ

Проект создания пассажирского мегаузла «Арктическая гавань», который предполагалось воплотить в жизнь к 100-летию Мурманска в 2016 году, будет разбит на ряд этапов, поскольку этот срок оказался слишком жестким для инвестора.

В 2012 году в рамках этого проекта началась реконструкция пирса дальних линий Мурманского морского вокзала. Как ранее сообщил руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Минтранса РФ Александр Давыденко, около 1,2 миллиарда рублей из феде-

рального бюджета агентство вкладывает в реконструкцию морского пирса дальних пассажирских линий - он станет длиннее на 250 метров.

«В следующем году, когда «Росморпорт» завершит реконструкцию причала морских линий, в Мурманской области появится возможность принимать круизные суда и паромы. Следующий объект - здание морского вокзала. Сейчас уже выбрана компания, которая будет вести проектирование здания», - отметил А. Тюкавин, первый заместитель губернатора Мурманской области в

ходе осмотра пирса разгрузки паромов в Хельсинки.

При успешной реализации проекта «Арктическая гавань» порт Мурманск может стать одним из уникальных круизных центров, а Мурманская область - приобрести статус мировой столицы арктического туризма.

Работы по проекту начались в июне 2012 года. Они включают реконструкцию пирса дальних линий и берегоукрепление пассажирского района Мурманского морского порта. Планируемый срок окончания этих работ - март 2014 года.



### АРКТИЧЕСКАЯ ЗВЕЗДА

НАЧИНАЕТСЯ  
подписка  
на первое  
полугодие  
2014 г.

НА ЭЛЕКТРОННУЮ (90 руб.)  
И ПЕЧАТНУЮ (182 руб. 10 коп.)  
ВЕРСИИ ГАЗЕТЫ

Подписка осуществляется во всех отделениях почтовой связи Мурманской области или в редакции по адресу:  
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15, каб. 209

Телефон редакции (8152) 48-10-18, e-mail: press@msco.ru





Директор детского дома № 5, над которым уже не один десяток лет шефствует пароходство, Надежда Лобачева представлена к награждению медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени. Соответствующий указ был подписан президентом РФ Владимиром Путиным 4 октября 2013 года. Наградили Надежду Борисовну за многолетний и плодотворный труд, за профессиональное мастерство и заслуги перед Отечеством. А ведь немногие знают, как много значат эти слова и сколько сложной и глубокой работы стоит за этими привычными формулировками.



Жизнь Надежды Борисовны неотделима от жизни детского дома. Большую часть суток она проводит в этих стенах, в заботе о воспитанниках. Поэтому нельзя говорить о Лобачевой, не затронув ее профессиональную деятельность.

### ИМЯ ЕМУ «РОВЕСНИК»

Надежда Лобачева возглавляет педагогический коллектив этого учреждения уже более 15 лет. Два года назад детский дом переехал в более просторное помещение, расположенное на улице Марата в Мурманске. Здание отличается от окружающих его серых застроек радующим глаз теплым персиковым цветом. «Теперь мы владеем большой территорией», - с гордостью рассказывает мне Надежда Борисовна, показывая уже благоустроенные участки двора, где вазоны до выпавшего снега были озарены осенними красками северных цветов, принесенных из леса и высаженных воспитанниками. Для ребят здесь есть и компьютерный класс, и конференц-зал, и комната социально-бытового обслуживания - всего

не перечислить. Особая гордость подростков - музейная комната боевой славы «Партизанскими тропами».

В этом детском доме воспитываются дети, лишенные родительской заботы, с младшего школьного возраста и до совершеннолетия. В последние годы сирот не только в стране, но и в Мурманске, стало значительно меньше. Благодаря этой хорошей статистике количество детских домов стало сокращаться. В этом учреждении всего 40 воспитанников, это с учетом того, что в него влились детские коллективы закрывшегося этим летом мурманского детского дома № 3, и пятый теперь носит имя «Ровесник».

### КАК ОТКРЫВАЮТСЯ СЕРДЦА

В последние годы в «Ровесник» прибывали в основном ребята подросткового возраста. Адаптировать их к требованиям детского дома очень непросто. Так как подростки находятся в детдоме короткое время, то дать им знания и навыки для полноценной жизни в обществе, направлять на получение общего и профессионального образования, на создание семьи трудно. В детском доме для оказания такой помощи созданы совет выпускников и служба сопровождения, в которую входят социолог, педагоги, опытные воспитатели, социальный педагог-психолог.

Педагогический коллектив детского дома - это коллектив единомышленников, призванный не только сохранить жизнь и здоровье каждого ребенка, но и многому его научить. «Мы ничего не достигнем, если с нашими детьми будем по разные стороны баррикады», - повторяет Надежда Борисовна. Руководимый ею педагогический коллектив всегда в поиске новых форм работы с подростками. В детском доме дети, считает директор, могут успешно развиваться при условии хорошо спланированной и четко организованной педагогической работы. Умный и чуткий воспитатель может и должен организовать с воспитанником общение на взаимном доверии. Здесь понимают, что подростка, неподготовленного к жизни, ждет много разочаро-

ваний, поэтому на примерах собственной жизни, примерах жизни выпускников показывают, как найти правильный путь к достижению своей цели.

В этом году из «Ровесника» в самостоятельную жизнь вышли 16 выпускников. Это те воспитанники, что окончили 9 классов и определились с выбором профессии. Они ушли, но за их самостоятельной жизнью постоянно наблюдают воспитатели. Контингент подростков в пятом очень разнообразен. Недавно он пополнился ребятами из закрытых учебных заведений, находящихся на учете в милиции.

### ЕЕ ПРИЗВАНИЕ - ДАРИТЬ ТЕПЛО ДЕТЯМ!

Очень эффективным методом в воспитании является привлечение на работу в детский дом своих выпускников-специалистов. Так, работал в детском доме выпускник - Александр, которого дети просто обожали. Он окончил Мончегорский физкультурный колледж, а затем Мурманский пединститут. Он ходил с воспитанниками в походы, на личном примере показывал, как можно добиваться успеха в жизни. Работает сейчас поваром также выпускник Юрий, имеющий два диплома в системе среднего образования. Он, кстати, возглавляет совет выпускников и пользуется большим авторитетом среди детей, а блюда, приготовленные им, воспитанники всегда считают самыми вкусными.

Благодаря усилиям директора развиваются связи детского дома с коллективом Мурманского морского пароходства. Под

руководством Лобачевой были успешно осуществлены совместные проекты «Каждой семейной группе - по ледоколу», «Моряк ребенка не обидит, а пожалует и поймет», «Сыны пароходства» и др. Надежда Борисовна стала инициатором организации производственной практики на судах пароходства для воспитанников, обучающихся в профессиональном лицее. Она привлекала моряков к выполнению ремонтных работ в помещениях и на территории детского дома, организовывала их совместный труд с воспитанниками.

Деловитость директора прекрасно сочетается с ее человеческими качествами. Дети знают, что при возникновении каких-то конфликтов надо идти к Надежде Борисовне. Она разберется, поддержит, поможет восстановить доверительные отношения. Она знает каждого ребенка, его проблемы, интересы.

В создании системы педагогической работы, сложившейся в детском доме по подготовке детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, к самостоятельной жизни, немалая роль принадлежит Лобачевой. Опыт ее работы обобщен, был опубликован в средствах массовой информации, в журнале «Семья и школа». «Но директор один ничего не смог бы сделать, - так считает Надежда Борисовна. - В детском учреждении рядом с ребенком должен быть человек, который мог бы заметить и оценить его первые успехи». И Надежда Борисовна создала коллектив профессионалов. 79 процентов педагогов здесь имеют высшую и первую квалификацию, около 50 процентов отмечены различными ведомственными наградами.

Детдомовцы вырастают, уходят, но не забывают ни своего директора, ни воспитателей, даривших им надежду и тепло своих сердец. Об этом свидетельствуют вечера выпускников, которые проводит педагогический коллектив детского дома. В них ежегодно участвуют более пятидесяти бывших детдомовцев.

...Имя у Лобачевой удивительно своим совпадением с ее деятельностью. Вот уж поистине она вылечивает души и вселяет надежду в сердца детей, которых когда-то предали взрослые.

Валентина КАРЕПОВА.  
Фото Д. ВИЛЬЦЕНА.



## Поздравляем вас, коллеги!

В октябре принимали поздравления с юбилейными датами наши коллеги - моряки и береговые работники нашей компании:

**Мещеряков Николай Анисимович** - повар теплохода «Новая Земля»;

**Аникина Татьяна Гавриловна** - уборщик служебных помещений группы хозяйственного обслуживания зданий управления;

**Кость Богдан Михайлович** - старший помощник капитана теплохода «В. Ткачев»;

**Мокшин Сергей Михайлович** - боцман танкера «Котлас»;

**Савчук Галина Евгеньевна** - лаборант теплотехнической лаборатории;

**Гущин Николай Васильевич** - моторист теплохода «Клавдия Еланская»;

**Дегтярев Александр Евгеньевич** - заместитель генерального директора - главный инженер - директор департамента технической политики;

**Невмержицкий Валентин Иванович** - матрос теплохода «Михаил Кутузов»;

**Шалак Василий Павлович** - моторист-матрос теплохода «Капитан Данилкин»;

**Чеботарь Иван Александрович** - старший моторист-матрос теплохода «Заполяр»;

**Яковлева Татьяна Григорьевна** - горничная гостиницы «Моряк»;

**Барков Юрий Владимирович** - моторист-матрос теплохода «Клавдия Еланская»;

**Пузырей Валерий Петрович** - матрос теплохода «Поморье»;

**Романова Галина Александровна** - экономист 1-й категории валютного отдела;

**Тарасова Ирина Витальевна** - оператор ПК учебно-курсового комбината;

**Фалилеев Андрей Александрович** - электромеханик теплохода «Петр Великий»;

**Чечиков Владимир Николаевич** - электромеханик теплохода «Поморье»;

**Антипов Владимир Иванович** - 3-й помощник капитана теплохода «Клавдия Еланская»;

**Белянкова Людмила Алексеевна** - буфетчик теплохода «Капитан Свиридов»;

**Дорофеев Александр Дмитриевич** - 2-й помощник капитана теплохода «Кузьма Минин»;

**Коржавин Алексей Евгеньевич** - сменный диспетчер по флоту отдела оперативной работы флота;

**Лопинцева Светлана Анатольевна** - ведущий специалист отдела контроля собственности;

**Малышкин Александр Николаевич** - старший помощник капитана теплохода «Александр Суворов».

**Вам, родившимся в октябре 1948, 1953, 1958, 1963, 1968, 1973 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предпринятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия! Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!**

Информацию о поощрении работников ОАО «ММП» можно получить по тел.: +7(815)48-11-96, 48-11-90, служба кадров (каб.105).





# «ЖИВОЙ КОСТЕР ВИТАЛИЯ МАСЛОВА»

Под таким названием вышла в свет книга воспоминаний о Виталии Маслове - талантливом писателе, прозаике и



поэте, поморе и общественном деятеле, почетном гражданине города-героя Мурманска. Более 20 лет работал Виталий Семенович начальником радиостанции на атомном ледоколе «Ленин». Экипаж говорил, что капитан Борис Макарович Соколов был головой атомохода, а Маслов - его душой.

Виталий Маслов ушел из жизни в 2001 году. За последние годы накопилось много воспоминаний, отзывов родных и близких людей, хорошо знавших писателя. Все воспоминания собрала его вдова Валентина Устиновна, и благодаря благотворительной акции книга увидела свет.

Книга состоит из четырех разделов. В первом разделе под названием «Сын Поморья» опубликованы воспоминания людей, близко знавших Маслова. Здесь разместились воспоминания его сыновей Олега и Ильи, вдовы Валентины Устиновны, а также его коллег по работе в паромоходе, соратников из Союза писателей. Ныне покойный капитан Леонид Селиверстов знал Маслова с раннего детства. Они оба - ар-

хангельские поморы, жили в соседних деревнях и были друзьями, поэтому воспоминания Селиверстова особенно пронзительно рассказывают о человеке, горячо любившем Север, малую Родину. В этой части книги очень выразительно раскрыт масловский характер, показана трудная, но яркая жизнь арктического моряка.

Во второй главе книги под рубрикой «Все остается людям» перед читателем предстает Маслов-патриот, общественный деятель. Здесь размещены размышления о творчестве Виталия Семеновича знаменитых российских писателей Валентина Распутина, Дмитрия Балашова, Михаила Падрухина и многих участников Славянского хода, и наряду с российскими авторами публикуется материал болгарки Калины Каневой.

Третий раздел книги - это ключ к творчеству Маслова. Он посвящен отзывам на его литературные труды. В нем всесторонне проанализировано содержание его произведений, художественных образов, языка книг, дается оценка творчеству.

Последний, четвертый раздел воспоминаний включил в себя стихи мурманских поэтов, на творчество которых большое влияние оказал Виталий Маслов. Они посвящены учителю, старшему товарищу. «И у Маслова жизнь - не по маслу; то - под сердце она, а то - в лоб», - в этих строках поэт Владимир Сорокажердье образно отразил жизнь своего наставника. Заключительный раздел - это стихотворный отклик на скорбную, невосполнимую потерю близкого человека.

Книга «Живой костер Виталия Маслова» - память о моряке, русском патриоте нашей страны, посвятившем свою жизнь борьбе за возрождение поморских деревень, сохранение языка и культуры славянских народов. Она будет интересна как взрослому, так и юному читателю, тому, кто задается мыслью поиска своего места в жизни страны, как жить и что делать дальше. Это им, будущим поколениям, посвящены слова писателя и гражданина Маслова: «Да будут же мудрее и счастливее, чем мы, те, кто придет за нами!»

Валентина КАРЕПОВА.

## ПОТОМКАМ В ПРИМЕР!

В Санкт-Петербурге в издательстве «Первый класс» вышла в свет книга под названием «Моя жизнь. Воспоминания капитана». Автор - легендарный капитан Мурманского морского пароходства Георгий Осипович Кононович.

Старожилы помнят, что в семидесятые-восемидесятые годы на площади Пять Углов размещалась Доска почета лучших людей города Мурманска. На ней почти постоянно находилась фотография блистательного моряка с трубкой в руке. Под ней значилась надпись: «Георгий Осипович Кононович - капитан теплохода «Звенигород» Мурманского морского пароходства». Фотография и сегодня хранится в музее истории ОАО «ММП».

Георгий Осипович Кононович мечтал еще при жизни увидеть напечатанным данное повествование о своей жизни. Он чувствовал и понимал, что это будет важно для следующих поколений, тех, кто связывает свою судьбу с морской профессией.

В судьбе автора книги необычно все. Детство и отрочество. Наполненный морской романтикой и невероятными испытаниями полувековой труд во благо родной страны. Замечательные люди, с которыми пересекались его жизненные дороги. И даже кончина его и уход. Мы не можем поклониться его могиле: по воле старого капитана местом его упокоения стала морская пучина, стихия, укрощению которой посвятил он свою жизнь и которой остался верен до конца своих дней. Моряки теплохода «Звенигород» выполнили завещание своего капитана, опустив урну с прахом в Норвежском море, в координатах, где

«океан суров и ужасен, где волны вздымаются гигантские».

«Моя жизнь» - это увлекательный рассказ об истории полярных исследований, о трудностях и победах мурманских моряков на трассах Северного морского пути, в антарктических экспедициях и на просторах Мирового океана. Автор книги несколько десятков лет работал капитаном на транспортных судах пароходства, перевозил народнохозяйственные грузы в арктические порты, различные порты мира и всегда достойно представлял великую державу за рубежом. В его делах и поступках всегда проявлялось высокое чувство ответственности за судьбы моряков своего экипажа. Об этом он ярко и достоверно рассказывает на страницах своей книги. Он раскрывает характеры моряков, их отношение к морской профессии. В этих рассказах много интересного и поучительного. Морской юмор и романтика сочетаются с высоким чувством долга.

В своей работе капитан Г.О. Кононович строго соблюдал морские традиции. На его «Звенигороде», где он отработал около 20 лет, вплоть до его ухода на пенсию каждую вахту отбивались склянки судовой рындой (колоколом), хотя в те времена это уже казалось анахронизмом. Он говорил: «Я это понимаю, но уйду я, и вместе со мной уйдет эта замечательная морская традиция». Когда-то теплоход «Звенигород» работал на линии Мурманск - Росток. И жители города Ростка собирались на набережной, чтобы услышать перезвон знакомого колокола - уходящей морской традиции. Кстати, капитан Г.О. Кононович был

почетным гражданином этого немецкого городка.

Каждая страница книги наполнена оптимизмом, добротой и любовью к людям своей профессии. Неувядаемая святость морских традиций, истинные представления о гражданском долге, мужской чести, уважении к труду, к женщине; преданность морю и любовь к своему кораблю - обо всем этом автор не устает повторять, словно обращаясь к тем, кто сегодня уже стоит у штурвала или еще готовится взойти на капитанский мостик. В отношении к моряцкому делу эти качества для Кононовича неотделимы. Всей своей жизнью он умел доказывать, что их органичное сочетание способно наладить те взаимоотношения в экипаже, которые обеспечат успех в труде и удовлетворение от него. А не в этом ли залог счастья для настоящего капитана!

Так сложилось, что только сейчас, спустя почти двадцать лет после ухода Кононовича, близкие ему люди смогли проложить дорогу к выходу в свет его жизнеописания. «Уж таково время! Но не властно оно над житейской мудростью и искренностью этого текста. Потому книга - не обыкновенная человеческая «автобиография», а маленькая летопись событий и духа ушедшей в прошлое героической эпохи нашего народа», - так в предисловии к книге отмечают ее издатели.

«Моя жизнь» - это третья книга Г.О. Кононовича. Первая книга - «История «Ермака», изданная в 60-е годы, и вторая - «Законы моря», изданная Мурманским пароходством в 1996 году, стали библиографической редкостью и пользуются сегодня



огромным спросом не только у «морского» читателя.

Хочется верить, что полная романтики история жизни известного моряка может служить замечательным образцом для подрастающего поколения. В 2014 году исполнится 100 лет, как в далеком Владивостоке родился Георгий Осипович Кононович, весь жизненный путь которого неразрывно связан с российским флотом, освоением Севера и Арктики. Эта книга - памятник достойному человеку и славному капитану!

Уверена, что все, кто прочитает эту прекрасную книгу, останутся благодарны ее издателям - людям благородным, высоко нравственным и неравнодушным.

Валентина КАРЕПОВА.



## Память об ушедших

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

С глубоким прискорбием сообщаем, что 4 сентября на 85-м году ушел из жизни в Мурманске Кукушкин Петр Михайлович - ветеран пароходства, почетный полярник, матрос 1-го класса плавсостава, проработавший в пароходстве 45 лет.

6 сентября на 86-м году в г. Архангельске ушел из жизни Тыров Николай Павлович - почетный работник морского флота, токарь плавсостава, проработавший в пароходстве 27 лет.

18 сентября на 70-м году в г. Мурманске ушел из жизни Попов Борис Михайлович - ветеран труда, проработавший в пароходстве 24 года.

23 сентября на 80-м году в г. Санкт-Петербурге ушел из жизни Ежов Геннадий Петрович - ветеран пароходства, старший механик плавсостава, награж-

денный орденом Трудового Красного Знамени, медалями. Стаж его работы в пароходстве 33 года.

14 октября на 76-м году в г. Мурманске ушел из жизни Подгаец Николай Афанасьевич - ветеран пароходства, матрос-электрик плавсостава, награжденный медалью «Ветеран труда», проработавший в пароходстве 35 лет.

14 октября на 82-м году в Краснодарском крае ушел из жизни Демченко Николай Ильич - электромеханик, почетный полярник, ветеран пароходства, проработавший в пароходстве 31 год.

20 октября на 90-м году в г. Мурманске ушла из жизни Галко Мария Тихоновна

- рабочая кухни, проработавшая в детских садах пароходства 23 года.

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





Мы продолжаем публиковать путевые заметки журналиста Юрия Банько, который с сентября по октябрь находился в арктическом рейсе вместе с моряками Мурманского морского пароходства. В материалах он рассказывает читателям о трудовых буднях специалистов, работающих на танкере «Хатанга», и делится впечатлениями о самом северном порте России - Певеке.

От редакции.

По приходу в порт, когда остальные члены экипажа могут немного отдохнуть от морского перехода, наступает черед активной работы старпома Валерия Твердохлебова, который из ПУГО (поста управления грузовыми операциями) руководит отгрузкой топлива, и донкерманов - мотористов Сергея Тихиня и Геннадия Мещерина.



Слева направо  
Сергей Тихиня,  
Геннадий Мещерин.

Собственно говоря, у них и в рейсе дел хватало. Валерий Викторович нес вахты на ходовом мостике, а донкерманы были в подчинении 2-го механика Олега Ерошкина, помогая в обслуживании механизмов. Но в порту они главные в процессе выгрузки топлива, доставленного в Певек.

Геннадий Мещерин по примеру отца, который служил на Северном флоте, также решил связать жизнь с флотом, поступил в Мурманскую высшую мореходку, которую оставил после второго курса, узнав, что в загранку его не пустят из-за доступа отца к секретной информации. Но с морем уже не расстался: работал донкерманом на танкерах вначале рыбного порта, а затем в «МАСКО» на портовом танкере «Десна». С 2000 года в Мурманском морском пароходстве. После прохождения практики на танкере «Волгоград» был на приемке танкера «Калининград», довелось поработать и на «Астрахани». В общей сложности его донкерманский стаж более 20 лет.

На «Хатанге» он ветеран, с приемки танкера в 2003 году. Из того экипажа остались он и старший механик Алексей Меньшиков, который в ту пору был 4-м механиком.

У него и второго донкермана Сергея Тихиня забот на танкере хватает: поддерживают в рабочем состоянии грузовую, балластную, зачистную системы, насосы, при приемке и отгрузке нефтепродуктов подменяют в ПУГО старшего помощника капитана.

В их обязанности входит помывка танков перед загрузкой другого вида топлива. Конечно же, они не спускаются внутрь танков. Делается все это дистанционно моечными машинками, которые под давлением в несколько атмосфер струями воды, разогретой до 90 градусов, промывают емкости. Получившаяся смесь поступает в слоп-танки, откуда передается в порту на специальное судно - сборщик льяльных вод.

Сергей Тихиня - ветеран пароходства. В феврале исполнилось 30 лет, как он пришел в ОАО «ММП». Начинать он на атомном ледокольном флоте. И это была не случайность, поскольку атомным ледоколам отдал 25 лет жизни его отец Сидор Ефремович, ходивший в море на «Ленине» и «Сибири». На этих же ледоколах, а еще на атомоходах «Советский Союз» и «Россия» 16 лет мастером АППУ отработал и Сергей Сидорович. В 2000 году с выходом на пенсию

решил посмотреть мир на сухогрузах. Посмотрел. А потом решил перейти в танкерный флот, переучившись на донкермана. Начинать на танкере «Кононович», а затем на супертанкере «Надежда» возил нефть из Ливии в Китай.

Сейчас Сергей Тихиня и Геннадий Мещерин трудятся вместе, а было время, когда сменяли друг друга на «Надежде». У каждого из них свои воспоминания о плаваниях на этом танкере, в большей мере связанные с проходами по Аденскому заливу, известному по нападениям пиратов на гражданские суда.

Был случай, когда пираты захватили следовавшее за «Надеждой» норвежское судно. Чтобы не было захватов судов, их формируют в караваны, которые сопровождают боевые корабли, один впереди, второй сзади, и постоянно караван облетает вертолет, анализируя обстановку. Кроме этого, на борт высаживали или российских морских пехотинцев, или йеменских солдат. Естественно, вооруженных. Пираты имели достоверную информацию о наличии охраны и не нападали на суда с сопровождением.

Этот совместный рейс на «Хатанге» у Мещерина и Тихиня - первый. Они, поработав на многих танкерах, считают, что «Хатанга» самый лучший из всех и по условиям работы, и по бытовым условиям.

## НАШИМИ ЗЕМЛЯКАМИ В ПЕВЕКЕ ДОВОЛЬНЫ

Вы видели емкости на три тысячи кубов нефтепродуктов, стоящие на сваях, или пятитысячекубовые, покоящиеся на подушках с термостабилизацией грунта? Нет? А я видел. Кто-то скажет, да и век бы их не видеть. А мне было интересно.

Их мне показал заместитель начальника районного участка «Певек» ГУП ЧАО «Чукотснаб» Александр Денисов, который провел небольшую экскурсию и рассказал о проводимых работах по модернизации участка. Здешние строители и эксплуатационники сталкиваются с необходимостью учета фактора вечной мерзлоты при возведении емкостей для топлива. На этом участке впервые на Чукотке емкости возводят не только на сваях, а и с использованием термостабилизации грунтов. Специальные холодильные установки в круглогодичном режиме занимаются глубинным промораживанием грунта под резервуарами-пятитысячниками.

Подходя к причалу терминала, где с танкера «Хатанга» предстояло отгружать топливо на берег, обратил внимание на новенькие емкости берегового резервуарного парка и ухоженность территории. Естественно, не мог не пообщаться с руководством этого предприятия. Пару часов пришлось пробыть в ожидании, пока производились замеры топлива в танках, брались его анализы.

Головной офис и руководство ГУП ЧАО «Чукотснаб», возглавляемое Юрием Никитушкиным, находится в Анадыре. Именно «Чукотснаб» организует закупки и фрахтует танкеры для доставки топлива по всему побережью Чукотки. Ежегодно в Певек доставляется около ста тысяч тонн топлива, откуда оно по зимникам, проложенным по льду моря, в период с января по апрель доставляется в Билибино, а также для Чукотской горной геологической компании, расположенной в нескольких сотнях километров от Певека, для ООО «Золоторудная компания «Майская», для ООО

«Артель старателей Чукотки». Они основные потребители топлива. Певек же отапливается углем, а автотранспорта здесь не так много. Авиационный керосин поставляется также в местный аэропорт своими бензовозами.

Чтобы качественно выполнять возложенные задачи, а объемы завозимого топлива год от года растут и в последние несколько лет увеличились вдвое, проводятся серьезная реконструкция, модернизация и строительство. Средства на эти цели, и немалые, выделило государство, а подрядчиком выступает ЗАО «НПО «Кит». Их специалисты возвели два новых резервуара на 3000 кубометров топлива, четыре по 5000 и монтируют еще три по 5000 кубов каждый. Вот уже несколько лет модернизацией и ремонтом оборудования занимается самарское ЗАО «Нефтебазстрой». Конечно, есть сложности, связанные с тем, что весна, лето и осень в Певеке длятся всего три месяца. За это время завезти металлоконструкции, оборудование и смонтировать все это, при непрерывном процессе приема и отправки топлива с участка, крайне сложно. Поэтому оборудование, которое завозится в этом году, будет монтироваться в следующем. За последнее время здесь смонтировано и устанавливается новое насосное оборудование, заменен технологи-

ческий трубопровод, установлены новейшие электронные системы количественного и качественного учета поступающего топлива, автоматизированная система пожаротушения с газоанализатором воздуха, работающего в непрерывном режиме.

Поступает на участок и новая автомобильная техника: бензовозы, а также при монтажных работах используется автокран «Либхер» грузоподъемностью 200 тонн.

Александр Денисов в своем кабинете продемонстрировал, как работает электронная система количественного и качественного учета поступающего топлива. Вся информация выводится на монитор, имеется возможность наблюдать в режиме реального времени и за работой персонала участка, и донкерманов танкера.

Что касается доставки топлива по северному завозу, то в течение последних трех лет, после того как ГУП ЧАО «Чукотснаб» стало фрахтовать танкеры ОАО «Мурманское морское пароходство», проблемы отпали. Танкеры «Хатанга», «Варзуга» и «Индиго» рано начинают завоз топлива, и их оборудование позволяет отгружать его значительно быстрее и в больших объемах, нежели ранее это делали танкеры дедвейтом по несколько тысяч тонн, привозившие его с Дальнего Востока.

Топливо из Мурманска танкеры доставляют в Певек, здесь выгружаются, затем идут в Находку, там грузятся и обеспечивают нефтепродуктами все побережье Чукотки.

- Мы очень довольны сотрудничеством с Мурманским морским пароходством, - сказала во время беседы Наталья Тега, начальник товарного цеха районного участка «Певек». - Большой плюс и в том, что танкеры из Мурманска приходят с топливом, которое накапливалось на танкере «Натали» на рейдовом перевалочном комплексе и отгружалось на них



Караван.

в Кольском заливе сразу всей партией. Оно однородное по составу. Раньше же, до сотрудничества с Мурманским пароходством, когда танкеры грузились «с колес», из железнодорожных цистерн, на это уходило много времени, и топливо было «не пойми какое».

Работникам этого участка не позавидуешь. Летом и осенью практически круглосуточная работа по приемке топлива, а зимой его отгрузка для перевозок по зимникам для потребителей, так сказать, «зимний завоз». Объемы отгрузки зимой впечатляют: до тысячи кубометров в сутки. Для них, как и для Мурманского морского пароходства, северный завоз еще не завершен. Еще должны прийти с грузом нефтепродуктов танкер «Варзуга» во второй половине октября и «Индиго» в середине ноября. Этим рейсом «Индиго» завершит летнюю навигацию по завозу нефтепродуктов в порт Певек в 2013 году. И на это будет поставлена точка. Чукотский автономный округ к долгой полярной зиме топливом будет обеспечен.

Юрий БАНЬКО, фото автора.

Швартовка танкера  
к нефтеналивному терминалу.





# ПАМЯТЬ В КАМНЕ

Седьмого октября в Мурманске в сквере у театра Северного флота состоялось открытие Аллеи памяти. На гранитных плитах увековечены имена более двухсот двадцати северян, отдавших свои жизни в мирное время, выполняя свой долг в локальных войнах и военных конфликтах современности.

Память - это то, что делает человека личностью. Без прошлого туманным становится настоящее и неопределенным будущее. Человек жив, пока его помнят. Общество без памяти прошлого гибнет.

Во время боя, когда случается непоправимое, нет места для эмоций. Есть только

холодный расчет, злость и боль. Причем личная боль становится общей и возвращается обратно многократно усиленная болью товарищей, рождая новые силы для выполнения поставленной задачи или достижения цели. Осознание происшедшего приходит уже в более спокойной обстановке, а осмысление - после возвращения в мирную жизнь.

Как понять, что твоего друга, товарища, с которым ты совсем недавно шутил, смеялся, строил планы на будущее, теперь нет и никогда больше не будет, что его жена превратилась во вдову, дети стали сиротами, а родители лишились сына в одиноча-

сье? И это в мирное для всей страны время! Самое частое, что возникает и не оставляет никогда, даже спустя многие годы, - это мысль, что на его месте должен быть ты. Имена и лица ушедших братьев по войне навсегда остаются в памяти, а их родные и близкие становятся твоими родными и близкими.

Обществу же нужно гораздо больше времени для понимания и осознания. И причин тому множество. Во времена Советского Союза, особенно после Великой Отечественной войны, не в силу объективных причин, а чаще в угоду политикам не принято было говорить об участии наших соотечественников в локальных войнах и военных конфликтах за пределами государства. Даже награды погибших воинов вручались их родным без огласки, зачастую без свидетелей и под покровом ночи. Корея, Ангола, Вьетнам, Сирия, Эфиопия и многие другие страны, где в тридцати трех конфликтах и войнах участвовали в боевых действиях более десяти тысяч северян, которые долгое время оставались неизвестными обществу. Возможно, так же мало мы бы знали и об участии наших соотечественников в войне в Афганистане, вооруженных конфликтах и контртеррористических операциях на постсоветском пространстве и в нашей стране, не продлись они так долго и не собери столь большую кровавую дань. Но время расставляет всё на свои места.

Информация из пятого и шестого томов Книг памяти Мурманского областного от-



деления Российского фонда мира, ведомственных изданий, данные военных комиссариатов, ветеранских общественных организаций, воспоминания родных и близких помогли при поддержке правительства Мурманской области выпустить «Книгу памяти о ветеранах боевых действий». Материал этой книги стал источником для создания администрацией города-героя Мурманска мемориала Аллеи памяти.

«Простите нас за то, что мы остались живы», - выбито возле силуэта склонивших головы десантников на обновленном памятнике воинам-интернационалистам. «Вечная память шагнущим в бессмертие», орден Мужества и «Спасибо, что сохранили Россию», - выгравировано на одной из центральных плит Аллеи памяти. Скорбные звуки колокола на звоннице проникают в самую душу. Мы помним о вас, земляки!

**Юрий ГУТЯН.**

Фото автора и из сети Интернет.



## К 75-ЛЕТИЮ МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

**Дорогие читатели!**

В следующем году исполнится 75 лет со дня основания Мурманского морского пароходства. И мы решили, что будет интересным начать публиковать материалы о компании «в лицах», ведь немало славных биографий вписаны в ее историю. Благодаря этим людям, их энтузиазму, самоотдаче, бесценному опыту в пароходстве была создана особая атмосфера товарищества, взаимопомощи и ответственности за дело. Мы будем рады, если у кого-то из вас возникнет желание поделиться своими рассказами о трудовых буднях, любопытных эпизодах, связанных с работой, о славных коллегах, с которыми довелось поработать, удивительных странах, в которых удалось побывать. Присылайте истории и фотографии к нам в редакцию, и мы обязательно опубликуем понравившиеся материалы.

**От редакции.**

Дизель-электроход «Цимлянскгэс» зашел в Нигерию. На борт судна поднялся электромеханик с рыболовного советского траулера. На плече у рыбака - маленькая такая обезьянка голубого цвета. Наш 3-й электромеханик, разговаривая с коллегой, не сводил с нее глаз, наблюдая, как она хлопотливо сновала по плечам хозяина и тихо-по-птичь пошвыстывала.

- Это что за зверь?

- Это поющая обезьяна.

И тут Сергей (так звали нашего электромеханика) загорелся. Ему показалось, что всю жизнь он мечтал о такой вот обезьяне. Где на пальцах, где на «пиджин-инглиш» он стал договариваться с грузчиками. Через два дня на грязном обрывке веревки привадили ему голубую обезьяну. В уплату пошли почти новые туфли.

То, что творилось потом у Сергея в каюте, можно увидеть разве что на лентах Чарли Чаплина. Обезьяна оказалась старой

## Рассказы бывалого моряка

# МАРГО - КОРОЛЕВА ДЖУНГЛЕЙ

и совсем дикой, видимо, только из джунглей. Она металась на привязи у умывальника, плевалась и швыряла из-под ноги все, до чего могла дотянуться. Три дня Сергей пытался приручить ее, подкупая всеми сортами конфет, тех, что были в артелке, но обезьяна швыряла их, а вместо ожидаемого птичьего щебетания хрипела и лаяла по-собачьи. Наконец Сергей сдался и, шатаясь от недосыпания, выпустил обезьяну на причал, откуда она под улюлюканье грузчиков рванула домой в джунгли.

Через день, отдохнувший и свежеевыбритый, Сергей снова заговорщицки шептался с грузчиками. Те доставили ему еще одну обезьянку, на этот раз это была мартышка. Назвали ее Марго. Веселая, дружелюбная и хитрая молодая гостья сразу же освоилась на судне. Озабоченно носилась по коридорам, получив банан, присаживалась на корточки и быстро чистила его лапками, удивительно похожими на человеческие руки.

Невзлюбила Марго лишь одного из электриков, пнувшего однажды ее ногой на палубе. Увидев Эдика, она скалила зубы, сердито кричала и оглядывалась по сторонам в поисках поддержки. Если Сергей был рядом, Марго бесстрашно бросалась Эдику в ноги, норовя по-собачьи вцепиться в голень.

Густо-черными вечерами, когда жара спадала, мы вывешивали на полуюте экран и рассаживались в импровизированном кинотеатре. Моряки моего поколения помнят, что до появления видеотехники на каждом судне были киноаппараты, кинобудка, а в портах - морские отделения кинопроката, менявшие на стоянках кинофильмы. Марго устраивалась на релингах шлюпочной палубы и, наклонив голову, заинтересованно смотрела на экран. Однажды она с визгом

бросилась вниз - точно на голову разомлевшего в шезлонге старпома. И все бы ничего, если бы при этом... не побрызгала его прическу. Рыча и отряхиваясь, старпом побежал в душ, а Сергей получил первое предупреждение.

Все бы обошлось, но на завтра это повторилось. Не знаю уж, какой у нее рефлекс выработался, но она снова выбрала ту же голову и снова для той же цели! Здесь уж чиф расвирипел: «Вот что, «Дуров», чтобы завтра же посадил ее в клетку. Я не собираюсь водолазным костюм надевать!»

Пришлось Сергею конструировать и строить клетку. Марго, в общем-то, неплохо чувствовала себя и там, но вот что удивительно: как только старпом проходил мимо, она начинала похрюкивать, ехидно цокать языком и корчить уморительные рожицы.

Местные подростки быстро узнали про русского, который собирает разных тварей, и скоро в гардеробе Сергея осталась лишь роба да зимняя одежда. Зато в ящиках письменного стола свернулись два молодых питомца, в клетке на иллюминаторе бормотали голуби, а мы, подозревая, может, еще что приобрели, стали тщательно запереть двери своих кают. На всякий случай...

Когда мы уже держали курс обратно. Сергей, уходя на вахту, неплотно закрыл дверь каюты. Марго изловчилась и удрали из клетки, из каюты выскочила в коридор, а когда моторист выходил из машинного от-

деления, юркнула в открытую дверь и вниз по трапу. Вблизи дизелей она обезумела от грохота и пропала под плитами. Потом целый день ее отлавливали и вытащили за хвост, всклокоченную, перемазанную в масле и солярке. Долго потом Сергей отмывал обезьянку, лечил конфетами от стресса.

Осенью пришли в Ленинград, через границу Сергей провез Марго в ящике с запчастями, напоив снотворным. В отпуск собрался, в Москву. Но как Марго везти? Подумались они с буфетчицей: купили комплект для новорожденного. Спеленали мартышку и уложили в «конверт». Взял Сергей билет на самолет, на билете пометка «с грудным ребенком».

Рейс, как это часто осенью бывало, задерживался, слонялись они по аэропорту, зашли в ресторан пообедать. Марго - на руках у буфетчицы, «конверт» прикрыт: спит, мол, ребенок.

Сидят, значит, закусывают, ждут объявления. Старушка к ним подседа и к ребеночку с «козой»: «Тили-тили!» Открыла она «конверт» и чуть не обомлела: «Господи, уродец какой-то!» Опять шум. Пришлось быстро расплатиться, а буфетчица чуть не до посадки проторчала с «ребенком» в туалете.

Надо сказать, дома подарку сына не обрадовались, выдержали присутствие мартышки лишь два дня. Пришлось Сергею подарить Марго школе, в живой уголок...

**Борис СПИРИДОНОВ, ветеран Мурманского морского пароходства.**







## Хороший повод сказать: «Спасибо!»



В Международный день пожилого человека ветераны Мурманского морского пароходства уже по традиции собрались в стенах Дворца культуры им. Кирова, чтобы всем вместе отметить такой важный для них праздник.

И как всегда в этот день для них звучали поздравления от младшего поколения представителей компании, организаторов мероприятия, пожелания доброго здоровья, бодрости духа, счастливой и спокойной старости. Ветераны благодаря этому мероприятию в очередной раз получили такую редкую возможность встретиться со своими друзьями, бывшими коллегами, с которыми бок о бок проработали долгие годы в родной компании. Воспоминания, рассказы, общение - вот, что на самом деле ценно и важно для большинства пришедших в этот день пожилых людей.

«Забота о старшем поколении - это важная социальная миссия каждого современного предприятия. Мурманское морское пароходство всегда проявляло внимание к своим ветеранам и сегодня по возможности старается оказывать им помощь. Для нас этот праздник - хороший повод еще раз поблагодарить бывших работников компании - ветеранов за их огромный вклад в ее развитие. Мы ими гордимся!» - сказал начальник управления трудовыми ресурсами Александр Баруев.



## ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

### Доброго здоровья ветеранам!

*Совет ветеранов, коллектив и администрация ОАО «Мурманское морское пароходство» от всей души поздравляют своих бывших работников с юбилеями!*

#### С 90-летием

**Петракову Марию Матвеевну** - работницу бюро пропусков, награжденную орденом Великой Отечественной войны, медалями «За отвагу» и «За оборону Советского Заполярья», проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 16 лет.

#### С 85-летием

**Белахина Алексея Николаевича** - участника Великой Отечественной войны, ветерана труда, мастера атомной паропроизводящей установки, награжденного медалями «За трудовое отличие», «300 лет Российскому флоту», проживающего в Костромской области. Стаж его работы в пароходстве - 40 лет.

**Немченко Антонину Брониславну** - уборщицу отдела АСУ информационно-вы-

числительного центра, проживающую в г. Мурманске. Стаж работы - 21 год.

**Тихонова Анатолия Яковлевича** - дворника ДК моряков, проживающего в г. Мурманске. Стаж работы - 5 лет.

#### С 80-летием

**Еськову Евдокию Павловну** - бухгалтера расчетно-кассового отдела, проживающую в г. Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве - 32 года.

**Рыбакову Пелагею Алексеевну** - уборщицу управления пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж работы - 36 лет.

**Солдатову Лидию Петровну** - бортпроводницу теплохода «Вацлав Воровский», проживающую в республике Мордовия. Стаж работы - 9 лет.

#### С 75-летием

**Астапенкова Геннадия Константиновича** - техника судов атомного технологического обслуживания, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Смоленске. Стаж его работы в пароходстве - 39 лет.

**Аладинскую Ирину Владимировну** - ветерана труда, инженера-программиста отдела АСУ информационно-вычислительного центра, награжденную медалью «300 лет Российскому флоту», проживающую в г. Мурманске. Стаж работы - 22 года.

**Белафина Николая Сергеевича** - матроса плавсостава, награжденного медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 34 года.

**Вестникову Зинаиду Алексеевну** - лаборанта санитарно-промышленной лаборатории, проживающую в г. Мурманске. Стаж работы - 11 лет.

**Григорьева Бориса Африкановича** - ветерана труда, боцмана плавсостава, награжденного орденом Трудовой Славы III степени, медалью «300 лет Российскому флоту», проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 36 лет.

#### С 70-летием

**Гапотий Зинаиду Алексеевну** - дневальную плавсостава, проживающую в Краснодарском крае. Стаж работы - 23 года.

*Всем ветеранам желаем крепкого здоровья, долгих лет жизни и счастливой спокойной старости!*