



Молодо - не зелено

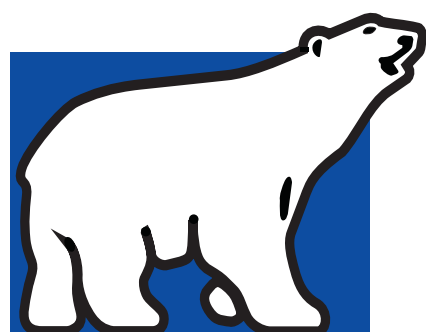
Если кто-то думает, что компетентность - удел только взрослых, умудренных опытом специалистов, то это глубочайшее заблуждение. Сегодня немало молодых менеджеров-управленцев, способных успешно, ответственно и с высоким качеством решать возложенные на них задачи. И в этой сфере деятельности молодые женщины не уступают мужчинам. Примером тому может служить Анастасия Жирнова, директор гостиницы «Моряк» Мурманского морского пароходства.

→ Стр. 4-5

Владимир Снатенков «Путешествия - это моя жизнь!»

В начале марта Мурманск посетил известный путешественник Владимир Снатенков. Приехал гость в наши края не один, а со своей семьей - женой и детьми. Вместе они провели интереснейшую встречу в музее истории Мурманского морского пароходства.

→ Стр. 3



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 3
(7655)

28 марта
2013



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Ледокол с задачей справился



Ледокол ОАО ММП «Владимир Игнатьев» успешно завершил работы в Антарктиде в сезоне 2013 г. Второй год подряд судно принимало участие в работе американских научных исследователей Антарктиды в районе станции McMurdo (море Росса).

→ Стр. 6

Мистическая Антарктида



Таинственный ореол мифов и легенд окружал Белый континент задолго до его открытия.

→ Стр. 7

КУРСОМ НА ЯМАЛ



26 марта теплоход «Юрий Аршеневский» доставил генеральный груз в Обскую губу для строящегося морского порта Сабетта. Здесь планируется выгрузить на припай более 11 тысяч тонн груза.

Строительство порта в северо-восточной части полуострова Ямал началось летом прошлого года. Он необходим здесь для обеспечения перевалки углеводородного сырья Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения и поставок природного газа, нефти и газового конденсата морским транспортом в страны

Западной Европы, Северной и Южной Америки и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Мурманское морское пароходство обладает уникальным опытом по ранней доставке грузов в эти широты, известные своими непростыми ледовыми условиями, и выгрузки на припай. Обладая высоким потенциалом, компания уже второй год участвует в этом амбициозном проекте. Задействованный в рейсе теплоход «Юрий Аршеневский» - это универсальное судно-снабженец серии СА-15, усиленного ледового класса с мощным крановым оборудованием.

Наш
хронограф



23 апреля - 22 июля - 40 лет назад (1973) состоялся героический дрейф дизель-электрохода «Обь» Мурманского морского пароходства в тяжелых льдах Антарктики.



Как сообщил в марте www.lloydlist.com, China Cosco Holdings представила планы по продаже COSCO Logistics материнской компании. Это позволит компании улучшить свои финансовые результаты и избежать приостановления обращения собственных акций.

Как говорится в заявлении компании, если сделка будет одобрена и осуществлена своевременно, то можно будет «повысить операционные результаты группы в 2013 году» и снизить риск торговых операций с ее акциями. Хотя компания до сих пор не объявляет результат 2012 года, в январе она сообщила о «значительном чистом убытке» за 2012 год, который был вызван большим дисбалансом между спросом и предложением.

COSCO получило предупреждение от Шанхайской фондовой биржи о возможном приостановлении торговых операций с акциями компании из-за убытков, которые судовладелец терпит уже второй год подряд.

СПРАВКА:

COSCO Holdings Company была создана в Китае в 2005 году. Это крупнейший оператор, входящий в интегрированную судоходную группу компаний COSCO. Компания предоставляет широкий спектр контейнерных и сухогрузных перевозок, терминал и контейнерный лизинг внутри страны и на международном уровне. Штаб-квартира компании находится в Пекине.



Объем продаж международного поставщика топлива Brightoil Petroleum снизился на 35% по сравнению с прошлым годом. В снижении своих доходов компания обвинила судовладельцев в их попытках снизить потребление топлива и общий слабый спрос в глобальной торговле.

В январе Brightoil Petroleum предупредила о возможном нарушении своих финансовых обязательств, не сумев обеспечить необходимый коэффициент покрытия своих интересов в связи с потерями. Позже компания получила отказ в остановке потенциального кросс-дефолта по своим кредитам.

СПРАВКА:

Brightoil Petroleum (Holdings) – одна из крупнейших бункеровочных компаний в Китае, осуществляет деятельность по хранению и перевалке нефти и нефтепродуктов. В 2010 году компания заключила контракт на строительство пяти супертанкеров VLCCs, дедевейтом 318 тыс. тонн каждый. Первые три танкера «Brightoil Glory», «Brightoil Gravity» и «Brightoil Galaxy» были получены компанией в июле, сентябре и ноябре 2012 года. Четвертый нефтяной танкер типа VLCCs «BRIGHTOIL GRACE» официально был передан компании в январе 2013 года. Свой пятый танкер Brightoil Petroleum получит уже в марте 2013 года.

Убыток ОАО «Енисейское речное пароходство» (ОАО «ЕРП») в 2012 году по российским стандартам бухгалтерской отчетности (РСБУ) составил 21,69 млн руб. против прибыли в 136,85 млн руб. годом ранее. Об этом сообщается в материалах предприятия. Выручка компании в 2012 году составила 3,01 млрд руб. (в 2011 году - 3,402 млрд руб.)

Чистый убыток Narag-Lloyd по итогам 2012 года составил 128 млн евро. Выручка выросла на 12,1% до 6,84 млрд евро. Показатель EBITDA составил 335 млн евро. Среднегодовой размер фрахтовой ставки в 2012 году был 1,581 тыс. долларов за TEU, на 3,2% выше, чем в 2011 году.

В компании связывают негативный результат с ростом расходов на бункер и низкими объемами. В первой половине года цены на бункер превышали 720 долларов за тонну, средняя цена в течение его составляла 660 долларов за тонну, на 34% выше, чем в 2011-м. Расходы линии на бункерное топливо в 2012 году выросли на 9%, в целом транспортные расходы были более чем на 900 млн евро больше, чем годом ранее.

Материалы подготовлены на основе российских и зарубежных источников.



В УСЛОВИЯХ НЕСТАБИЛЬНОГО РЫНКА

В Германии порядка 200 компаний KG, владеющих одним судном, могут обанкротиться в 2013 году. Об этом в интервью www.lloydslist.com заявил Дагфинн Лунде, директор отдела финансирования DVD банка.

KG (коммандитное товарищество) – одна из форм собственности в Германии, состоящее из одного или нескольких полных товарищей, ведущих предприятие и отвечающих за его успех или неуспех лично и всем своим имуществом, и лиц, участвующих лишь своими взносами, не вмешивающихся в самый ход предприятия и отвечающих лишь в размере своих взносов (вкладчиков). Всего в

Германии существует 2000 коммандитных товариществ, занимающихся судоходным бизнесом. И до недавнего времени KG в судоходстве являлась достаточно успешной формой предпринимательской деятельности, которая «обеспечивала выдающиеся дивиденды тем, кто вкладывал свои инвестиции».

Дагфинн Лунде видит причину происходящего в экономическом кризисе, начавшемся еще в 2008 году, и в том, что на фоне кризиса многие суда не смогли заработать достаточно денег, чтобы покрыть текущие расходы, не говоря уже о погашении кредитов.



Бразильская VALE, вторая по величине горнодобывающая компания в мире, сообщила о первых за 10 лет квартальных потерях в размере 2, 7 млрд долларов в связи с убыточностью своих шахт и увеличением морских транспортных расходов. Последнее вызвано увеличением размера принадлежащего VALE флота и высокими затратами на бункеровку.

Гонконгская PACIFIC Basin Shipping объявила о более чем 158 миллионных потерях за 2012 год, отражающих неблагоприятные рынки, а также слабый спрос на handysize и handymax балкеры, которыми оперирует компания. Средний доход судовладельца упал на 23% в год. Компания ожидает, что рынок будет оставаться слабым до конца 2013 года, при этом заявляет, что она и дальше будет покупать подержанные суда, «выборочно спекулируя на возможностях, которые в последнее время начали появляться».





Владимир Снатенков:

«ПУТЕШЕСТВИЯ - ЭТО МОЯ ЖИЗНЬ!»

В начале марта Мурманск посетил известный путешественник Владимир Снатенков. Приехал гость в наши края не один, а со своей семьей - женой и детьми. Вместе они провели интереснейшую встречу в музее истории Мурманского морского пароходства.

Удивительна судьба простого школьного учителя истории, который в один прекрасный день, устав от будничной суеты и жизненной прозы, решил воплотить свою давнюю мечту в реальность. Так, в начале 1990-х Владимир Снатенков, оставив позади родную школу и любимых учеников, задался целью сделать свое первое самостоятельное кругосветное путешествие. В то время, как он сейчас признается, на это мероприятие у него не было ни оснований, ни копейки денег за душой. Но цель есть цель, и достигнуть ее нужно было любой ценой.

Владимир вместе с супругой Еленой перебрался в Германию: благо одна знакомая немка помогла, отправив им приглашение в страну в качестве туристов. Здесь Снатенков устроился на работу. Первое время работал нелегально. Все заработанные деньги сразу же пускались на всевозможные поездки. Денег было немного, но Снатенковы буквально на всем экономили. К тому же они с женой всю жизнь культивировали в себе неприхотливость и непритязательность: путешествовали по Европе в основном автостопом, довольствовались скромнейшим бытом. Это качество они сохранили в себе и по сей день.

- Мы люди скромных потребностей, - рассказывает о себе и своей семье Снатенков. - Кто-то думает, что наши поездки стоят кучу денег, и мы очень богатые. Но это не так. Вот сейчас мы были в Африке, за все путешествие наша семья потратила тысячу долларов на пятерых.

Елена, так зовут супругу, вместе со своим Владимиром уже 22 года. Страсть мужа она разделяет безоговорочно, старается следовать за ним везде, где возможно, и когда позволяет время. «Мы путешествуем всей семьей, вместе с детьми. Вот и сегодня к нам приехали все вместе. Дети учатся в Германии, сейчас они на каникулах. Бывает, что снимаем их со школы, они доучиваются заочно», - говорит Елена. По словам Елены, их дети с детства привыкли к самостоятельности. В походах помогают

родителям готовить, многое умеют делать сами, без помощи взрослых.

Владимир Снатенков серьезно увлекается альпинизмом, а развивать в себе спортивные навыки ему позволяют выбираемые им маршруты. Многократно в одиночку и с группами совершал восхождения в Гималаях, на Тибете, на Каракоруме и Кунь-Луне, в Кордильерах и в Андах, на Тянь-Шане и Памире, в том числе на 6-7-тысячники. Путешественник признается, что любит различные ландшафты. «Земля прекрасная, здесь много красивейших мест», - говорит Снатенков.

В каждой поездке Снатенкова больше всего интересуют люди. Ему нравится наблюдать жизнь местных жителей, их повадки, манеру общения, обычаи. Он любит изучать чужую культуру, замечать контрасты между теми или иными народами. Это увлечение давно уже переросло еще в одно хобби путешественника - все свои наблюдения он фиксирует с помощью фотоаппарата, который стал его постоянным спутником во всех походах.

В его коллекции сотни лиц жителей Китая, Африки, Индии, Италии, Германии, России. Здесь они такие разные - милые, задумчивые, обеспокоенные, серьезные, улыбающиеся. «Я сделал большое число выставок в разных странах (в посольствах, в российских культурных центрах). Иностранцам я рассказываю о России, россиянам - о жителях других стран. Эти выставки всегда проходят на ура», - говорит Снатенков.

Снатенков давно перестал быть путешественником-любителем. Для него путешествие не просто хобби, он зарабатывает этим на хлеб. В конце каждого года он планирует маршруты на будущий год. Все строго подчинено расписанию, которое вывешивается на собственном сайте, там же публикуются отчеты о посещенных уголках земного шара. Снатенков органи-



Владимир Снатенков за последние 17 лет побывал более чем в 140 странах мира.



зовывает группы туристов: возит взрослых по странам третьего мира, водит школьников в заграничные походы, организует экспедиции в труднодоступные районы (сотрудничество с издательствами, музеями, научными учреждениями).

В Мурманск путешественник приехал больше из-за своих личных интересов: покататься с женой и детьми в Хибинах (они здесь впервые) и наконец-то увидеть этот удивительный северный край. Ну и заодно встретиться с мурманчанами, рассказать им о своих удивительных походах, показать фотографии.

О музее пароходства Снатенков узнал от своего давнего друга Виктора Боярского, директора музея Арктики и Антарктики. «Северный морской путь - это героическая страница в истории СССР, России. И я давно хотел, чтобы мои дети об этом узнали больше, посмотрели уникальные экспонаты, хранящиеся здесь. И я рад, что приехал к вам», - сообщил путешественник.

Ирина ЮСУПОВА.

Вниманию пенсионеров - бывших работников Мурманского морского пароходства!

24 апреля 2013 года в 13.00 в вестибюле на 2-м этаже здания на улице Володарского, 6, состоится отчетно-выборное собрание.

Повестка дня:

1. Отчет Совета ветеранов.
2. Изменение Положения о Совете ветеранов в связи с созданием по инициативе администрации ФГУП «Атомфлот» отдельной ветеранской организации.
3. Выборы нового состава Совета ветеранов

Совет ветеранов ОАО «ММП».



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.

23 января на 76-м году ушел из жизни **Митрофанов Вячеслав Михайлович** - ветеран труда, бывший водитель автобазы пароходства, проживавший в г. Мурманске. Вячеслав Михайлович проработал в пароходстве более 50 лет.

В январе на 82-м году ушла из жизни **Цветкова Клавдия Прокопьевна** - ветеран труда, оператор отдела АСУ (ИВЦ), проживавшая в г. Мурманске. Клавдия Прокопьевна отработала в пароходстве 22 года.

19 января на 72-м году ушел из жизни **Тыщенко Виктор Васильевич** - почетный полярник, ветеран труда, старший механик плавсостава, проживавший в

г. Санкт-Петербурге. Виктор Васильевич отработал в пароходстве 40 лет.

8 февраля на 84-м году ушел из жизни **Таценко Василий Петрович** - ветеран пароходства, старший механик плавсостава, проживавший в г. Одессе. Василий Петрович отработал в пароходстве 32 года.

15 февраля на 76-м году ушла из жизни **Нугаева Марьям Сафовна** - ветеран труда, администратор гостиницы «Моряк», проживавшая в г. Мурманске. Марьям Сафовна отработала в пароходстве 18 лет.

18 февраля на 86-м году ушел из жизни **Закржевский Юрий Болеславович** - почетный работник морского флота, ветеран труда, электромеханик плавсостава, награжденный медалью «За трудовое отличие», проживавший в г. Ярославле. Юрий Болеславович отработал в пароходстве 31 год.

1 марта на 81-м году ушел из жизни **Красовский Владимир Николаевич** - почетный работник морского флота, почетный полярник, заслуженный работник транспорта, награжденный орденом «Знак Почета», капитан атомного ледокола «Сибирь», проживавший в г. Киеве. Владимир Николаевич отработал в пароходстве 41 год.

2 марта на 84-м году ушел из жизни **Ефремов Алексей Иванович** - ветеран пароходства, машинист плавсостава, награжденный медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» и «За трудовую доблесть», проживавший в Тверской области. Алексей Иванович отработал в пароходстве 20 лет.

5 марта на 85-м году ушел из жизни **Панчук Михаил Дмитриевич** - ветеран труда, участник Великой Отечественной войны, матрос-моторист плавсостава, проживавший в г. Мурманске. Михаил Дмитриевич отработал в пароходстве 28 лет.

6 марта в г. Орле на 80-м году ушел из жизни **Кононов Анатолий Иванович** -

ветеран труда, бывший заместитель начальника пароходства, начальник службы ремонта и капитального строительства. Анатолий Иванович проработал в пароходстве 39 лет.

23 марта на 86-м году ушел из жизни **Купри Эдуард Иосифович** - ветеран пароходства, капитан транспортных судов, почетный полярник, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, проживавший в г. Санкт-Петербурге. Эдуард Иосифович проработал в пароходстве более 30 лет.

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



Еще в советские годы довелось прочитать в газете «Правда» интервью с бывшим президентом компании Ford и председателем правления корпорации Chrysler Ли Якоккой. На вопрос, какие из человеческих качеств он ценит больше всего, Ли Якокка ответил: «Компетентность».

За этим словом стоит наличие знаний и опыта, необходимых для эффективной работы в заданной сфере деятельности, потенциальная готовность решать задачи со знанием дела, постоянное обновление знаний, владение новой информацией для успешного применения этих знаний в конкретных условиях.

СЛОЖНЫЙ ПУТЬ К НЕСЛУЧАЙНОМУ ВЫБОРУ

Если кто-то думает, что компетентность - удел только взрослых, умудренных опытом специалистов, то это глубочайшее заблуждение. Сегодня немало молодых менеджеров-управленцев, способных успешно, ответственно и с высоким качеством решать возложенные на них задачи. И в этой сфере деятельности молодые женщины не уступают мужчинам. Примером тому может служить Анастасия Жирнова, директор гостиницы «Морьяк» Мурманского морского пароходства. Эту должность она заняла в двадцатисемилетнем возрасте.

В береговых структурных подразделениях пароходства она оказалась не случайно. Анастасия Александровна - продолжатель династии сотрудников Мурманского морского пароходства в третьем поколении. Дедушка, Петр Дмитриевич Гришин, три десятка лет ходил боцманом на судах Мурманского морского пароходства, где и познакомился с будущей женой Розой Ивановой. Мама, Татьяна Петровна Семенова, более двадцати лет отработала старшим кассиром в гостинице «Морьяк». Куда пойти работать после учебы, вопрос перед Анастасией не стоял: только в пароходство.

Гимназию № 8 Анастасия закончила в 2001 году. Затем была учеба в Мурманском институте экономики и права. Практику проходила в экономическом отделе ОАО «ММП». На пятом курсе, готовя дипломную работу, пошла работать делопроизводителем в гостиницу «Морьяк». В 2006 году Анастасия становится дипломированным специалистом и получает новое назначение - администратор-дежурный гостиницы.



В феврале 2007-го Анастасия вышла замуж за Григория Жирнова. Это было не продолжение случайного знакомства или любви с первого взгляда. Они знали друг друга с шестого класса. Все эти годы дружили, а затем решили создать семью. Вскоре появилась дочь Валерия. Но в декретном отпуске Анастасии пришлось не только заниматься маленькой дочуркой, но и полтора года преподавать в колледже дисциплины, связанные с гостиничным бизнесом.

БЮДЖЕТНОЕ ПРОЖИВАНИЕ - ЗАЛОГ ВЫСОКОГО СПРОСА

По выходу из декретного отпуска Анастасию назначают на должность заместителя директора гостиницы, а еще через год, директором. Должность эта не просто хлопотная. Очень ответственная и трудозатратная.

На вопрос, чего удалось достичь за годы работы заместителем, а затем директором гостиницы, Анастасия не без гордости отметила - расширить базу постоянных клиентов, причем не только российских, но и зарубежных. Большой популярностью гостиница пользуется у спортсменов и туристов. Во время проведения Праздника Севера все номера заполнены.

Преимущество гостиницы «Морьяк» в том, что она расположена в центре Мурманска (ул. Книповича, дом 23), рядом -

Молодо -

ЛУЧШАЯ ОЦЕНКА ГОСТЕПРИИМСТВА - ДОБРЫЕ ОТЗЫВЫ

Прельщает клиентов гостиницы и уровень обслуживания. Персонал гостиницы насчитывает всего 37 человек, но большинство сотрудников имеют очень приличный стаж работы, а значит, и соответствующий уровень профессионализма. К примеру, горничные. Людмила Лынева трудится в Мурманском морском пароходстве 34 года, Татьяна Яковлева - 30 лет. Они-то своим трудом и обеспечивают престиж гостиницы.

О том, что гостиница пользуется популярностью среди гостей Мурманска, свидетельствуют фамилии постояльцев, которые на слуху: к примеру, здесь останавливалась Наталья Варлей, музыканты из ВИА «Синяя птица», «Самоцветы», группа «Нэнси». Здесь проживают артисты, приезжающие на гастроли в Мурманский драмтеатр.

Вот что написали в книге отзывов гостиницы «Морьяк» ее постояльцы:

«Чисто, уютно, замечательно кормят в кафе. Прекрасная гостиница «Морьяк». Очень благодарна за удобство и комфорт. Спасибо!.. Профессор ЮНЕСКО Шатрова В.Я.».

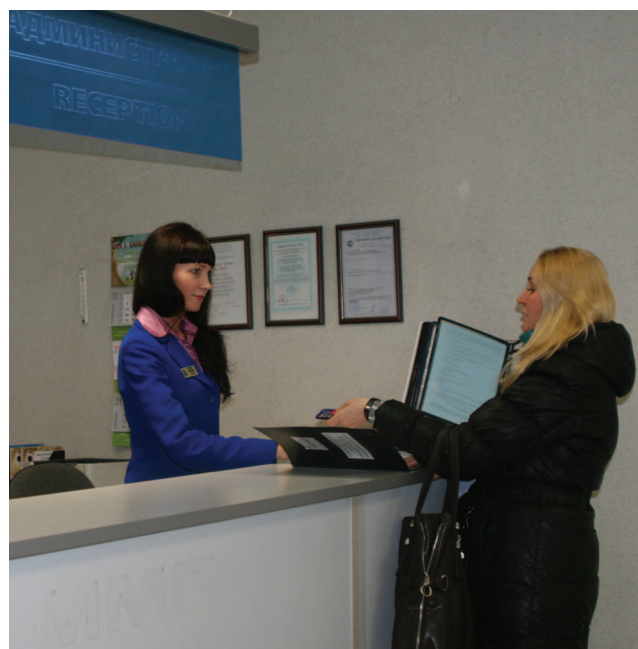
торговые центры, нет проблем с транспортом. Гостиница «Морьяк» - единственная гостиница эконом-класса, располагающая таким большим номерным фондом: 154 номера на 3, 4, 5, 6-м этажах девятиэтажного здания.

Постояльцев привлекает не только расположение в центре города, но и низкие цены. Сегодня приезшему вряд ли удастся найти в Мурманске более дешевые номера в гостиницах города. 400 рублей за койко-место в эконом классе - сумма небольшая. Даже полулюкс, в котором при желании можно разместиться вдвоем, стоит 4100 рублей. Если постоялец решит утром позавтракать в гостинице, то, приобретя талон за 140 рублей, он сможет в местном кафе сытно поесть.

ВСЕ ДЛЯ КЛИЕНТА!

В фойе гостиницы есть выставочный стенд с образцами сувенирной продукции с символикой ОАО «Мурманское морское пароходство», которая пользуется популярностью особенно у иностранных туристов и бывших работников компании, приезжающих по делам в Мурманск. Постояльцы могут арендовать сейф, воспользоваться услугами бизнес-центра, конференц-зала, платной охраняемой автостоянки, парикмахерской, косметологического кабинета, авиа- и железнодорожных касс.

Для работников плавсостава, находящихся в Мурманске для прохождения курсов, аттестаций, для курсантов учебных заведений, прибывших для прохождения плавательной практики, для трудоустраивающихся в компанию предусмотрен льготный тариф на проживание. Для членов экипажей судов компании в период смен экипажей совместно с профкомом плавсостава осуществляется программа частичной компенсации расходов за проживание.



11 марта музею Мурманского морского пароходства исполнилось 36 лет. Он один из наиболее востребованных музеев города. Совсем недавно один из гостей сказал мне: « Побывать в Мурманске и не посетить музей пароходства - это значит не интересоваться историей освоения Арктики».

Школьники, используя материалы и документы музея, пишут рефераты, студенты дипломные работы. Здесь интересно и взрослым, и детям, причем разных возрастов. Главная задача музея - сохранение славных традиций морского флота, памяти о людях, проложивших ледовые дороги в Арктику.

Молодых всегда влечет море, даже в наше рациональное время. После экскурсии я спрашиваю ребят: «Хочет кто-то из вас стать моряком?». И всегда находятся не только мальчишки, но и девчонки, готовые посвятить себя морю. В летний период музей востребован участниками иностранных круизов. Посетители восхищаются не только экспозициями,

но и архитектурой дома на улице Володарского, 6, в котором расположен музей.

Визитной карточкой музея является картина, с которой на посетителей смотрят легендарный ученый Отто Юльевич Шмидт, возглавивший первые советские экспедиции в Арктику, и известный ледовый капитан Владимир Иванович Воронин. Это Шмидту принадлежат пророческие слова,



Здесь пахнет

сказанные им на митинге жителей города Мурманска в 1933 г., посвященном отходу в Арктику экспедиции парохода «Челюскин»: «Северный морской путь мы окончательно закрепим, и Мурманск будет его началом». Кстати, с одним из сыновей великого ученого, Владимиром Оттовичем Шмидтом, до его смерти музей поддерживал дружеские связи, и в стенах музея состоялось несколько его встреч с посетителями.

В музее открыты четыре зала: «История развития ледокольного и транспортного флота», «Корабли и люди атомного флота», «Танкерные суда пароходства» и «Диорама Арктики». Одна из постоянно действующих выставок «От «Ермака» до атомных ледоколов» рассказывает об истории развития отечественного ледокольного флота России. На ней представлены модели всех серий судов, работавших

на ледовых трассах, фотографии моряков и судовых экипажей. Сохранилась уникальная книга личного состава «дедушки ледокольного флота» знаменитого «Ермака». Первая запись в ней датирована 1899 годом. Здесь же уникальный судовой колокол младшего брата «Ермака» - ледокола «Святогор» (позднее - «Красин») и выписка из судового журнала, сделанная рукой Павла Акимовича Пономарева, стоявшего много лет на капитанских мостиках этих ледоколов, а впоследствии ставшего первым капитаном первенца атомного флота ледокола «Ленин».

Здесь экспонируется немало различных приборов, снятых со старых морских судов. В частности, бортовые отличительные огни, спасательный круг с подписями членов последнего экипажа пассажирского парохода «Вологда» и «рында» этого старенького, но незабытого моряками судна. Инструмент судового кочегара, снятый с

Не зелено

«Благодарим персонал гостиницы «Морьяк» за доброе, сердечное обслуживание, комфорт и уют в номерах, внимательное отношение к гостям города. Желаем гостинице процветания. Гости из Вологды».

«Спасибо вам большое! Тепло, уютно и очень милые, добрые люди! Удачи вам! С уважением, «Самоцветы». Лена Преснякова».

«Спасибо гостинице «Морьяк» за очаг тепла в этом зябком крае. Путники из Москвы».

Эти отзывы Анастасия предоставила не без чувства гордости. Но это достойная оценка и ее труда, и того коллектива, который она возглавляет.

НЕ СНИЖАЯ ПЛАНКУ

Конечно же, сегодня в гостиничном бизнесе выжить непросто. Теснят конкуренты, да и особым спросом у туристов Мурманск не пользуется. Не блещет и деловая активность в нашем регионе, а значит, и в командировки специалисты реже стали приезжать в столицу Кольского Заполярья. Поубавилось, причем значительно, рыболовецких судов у причалов. Экипажи предпочитают меняться за границей.

В этих условиях приходится рассчитывать и на сдачу в аренду помещений под офисы компаний. С учетом расположения здания гостиницы в центре города и приемлемых цен за аренду, наличия

бизнес-центра, нет сомнения, что число арендаторов не уменьшится, а напротив, будет постоянно увеличиваться.

Анастасия Жирнова даже при самых неблагоприятных условиях не намерена сдавать завоеванные позиции. В борьбе за постоянного клиента ее союзниками будут компетентность, уровень обслуживания постояльцев гостиницы, гибкая система цен за проживание и оказываемые услуги. Радужный прием, оказываемый постояльцам, гостеприимство, индивидуальный подход к каждому гостю, тихая, уютная атмосфера служат самой лучшей рекламой гостинице «Морьяк» и ее персоналу.

Юрий БАНЬКО.
Фото из архива редакции.



морем

последнего парохода компании «Володарский», представлен примитивной совковой лопатой, кочегарским ломом - «понедельник» и двухметровыми щипцами. Сохранились и колосники с этого судна. Этот пароход одним из первых в тридцатые годы вышел с грузом на арктические трассы.

У стенда, посвященного участию мурманских моряков в освоении Антарктиды, установлена модель исторического дизель-электротохода «Обь», совершившего 19 рейсов к берегам южного континента. А рядышком с «Обью», словно на ледовом барьере, обоживалась семейка пингвинов (чучела), вызывающих искренний интерес детей. 53 года назад - 5 января 1956 года дизель-электротоход «Обь» первым из советских судов подошел к берегам Антарктики.

У каждого экспоната своя неповторимая судьба. Вот почетный капитанский приз «Золотая трость» с позолоченным наконечником. Она принадлежала известному по-

лярному капитану Эдуарду Купри, который завоевал ее 1 января 1974 года на теплоходе «Павлик Ларишкин». Порой даже моряков удивляет коллекция предметов, находящихся в музее. Например, действующая маленькая модель судовой паровой машины или огромный судовой гонг. В залах представлены разнообразные модели ледоколов и транспортных судов, работавших в пароходстве, и действующих судов компании.

В зале атомной техники кроме моделей всех поколений атомных ледоколов представлена модель тепловыделяющей сборки атомной паропроизводящей установки.

Музей обладает коллекцией судовых колоколов с теплоходов «Днепротэкс», «Обь», «Индигоирка», «Лепсе» и других. Разрешается «отбить судовые склянки», послушать малиновый звон судовых колоколов, низкий звук судового гонга, поговорить по судовому телефону.

Музей - место встреч. Более десяти лет в музее ежемесячно собираются члены Мур-



манской городской общественной организации «Ассоциация исследователей Арктики». Встречаются люди различных возрастов, учащиеся, моряки, ученые и специалисты, объединенные любовью к Арктике, стремлением узнать больше о природе, богатствах Арктики, трудностях плавания по

ДВОЕ

Под таким названием в Мурманском художественном музее открылась выставка живописи и скульптуры из собрания Государственного Русского музея, на которой представлены 49 работ отечественных художников XVIII-XX веков. В экспозицию вошли произведения А.Г. Венецианова, П.В. Жуковского, З.Е. Серебряковой, З.П. Аршакуни, И.В. Голицына, П.П. Кончаловского, Е.Е. Моисеенко, А.Ф. Пахомова, Г.А. Устюгова, А.А. Яковлева и других известных художников.



Начинается выставка очень ярким полотном Е. С. Вахтангова «Адам и Ева», выполненным в 1983 году. Здесь же представлено полотно известного художника XIX века А. Г. Венецианова «Портрет Александры Алексеевны и Фелицаты Алексеевны. Дочери художника». Выполнена картина в 1830 году.

Невольно останавливаешься перед полотном Д. О. Осипова «Две девушки в день Семика». Внимание посетителей на ней привлекают радостные лица двух русских красавиц.

Счастьем и умилением светится лицо матери, сидящей на крыльце с дочерью. Глядя на это полотно, чувствуешь тепло материнских рук, гладящих голову любимой дочери. Картина Р. И. Фелицына так и называется - «На крыльце избы» (1855).

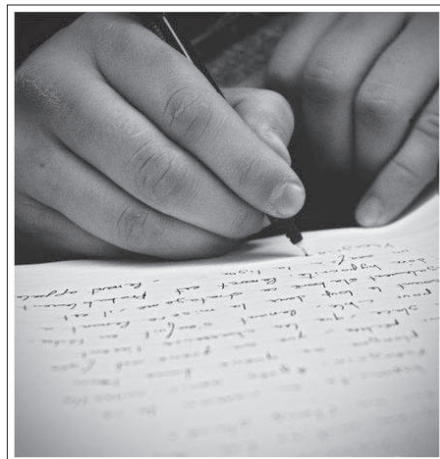
Тема «двоих» - вечная и важная для каждого. Поэтому при знакомстве с работами художников посетитель испытывает очень разнообразные эмоции. Здесь радость и восторг соседствуют с безумством и драматизмом. Выставка будет работать до июня, поэтому у каждого мурманчанина будет возможность познакомиться с произведениями великих русских мастеров.

Валентина КАРЕПОВА.

Память часто возвращает к прожитому

Недавно к нам в редакцию пришло письмо от капитана Мурманского морского пароходства Игоря Леонидовича Сугака. Несколько лет назад он ушел на пенсию и сейчас с семьей проживает в Белоруссии. Более тридцати лет Сугак работал в компании. Вот что пишет нам Игорь Леонидович:

«Мы с супругой с головой ушли в жизнь внуков: помощь в учебе, повседневная работа, праздники, летний отдых. В общем, слава богу, скучать некогда. Особенно во время учебного года. Вот уже пятый год помогаем старшей внучке грызть гранит наук. Ну а летом стараемся с внуками съездить к морю или посещаем интересные места синеокой Беларуси и других стран. Вот вкратце описание нашей жизни вне пароходства. Возможно, уже и привы-



каешь к ней, но память часто возвращает к прожитым годам...»

Валентина КАРЕПОВА.

ледовым трассам северных морей. Несколько раз в году для молодых горожан музей организует акции «Ночь в музее», пользующиеся большим признанием у посетителей. В музее проводятся презентации книг, встречи учащихся с заслуженными моряками компании и известными людьми города.

В фойе музея постоянно организовываются выставки фотографий, представленных моряками пароходства. Так, по фотоматериалам экипажа танкера «Хатанга» работала выставка «Под сенью Южного Креста», по материалам экипажа теплохода «Капитан Данилкин» - «Под светом Полярной звезды» и т.д. В настоящее время открыты выставки «Флот компании сегодня» и «Краски Арктики», рассказывающие о красоте природы Арктики.

Музей продолжает искать новые формы работы с посетителями и объединяет вокруг себя тех, кто неравнодушен к истории освоения Арктики, отечественного флота России.

Валентина КАРЕПОВА.
Фото из архива редакции.

Ледокол с задачей справился

Ледокол ОАО ММП «Владимир Игнатьев» успешно завершил работы в Антарктиде в сезоне 2013 г. Второй год подряд судно принимало участие в работе американских научных исследователей Антарктиды в районе станции McMurdo (морс. Росса).

ПОДГОТОВИТЬ КАНАЛ И ОБЕСПЕЧИТЬ ВЫГРУЗКУ

Американской компанией National Science Foundation были поставлены задачи по подготовке ледового канала в припайном льду для безопасного прохода судов: танкера Maersk Peary (длина 166 м, ширина 23 м), контейнеровоза Ocean Giant (длина 168 м, ширина 22 м) и американского научного судна Nathaniel B. Palmer, которые прибыли к станции для снабжения ее топливом и генеральными грузами. Канал по требованию фрахтователя должен был иметь ширину не менее 400 метров, разворотный бассейн диаметром не менее 1 км и пролегать в абсолютно прямом направлении от открытой воды до «ледового причала» станции McMurdo. Также в обязанности ледокола входило обеспечение безопасной выгрузки судов у причала, освобождение бухты Winter Quarter Bay от льда, оказание помощи судам при швартовных операциях, особенно при отходе судов от причала в качестве буксира.

Сама бухта достаточно небольшая: в самой широкой части около 300 м и длиной около 410 м, а с северной и южной сторон бухты находятся глубины менее 6 м. Поэтому приходилось брать судно, отходящее от причала, с кормы и оттаскивать, чтобы обезопасить его отход. Все эти операции были полностью выполнены ледоколом в соответствии с планом работ, разработанным фрахтователем.

ОПЫТ РУССКИХ В ЦЕНЕ

Во время выполнения своих работ в районе станции на борту ледокола постоянно присутствовали представители Аме-

риканского и Канадского Coast Guard: капитан ледокола «Polar Star-10», капитан ледокола «Louis S. St. Laurent» и капитан шведского ледокола «Oden». По результатам работы прошлого года американской стороной отмечен высокий профессионализм экипажа по выполнению своих функций и задачи в целом. По этой причине в этом году среди представителей US Coast Guard была женщина - лейтенант BMC США Maeve Keough с ледокола «Polar Star-10» для изучения опыта работы в ледовых условиях и окалыванию льда в стесненных акваториях у российских морях. Особенно был отмечен названный иностранцами «русский метод» очистки узкой бухты ото льда. Суть этого метода заключалась в том, что судно со скоростью около 1 сантиметра в секунду приближалось к песчаному берегу, упиралось носовым килевым кильком в грунт и работой на малый и средний ход вперед килватерной струей вымывало обломки льда из узкой бухты. Такой способ работы оказался очень результативным и в исполнении российского экипажа безопасным.

ЭКИПАЖ КАК СКРИПКА СТРАДИВАРИ

Как и в прошлом году, моряки Мурманского морского пароходства оказались на высоте, выполняя ювелирную работу по откалыванию малых кусков припая от ледового причала. Приходилось по сантиметрам выдвигать из бухты куски льда, толкая их и кормой, и бортом, и скулой, и носом, при этом ширина бухты немногим

более длины судна. Все работы были выполнены в штатном режиме, без каких-либо неожиданных ситуаций.

Единственной проблемой при выполнении работ были представители морской фауны. Морские коты, любящие погреться на солнце, лежа на поверхности льда, постоянно попадались на пути работы ледокола, их приходилось обходить, что вызывало появление кривизны кромок канала. По этой причине, спрямляя изгибы, пришлось увеличить ширину канала до 500 метров. Представители фрахтователя при общении с членами экипажа остались

очень довольны результатами работы и состоянием судна, выразив надежду на привлечение ледокола к работам в следующем году.

В настоящее время л/к «Владимир Игнатьев» следует на север через воды

Над выполнением поставленной задачи работал единый организм под названием экипаж л/к «В. Игнатьев». Экипаж, как скрипка Страдивари, когда настроен правильно - играет как надо!



Геннадий ГОЛЬМА,
капитан л/к «В. Игнатьев».

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 85-летием

Тырова Николая Павловича - почетного работника морского флота, токаря плавсостава, награжденного медалью за героический труд в годы Великой Отечественной войны, проживающего в г. Архангельске. Стаж его работы в пароходстве 27 лет.

Незамеева Вазита Агзамовича - ветерана пароходства, токаря плавсостава, награжденного орденом «Знак Почета», проживающего в г. Архангельске. Стаж его работы в пароходстве 32 года.

С 80-летием

Ефимову Раису Ибрагимовну - ветерана труда, оператора конструкторского бюро, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 36 лет.

Кузнецову Валентину Андреевну - ветерана труда, пекаря плавсостава, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 21 год.

Королева Василия Евгеньевича - ветерана труда, водителя автобазы, прожи-

вающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 31 год.

Силиванову Зою Федоровну - ветерана труда, радиооператора Радиопункта, проживающую в г. Сердобске Пензенской области. Стаж ее работы в пароходстве 27 лет.

Федосеева Александра Петровича - ветерана пароходства, токаря-моториста плавсостава, проживающего в Белгородской области. Стаж его работы в пароходстве 37 лет.

С 75-летием

Бураченко Николая Андреевича - ветерана труда, электрика - моториста плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 42 года.

Буторина Александра Матвеевича - почетного работника морского флота, ветерана пароходства, главного инженера пароходства, проживающего в г. Вологде. Стаж его работы в пароходстве 35 лет.

Бабкина Евгения Константиновича - почетного работника морского флота, ка-

питана транспортных судов пароходства, проживающего в г. Кировске Ленинградской области. Стаж его работы в пароходстве 33 года.

Боговую Людмилу Семеновну - ветерана труда, телеграфистку Радиопункта, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве 39 лет.

Иванкову Нелли Григорьевну - буфетчицу плавсостава, проживающую в г. Ессентуки. Стаж ее работы в пароходстве 22 года.

Конева Нину Васильевну - ветерана труда, няню ясли/сада № 1. Стаж ее работы в пароходстве 25 лет.

Козыреву Марию Васильевну - буфетчицу плавсостава, проживающую в г. Торжок Тверской области. Стаж ее работы в пароходстве 31 год.

Костюченко Владимира Стефановича - ветерана труда, мастера-электрика плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 34 года.

Крупина Валентина Спиридоновна - почетного полярника, ветерана труда,

моториста плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 41 год.

Погун Лилию Викторовну - почетного работника морского флота, ветерана труда, инженера-программиста отдела АСУ (ИВЦ), проживающую в г. Костроме. Стаж ее работы в пароходстве 23 года.

Садрутдинова Искандара Фарфизаровича - почетного полярника, ветерана труда, мастера атомной паропроизводящей установки, награжденного орденом Трудовой Славы 3-й степени, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 45 лет.

Тихонока Александра Трофимовича - ветерана пароходства, начальника автобазы, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве 33 года.

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

ЭКСТРЕМАЛЬНАЯ РАБОТА ВО ЛЬДАХ

21 марта экипаж теплохода «Иван Папанин» закончил работы в Антарктиде, выполнив обязательства перед Индией. Судно следует в порт Кейптаун для смены экипажа. Предстоящий регион работы судна - российский сектор Арктики.



В феврале после окончания работ в районе Холмов Ларсеманн теплоход «Иван Папанин» прибыл к берегам Земли Королевы Мод, в бухту Ленинградская. Подойти к месту выгрузки на ледяном барьере предстояло через припайный однолетний лед шириной 5 миль. Продвигались ударами, откалывая от припая по кусочку льда и застревая в канале. Вскоре выяснилось, что разбитый лед не выносятся из узкого канала, а в виде снежной каши и обломков остается в нем и мешает движению судна. Капитан Станислав Кравец принял решение

делать канал шириной до 500 метров, чтобы дать судну возможность и пространство для маневрирования. В Антарктиде, как нигде, действует принцип: «главное - не дойти, главное - выбраться». Метод прокладки широкого канала оправдал себя.

Продвижение судна вперед значительно ускорилось. Полагаю, что новые методы проводки судов во льдах должны фиксироваться как авторские открытия или предложения, а подобных предложений у капитана С.В. Кравца за период работы в Антарктиде наберется немало.

2 марта нам удалось пробиться к ледяному барьеру и высадить десант для обустройства на барьере места швартовки судна. Закопали в лед железные трубы на глубину до 1,5-2 метров и залили их водой для большего сцепления со льдом. На трубы закрепили швартовные концы для удержания судна у ледяного барьера. Экипаж понимал, что времени мало, и работал круглосуточно. Проложили по барьеру шланголинию длиной 200 метров и приступили к перекачке авиационного топлива с судна в цистерны на берегу. Индийские рабочие в целях безопасности отвозили наполненные цистерны подальше от берега. Через два дня в результате подвижки ледяного поля металлические трубы вырвало из льда и они деформировались, как будто были сле-

даны из пластилина. Пришлось отойти на безопасное расстояние и лечь в дрейф.

Погода резко ухудшилась, задул сильный ветер до 30-40 метров в секунду, началась пурга. Максимальная сила ветра достигала 45 м/сек. Недалеко от судна стояли два айсберга. Размер айсбергов поразил: верхняя часть была раз в десять больше теплохода «Иван Папанин», а подводная упиралась в дно на глубине 130 метров. Такой исполин если прижмет судно к барьеру, раздавит его, как куриное яйцо. 11 марта к барьеру подошел караван со станции Майтри, полярники доставили груз для погрузки и сани для доставки контейнеров на станцию. Но началу грузовых работ помешала штормовая погода.

Ураган не прекращался до 19 марта. 20 марта установилась ясная, морозная и безветренная погода. Мы вновь подошли к ледяному барьеру и продолжили выгрузку. Судно, как живой организм, как будто ожило. Работали краны, летали вертолеты, моряки несли вахту на мостике и в машинном отделении, к борту подъезжали тракторы и увозили контейнеры. Работа прерывалась только на короткие минуты во время обеденных перерывов.

21 марта груз, приготовленный на отправку, был полностью погружен на судно. Вертолетом доставили со станции Майтри индийских

сезонных полярников, и судно вышло в обратный рейс. Впереди переход до Кейптауна, смена экипажа и долгожданный отдых в кругу семьи.

До следующего сезона в Антарктиде!

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.

Фото автора.

P.S. 23 марта 2013 г. на имя капитана т/х «Иван Папанин» С.В. Кравца получена телеграмма от руководителя антарктической программы Индии, директора департамента логистики Национального центра антарктических и океанских исследований (The National Centre for Antarctic and Ocean Research (NCAOR) доктора Джаведа Бега. Джавед Бег выразил экипажу теплохода «Иван Папанин» благодарность за усилия, проявленные во время антарктической экспедиции в сезоне 2012-2013 годов. Также он выразил надежду на скорую и теплую встречу в порту Кейптаун.



МИСТИЧЕСКАЯ АНТАРКТИДА

Таинственный ореол мифов и легенд окружал Белый континент задолго до его открытия. Великие мореплаватели прошлого: Чжэн Хе, Америго Веспуччи, Джеймс Кук, Абель Тасман догадывались о нахождении земли в районе Южного полюса и пытались приоткрыть завесу таинственности и недоступности Белого континента. Впервые увидеть материковую часть Антарктиды и совершить плавание вокруг континента удалось нашим соотечественникам Фаддею Беллинсгаузену и Михаилу Лазареву в январе 1820 года. Однако в 1929 году в библиотеке византийских императоров в Стамбуле была найдена старая карта, начертанная на куске кожи в 1513 году.

КОЛУМБ ЗНАЛ, КУДА ПЛЫЛ

Принадлежала карта турецкому адмиралу Пири Рейсу. На карте были четко, с большой точностью обозначены очертания Африки, Евразии, Латинской Америки и Антарктиды, причем Белый континент изображен на карте без снежного покрова. Адмирал Пири Рейс сделал надпись на карте, что она основана на знаниях эпохи Александра Македонского (IV век до н.э.).

Впоследствии были обнаружены и другие карты с подробным описанием рек, горных хребтов и еще не открытых островов. Есть предположение, что одной из них пользовался Христофор Колумб, стремившийся открыть американский континент. Становится очевидным, что все карты являются фрагментами одной карты древнего мира, составленной в незапамятные времена неизвестными картографами, вооруженными точными приборами и обладающими поразительными знаниями.

В наше время Антарктида - самое суровое место на Земле. Здесь свирепствуют ураганные ветры, зафиксирована самая низкая температура на планете минус 89,2 градуса Цельсия, континент подвергается

жесткому ультрафиолетовому облучению, его территория на 99 процентов покрыта слоем льда толщиной до 5 км. Однако учеными обнаружены окаменелые останки растений и животных, и есть весомые доказательства того, что климат Антарктиды был намного мягче и теплее до глобальной катастрофы. Есть мнение, что на территории Антарктиды существовала высокоразвитая цивилизация и это была древняя Атлантида.

ВХОД В ПОДЗЕМНЫЙ МИР

Ученые предполагают, что в ходе экспедиции в Тибет, предпринятой научно-исследовательской структурой третьего рейха, обществом «Аненербе» («Наследие предков»), были добыты сведения, что внутри Антарктиды есть полости, обогреваемые геотермальными источниками и оставшиеся там от древней высокоразвитой цивилизации. В 1938 году Германия начала разрабатывать план создания в Антарктиде в районе оазиса Ширмахера военной базы, получившей в дальнейшем название «База 211». Между Германией и побережьем Антарктиды начались регулярные рейсы подводных лодок из дивизиона «Конвой фуриера». В район «Новой Швабии» («немецкий антарктический сектор», Земля Королевы Мод) было завезено горно-проходческое оборудование для бурения туннелей в скальных породах, рельсы, трактора и квалифицированный персонал.

Возможно, нацистам удалось найти затерянный проход во льдах и попасть в таинственные полости внутри материка. Командующий германским подводным флотом адмирал Карл Дениц похвастался как-

то: «Мои подводники обнаружили в Антарктиде настоящую Шангри-Лу!» (Шангри-Ла - вымышленная, таинственная страна, затерянный мир гармонии и совершенства - Прим. автора). К Антарктиде после войны устремились и наши союзники - американцы.

НЕ НЛО, А ФЛОТ ВМС СССР

В конце 1946 года научно-исследовательскую экспедицию в «Новую Швабию» возглавил известный адмирал Ричард Берд. Покрывает размах экспедиции, в состав которой входил один авианосец, 13 кораблей, 25 самолетов и вертолетов и более четырех тысяч военнослужащих. Однако в марте 1947 года экспедиция неожиданно прерывается и корабли возвращаются домой. Более того, американская армада в ходе экспедиции потеряла как минимум один корабль, 13 самолетов и 40 человек личного состава.

Что же могло произойти в Антарктиде и что послужило причиной быстрого «бегства» Ричарда Берда? На этот счет есть несколько версий. Уфологи утверждают, что эскадра подверглась нападению НЛО. Но есть и другая, более правдоподобная версия.

В январе 1947 года в Антарктиде в море Лазарева работало советское научно-исследовательское судно - дизель-электроход «Слава». Есть документы, свидетельствующие, что в те годы у берегов Земли Королевы Мод



флотилия адмирала Берда встретила с мощным и прекрасно вооруженным Антарктическим флотом ВМС СССР. В документах указаны знаменитые фамилии: Папанин, Кренкель, Федоров, Мазурук, Водопьянов, Ляпидевский, Каманин. Это дает основания полагать, что экспедиция Ричарда Берда получила жесткий отпор не от мифических летающих тарелок, а от советских прославленных военных летчиков и полярников. Надеюсь, когда-нибудь мы сможем прочесть лежащие в архивах документы и узнать еще одну тайну Антарктиды.

Белый континент продолжает преподносить новые загадки. Американский виртуальный археолог Д. Скиппер обнаружил на спутниковой карте Антарктиды вход в пещеру. Долгое время пещера была укрыта слоем льда, но ураган обнажил скалы, и взору исследователей открылся геометрической формы вход вглубь материка. Рядом с пещерой хорошо виден покрытый льдом дискообразный предмет, похожий на потерпевшую крушение летающую тарелку. Что это, нам еще предстоит узнать. Антарктида преподносит не только загадки, она может быть и смертельно опасной. В 1999 году британские ученые обнаружили в вечной мерзлоте вирус, к которому у человека нет иммунитета. Пока вирус заморожен во льдах, он не представляет опасности, но что произойдет, если в результате глобального потепления антарктические льды начнут таять? Антарктида для нас все еще дикий, неприрученный зверь, который может быть ласковым и полезным, а порой смертельно опасным.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.

Фото автора.

P.S. Хочу предложить читателям газеты пару интересных снимков, сделанных в период антарктических экспедиций теплохода «Иван Папанин». Вполне вероятно, зафиксированные на снимках явления имеют логическое объяснение, может, читатели газеты смогут объяснить их происхождение. Ответы прошу высылать на адрес электронной почты: Panteleev.Antarctica@yandex.ru



Поздравляем вас, коллеги!

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

Ерофеев Андрей Владимирович - 2-й механик теплохода «Павел Вавилов»;

Афанасьев Владимир Михайлович - старший моторист-матрос теплохода «Капитан Свиридов»;

Тепляков Виталий Павлович - матрос 1-го класса плавсостава; Цорн Кирилл Александрович - 4-й механик плавсостава;

Дмитренко Дмитрий Павлович - старший помощник капитана теплохода «Михаил Стрекаловский»;

Дербин Сергей Вячеславович - старший моторист-электросварщик теплохода «Поморье»;

Ременюк Дмитрий Андреевич - повар 2-й категории теплохода «Заполярье»;

Емельянов Евгений Николаевич - электромеханик танкера «Хатанга»;

Трунов Альберт Николаевич - старший моторист - матрос теплохода «Новая Земля»;

Акимов Юрий Алексеевич - старший моторист-матрос 2-го класса танкера «Котлас»;

Адаменко Алексей Геннадьевич - старший моторист-электросварщик танкера «Натали»;

Кузнецов Леонид Валерьевич - матрос 1-го класса теплохода «Новая Земля»;

Терешкин Игорь Леонидович - электромеханик теплохода «Михаил Кутузов»;

Мерешкин Сергей Николаевич - 3-й механик теплохода «Поморье»;

Кононова Елена Ивановна - уборщик производственных и служебных помещений группы хозяйственного обслуживания

Управления филиала ОАО «ММП» в г. Санкт-Петербурге;

Исляев Сергей Хамзинович - старший механик теплохода «Александр Суворов»;

Хабарова Валентина Васильевна - дневальная теплохода «Иван Папанин»;

Фадеев Анатолий Васильевич - старший моторист-матрос теплохода «Поморье»;

Лопата Михаил Юрьевич - электрик 1-го класса - моторист 2-го класса теплохода «Поморье»;

Потапенко Геннадий Алексеевич - электрик 1-го класса - моторист 2-го класса теплохода «Павел Вавилов»;

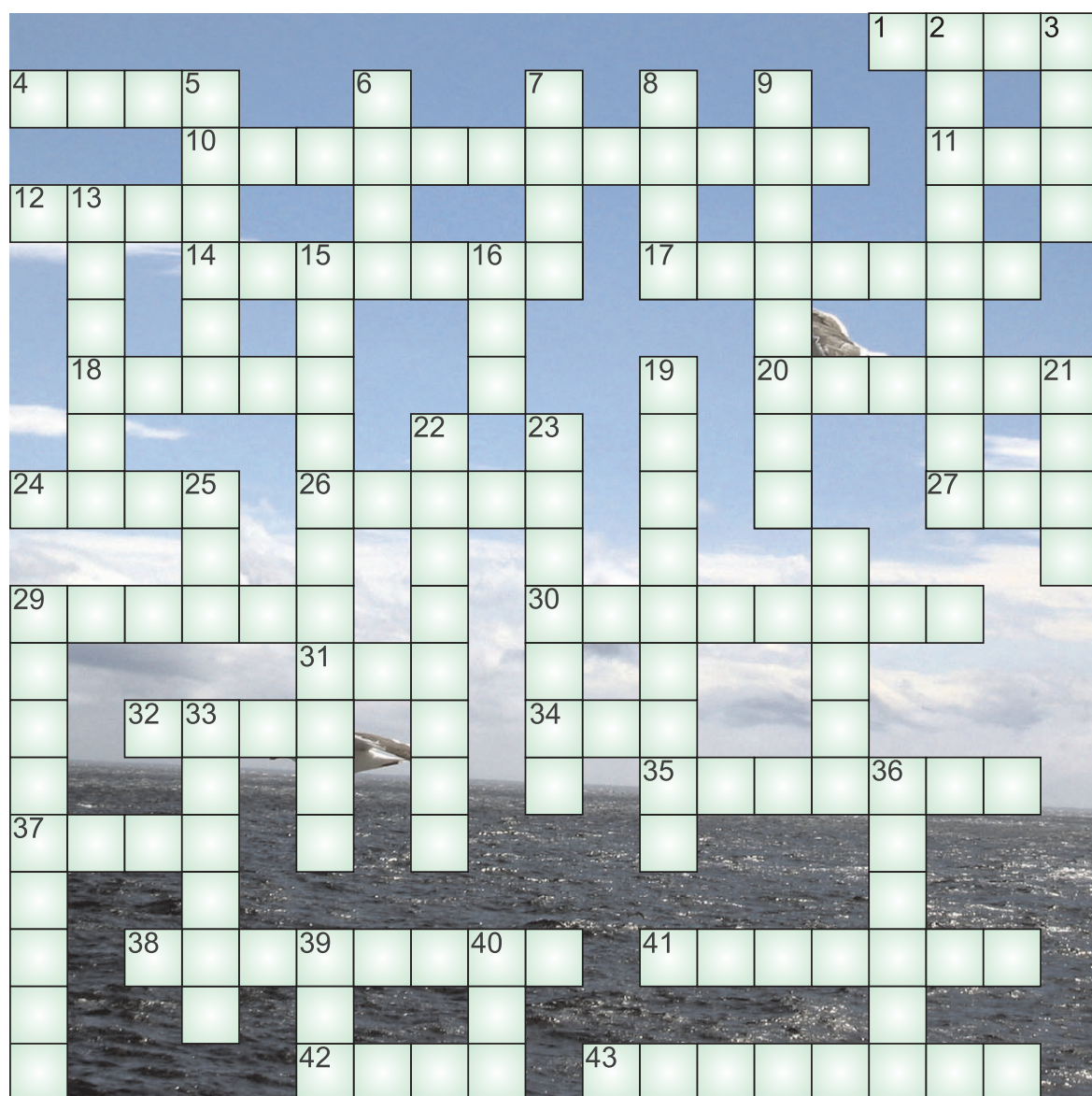
Христин Ярослав Алексеевич - боцман теплохода «Капитан Данилкин».

Вам, родившимся в марте 1953, 1958, 1963, 1968, 1973, 1978 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морскому делу, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия. Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

В соответствии с положением о поощрении персонала ОАО «ММП» №427/ОД от 21.11.12 юбиляры награждаются Почетными грамотами компании. Наградные документы можно получить в службе кадров (каб. 105, в рабочие дни с 9 до 17, перерыв с 13 до 14).

Дополнительную информацию о поощрении работников ОАО «ММП» можно узнать по тел.: +7 (8152) 48-11-96; 48-11-90, служба кадров (каб. 105).

МОРСКОЙ КРОССВОРД



ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Голландское парусное судно с одной или двумя мачтами. 4. Искусственное сооружение, возведенное через реку, озеро, овраг, пролив или любое другое физическое препятствие. 10. Способность судна, выведенного внешним воздействием из положения равновесия, возвращаться в него после прекращения этого воздействия. 11. Снасть, служащая для подъема некоторых рангоутных деревьев (реев, гафелей), парусов (кливеров, стакселей), кормового флага, гюйса, флажных сигналов и пр. 12. Электронная рассылка коммерческой и иной рекламы или иных видов сообщений (информации) лицам, не выразившим желания их получать. 14. Якорная цепь, прикрепляемая коренным концом к мертвому якорю на грунте, а ходовым - к рейдовой швартовой бочке. 17. Тип планирующего судна. В настоящее время широко захватил всю область спортивного и практического катерного и лодочного быстрого судостроения. 18. Деревянный настил в трюме грузового морского судна. 20. Название ряда единиц измерения. 24. Выступающее нормально или под острым углом к берегу сооружение, к обеим продольным сторонам которого могут швартоваться суда. 26. Остаток после отгона от нефти бензина и керосина; густая, непрозрачная, темно-бурая зеленоватая жидкость, служит топливом для паровых котлов. 27. Оградительное сооружение в портах для защиты их от морских волнений. 29. Лицо, хорошо знакомое со всеми условиями прохода к данному порту или плавания на каком-либо определенном участке пути. В его обязанности входит проводка судов в пределах своего участка. 30. Название принятой на торговое судно провизии для нужд

команды и пассажиров. 31. Земельная мера, применяемая в ряде стран, использующих английский систему мер (например, в Великобритании, США, Канаде, Австралии). 32. (от нидерл.) - снасть (трос) судового бегучего такелажа для управления парусами. 34. Старинная французская единица измерения расстояния. 35. Пространство внутри корпуса судна между двумя палубами или между палубой и платформой. 37. Вероятность наступления событий, в результате которых возможны непредвиденные потери дохода, имущества, денежных средств и т.п. 38. Заборный клапан на подводной части наружной обшивки судна. 41. Пространство чистой воды среди льдов всякого вида. 42. Самый большой греческий остров, пятый по величине остров в Средиземном море. 43. Флаг особых рисунка и расцветки, присвоенный царствующим особам. На судах поднимается на грот-мачте.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Узкий непроницаемый отсек, разделяющий соседние помещения на судне и препятствующий проникновению выделяемых нефтепродуктами газов из одного помещения в другое. 3. Грузоподъемное приспособление, состоящее из двух блоков (подвижного и неподвижного), соединенных между собой тросом; один конец последнего (коренной) укреплен неподвижно у одного из блоков, а за другой конец (ходовой конец, или лопарь) тянут для подъема груза. 5. Деревянный, металлический или пробковый поплавок, служащий для указания места нахождения отданного якоря. 6. Крученая нить большой прочности из хлопчатобумажного или химического волокна. 7. Пресноводная рыба. 8. Проведение операции по купле-продаже. 9. Продольный эле-

мент набора корпуса судна в виде листовой или тавровой балки, стенка которой перпендикулярна к обшивке корпуса. 13. Примерзший к берегу неподвижный лед, распространяющийся в море на значительные расстояния. 15. Круглое окно на судне. 16. Окраина льда у проруби. 19. Метеорологический прибор, предназначенный для измерения средней или мгновенной скорости ветра. 21. Скопление несмерзшихся ледяных игл в поверхностном слое воды, покрывающих море пятнами, похожими на масляные пленки, в виде тонкого налета и блесков сероватого или серосвинцового цвета. 22. Белый рылый налет ледяных кристаллов, покрывающий земные предметы и в частности снасти, рангоут и выступы предметов во время тумана при сильном морозе. 23. Прибрежное сооружение на верфи, на котором строятся суда. 25. Одна из самых крупных пресноводных рыб. 28. У древних, стенобитное орудие (бревно из ели или ясеня), снабженное на конце железным или бронзовым наконечником. 33. (англ.) - углубленное открытое помещение в средней или кормовой части палубы для рулевого и пассажиров (на катерах и парусных яхтах). 36. Китайское судно, вооруженное двумя мачтами, имеющими по одному парусу. 39. Железный или стальной крюк, употребляемый на судах. 40. Восток.

40. Ост. 28. Парав. 33. Кокпит. 36. Джек. 39. Лак. 21. Сав. 22. Импор. 23. Чеп. 25. Ком. 15. Импор. 16. Лом. 19. Аномор. 13. Плав. 8. Лоп. 9. Спринг. 13. Плав. 27. Крюк. 3. Лоп. 5. Лоп. 6. Корд. 41. Лоп. 42. Лоп. 43. Лоп. 44. Лоп. 45. Лоп. 46. Лоп. 47. Лоп. 48. Лоп. 49. Лоп. 50. Лоп. 51. Лоп. 52. Лоп. 53. Лоп. 54. Лоп. 55. Лоп. 56. Лоп. 57. Лоп. 58. Лоп. 59. Лоп. 60. Лоп. 61. Лоп. 62. Лоп. 63. Лоп. 64. Лоп. 65. Лоп. 66. Лоп. 67. Лоп. 68. Лоп. 69. Лоп. 70. Лоп. 71. Лоп. 72. Лоп. 73. Лоп. 74. Лоп. 75. Лоп. 76. Лоп. 77. Лоп. 78. Лоп. 79. Лоп. 80. Лоп. 81. Лоп. 82. Лоп. 83. Лоп. 84. Лоп. 85. Лоп. 86. Лоп. 87. Лоп. 88. Лоп. 89. Лоп. 90. Лоп. 91. Лоп. 92. Лоп. 93. Лоп. 94. Лоп. 95. Лоп. 96. Лоп. 97. Лоп. 98. Лоп. 99. Лоп. 100. Лоп. 101. Лоп. 102. Лоп. 103. Лоп. 104. Лоп. 105. Лоп. 106. Лоп. 107. Лоп. 108. Лоп. 109. Лоп. 110. Лоп. 111. Лоп. 112. Лоп. 113. Лоп. 114. Лоп. 115. Лоп. 116. Лоп. 117. Лоп. 118. Лоп. 119. Лоп. 120. Лоп. 121. Лоп. 122. Лоп. 123. Лоп. 124. Лоп. 125. Лоп. 126. Лоп. 127. Лоп. 128. Лоп. 129. Лоп. 130. Лоп. 131. Лоп. 132. Лоп. 133. Лоп. 134. Лоп. 135. Лоп. 136. Лоп. 137. Лоп. 138. Лоп. 139. Лоп. 140. Лоп. 141. Лоп. 142. Лоп. 143. Лоп. 144. Лоп. 145. Лоп. 146. Лоп. 147. Лоп. 148. Лоп. 149. Лоп. 150. Лоп. 151. Лоп. 152. Лоп. 153. Лоп. 154. Лоп. 155. Лоп. 156. Лоп. 157. Лоп. 158. Лоп. 159. Лоп. 160. Лоп. 161. Лоп. 162. Лоп. 163. Лоп. 164. Лоп. 165. Лоп. 166. Лоп. 167. Лоп. 168. Лоп. 169. Лоп. 170. Лоп. 171. Лоп. 172. Лоп. 173. Лоп. 174. Лоп. 175. Лоп. 176. Лоп. 177. Лоп. 178. Лоп. 179. Лоп. 180. Лоп. 181. Лоп. 182. Лоп. 183. Лоп. 184. Лоп. 185. Лоп. 186. Лоп. 187. Лоп. 188. Лоп. 189. Лоп. 190. Лоп. 191. Лоп. 192. Лоп. 193. Лоп. 194. Лоп. 195. Лоп. 196. Лоп. 197. Лоп. 198. Лоп. 199. Лоп. 200. Лоп. 201. Лоп. 202. Лоп. 203. Лоп. 204. Лоп. 205. Лоп. 206. Лоп. 207. Лоп. 208. Лоп. 209. Лоп. 210. Лоп. 211. Лоп. 212. Лоп. 213. Лоп. 214. Лоп. 215. Лоп. 216. Лоп. 217. Лоп. 218. Лоп. 219. Лоп. 220. Лоп. 221. Лоп. 222. Лоп. 223. Лоп. 224. Лоп. 225. Лоп. 226. Лоп. 227. Лоп. 228. Лоп. 229. Лоп. 230. Лоп. 231. Лоп. 232. Лоп. 233. Лоп. 234. Лоп. 235. Лоп. 236. Лоп. 237. Лоп. 238. Лоп. 239. Лоп. 240. Лоп. 241. Лоп. 242. Лоп. 243. Лоп. 244. Лоп. 245. Лоп. 246. Лоп. 247. Лоп. 248. Лоп. 249. Лоп. 250. Лоп. 251. Лоп. 252. Лоп. 253. Лоп. 254. Лоп. 255. Лоп. 256. Лоп. 257. Лоп. 258. Лоп. 259. Лоп. 260. Лоп. 261. Лоп. 262. Лоп. 263. Лоп. 264. Лоп. 265. Лоп. 266. Лоп. 267. Лоп. 268. Лоп. 269. Лоп. 270. Лоп. 271. Лоп. 272. Лоп. 273. Лоп. 274. Лоп. 275. Лоп. 276. Лоп. 277. Лоп. 278. Лоп. 279. Лоп. 280. Лоп. 281. Лоп. 282. Лоп. 283. Лоп. 284. Лоп. 285. Лоп. 286. Лоп. 287. Лоп. 288. Лоп. 289. Лоп. 290. Лоп. 291. Лоп. 292. Лоп. 293. Лоп. 294. Лоп. 295. Лоп. 296. Лоп. 297. Лоп. 298. Лоп. 299. Лоп. 300. Лоп. 301. Лоп. 302. Лоп. 303. Лоп. 304. Лоп. 305. Лоп. 306. Лоп. 307. Лоп. 308. Лоп. 309. Лоп. 310. Лоп. 311. Лоп. 312. Лоп. 313. Лоп. 314. Лоп. 315. Лоп. 316. Лоп. 317. Лоп. 318. Лоп. 319. Лоп. 320. Лоп. 321. Лоп. 322. Лоп. 323. Лоп. 324. Лоп. 325. Лоп. 326. Лоп. 327. Лоп. 328. Лоп. 329. Лоп. 330. Лоп. 331. Лоп. 332. Лоп. 333. Лоп. 334. Лоп. 335. Лоп. 336. Лоп. 337. Лоп. 338. Лоп. 339. Лоп. 340. Лоп. 341. Лоп. 342. Лоп. 343. Лоп. 344. Лоп. 345. Лоп. 346. Лоп. 347. Лоп. 348. Лоп. 349. Лоп. 350. Лоп. 351. Лоп. 352. Лоп. 353. Лоп. 354. Лоп. 355. Лоп. 356. Лоп. 357. Лоп. 358. Лоп. 359. Лоп. 360. Лоп. 361. Лоп. 362. Лоп. 363. Лоп. 364. Лоп. 365. Лоп. 366. Лоп. 367. Лоп. 368. Лоп. 369. Лоп. 370. Лоп. 371. Лоп. 372. Лоп. 373. Лоп. 374. Лоп. 375. Лоп. 376. Лоп. 377. Лоп. 378. Лоп. 379. Лоп. 380. Лоп. 381. Лоп. 382. Лоп. 383. Лоп. 384. Лоп. 385. Лоп. 386. Лоп. 387. Лоп. 388. Лоп. 389. Лоп. 390. Лоп. 391. Лоп. 392. Лоп. 393. Лоп. 394. Лоп. 395. Лоп. 396. Лоп. 397. Лоп. 398. Лоп. 399. Лоп. 400. Лоп. 401. Лоп. 402. Лоп. 403. Лоп. 404. Лоп. 405. Лоп. 406. Лоп. 407. Лоп. 408. Лоп. 409. Лоп. 410. Лоп. 411. Лоп. 412. Лоп. 413. Лоп. 414. Лоп. 415. Лоп. 416. Лоп. 417. Лоп. 418. Лоп. 419. Лоп. 420. Лоп. 421. Лоп. 422. Лоп. 423. Лоп. 424. Лоп. 425. Лоп. 426. Лоп. 427. Лоп. 428. Лоп. 429. Лоп. 430. Лоп. 431. Лоп. 432. Лоп. 433. Лоп. 434. Лоп. 435. Лоп. 436. Лоп. 437. Лоп. 438. Лоп. 439. Лоп. 440. Лоп. 441. Лоп. 442. Лоп. 443. Лоп. 444. Лоп. 445. Лоп. 446. Лоп. 447. Лоп. 448. Лоп. 449. Лоп. 450. Лоп. 451. Лоп. 452. Лоп. 453. Лоп. 454. Лоп. 455. Лоп. 456. Лоп. 457. Лоп. 458. Лоп. 459. Лоп. 460. Лоп. 461. Лоп. 462. Лоп. 463. Лоп. 464. Лоп. 465. Лоп. 466. Лоп. 467. Лоп. 468. Лоп. 469. Лоп. 470. Лоп. 471. Лоп. 472. Лоп. 473. Лоп. 474. Лоп. 475. Лоп. 476. Лоп. 477. Лоп. 478. Лоп. 479. Лоп. 480. Лоп. 481. Лоп. 482. Лоп. 483. Лоп. 484. Лоп. 485. Лоп. 486. Лоп. 487. Лоп. 488. Лоп. 489. Лоп. 490. Лоп. 491. Лоп. 492. Лоп. 493. Лоп. 494. Лоп. 495. Лоп. 496. Лоп. 497. Лоп. 498. Лоп. 499. Лоп. 500. Лоп. 501. Лоп. 502. Лоп. 503. Лоп. 504. Лоп. 505. Лоп. 506. Лоп. 507. Лоп. 508. Лоп. 509. Лоп. 510. Лоп. 511. Лоп. 512. Лоп. 513. Лоп. 514. Лоп. 515. Лоп. 516. Лоп. 517. Лоп. 518. Лоп. 519. Лоп. 520. Лоп. 521. Лоп. 522. Лоп. 523. Лоп. 524. Лоп. 525. Лоп. 526. Лоп. 527. Лоп. 528. Лоп. 529. Лоп. 530. Лоп. 531. Лоп. 532. Лоп. 533. Лоп. 534. Лоп. 535. Лоп. 536. Лоп. 537. Лоп. 538. Лоп. 539. Лоп. 540. Лоп. 541. Лоп. 542. Лоп. 543. Лоп. 544. Лоп. 545. Лоп. 546. Лоп. 547. Лоп. 548. Лоп. 549. Лоп. 550. Лоп. 551. Лоп. 552. Лоп. 553. Лоп. 554. Лоп. 555. Лоп. 556. Лоп. 557. Лоп. 558. Лоп. 559. Лоп. 560. Лоп. 561. Лоп. 562. Лоп. 563. Лоп. 564. Лоп. 565. Лоп. 566. Лоп. 567. Лоп. 568. Лоп. 569. Лоп. 570. Лоп. 571. Лоп. 572. Лоп. 573. Лоп. 574. Лоп. 575. Лоп. 576. Лоп. 577. Лоп. 578. Лоп. 579. Лоп. 580. Лоп. 581. Лоп. 582. Лоп. 583. Лоп. 584. Лоп. 585. Лоп. 586. Лоп. 587. Лоп. 588. Лоп. 589. Лоп. 590. Лоп. 591. Лоп. 592. Лоп. 593. Лоп. 594. Лоп. 595. Лоп. 596. Лоп. 597. Лоп. 598. Лоп. 599. Лоп. 600. Лоп. 601. Лоп. 602. Лоп. 603. Лоп. 604. Лоп. 605. Лоп. 606. Лоп. 607. Лоп. 608. Лоп. 609. Лоп. 610. Лоп. 611. Лоп. 612. Лоп. 613. Лоп. 614. Лоп. 615. Лоп. 616. Лоп. 617. Лоп. 618. Лоп. 619. Лоп. 620. Лоп. 621. Лоп. 622. Лоп. 623. Лоп. 624. Лоп. 625. Лоп. 626. Лоп. 627. Лоп. 628. Лоп. 629. Лоп. 630. Лоп. 631. Лоп. 632. Лоп. 633. Лоп. 634. Лоп. 635. Лоп. 636. Лоп. 637. Лоп. 638. Лоп. 639. Лоп. 640. Лоп. 641. Лоп. 642. Лоп. 643. Лоп. 644. Лоп. 645. Лоп. 646. Лоп. 647. Лоп. 648. Лоп. 649. Лоп. 650. Лоп. 651. Лоп. 652. Лоп. 653. Лоп. 654. Лоп. 655. Лоп. 656. Лоп. 657. Лоп. 658. Лоп. 659. Лоп. 660. Лоп. 661. Лоп. 662. Лоп. 663. Лоп. 664. Лоп. 665. Лоп. 666. Лоп. 667. Лоп. 668. Лоп. 669. Лоп. 670. Лоп. 671. Лоп. 672. Лоп. 673. Лоп. 674. Лоп. 675. Лоп. 676. Лоп. 677. Лоп. 678. Лоп. 679. Лоп. 680. Лоп. 681. Лоп. 682. Лоп. 683. Лоп. 684. Лоп. 685. Лоп. 686. Лоп. 687. Лоп. 688. Лоп. 689. Лоп. 690. Лоп. 691. Лоп. 692. Лоп. 693. Лоп. 694. Лоп. 695. Лоп. 696. Лоп. 697. Лоп. 698. Лоп. 699. Лоп. 700. Лоп. 701. Лоп. 702. Лоп. 703. Лоп. 704. Лоп. 705. Лоп. 706. Лоп. 707. Лоп. 708. Лоп. 709. Лоп. 710. Лоп. 711. Лоп. 712. Лоп. 713. Лоп. 714. Лоп. 715. Лоп. 716. Лоп. 717. Лоп. 718. Лоп. 719. Лоп. 720. Лоп. 721. Лоп. 722. Лоп. 723. Лоп. 724. Лоп. 725. Лоп. 726. Лоп. 727. Лоп. 728. Лоп. 729. Лоп. 730. Лоп. 731. Лоп. 732. Лоп. 733. Лоп. 734. Лоп. 735. Лоп. 736. Лоп. 737. Лоп. 738. Лоп. 739. Лоп. 740. Лоп. 741. Лоп. 742. Лоп. 743. Лоп. 744. Лоп. 745. Лоп. 746. Лоп. 747. Лоп. 748. Лоп. 749. Лоп. 750. Лоп. 751. Лоп. 752. Лоп. 753. Лоп. 754. Лоп. 755. Лоп. 756. Лоп. 757. Лоп. 758. Лоп. 759. Лоп. 760. Лоп. 761. Лоп. 762. Лоп. 763. Лоп. 764. Лоп. 765. Лоп. 766. Лоп. 767. Лоп. 768. Лоп. 769. Лоп. 770. Лоп. 771. Лоп. 772. Лоп. 773. Лоп. 774. Лоп. 775. Лоп. 776. Лоп. 777. Лоп. 778. Лоп. 779. Лоп. 780. Лоп. 781. Лоп. 782. Лоп. 783. Лоп. 784. Лоп. 785. Лоп. 786. Лоп. 787. Лоп. 788. Лоп. 789. Лоп. 790. Лоп. 791. Лоп. 792. Лоп. 793. Лоп. 794. Лоп. 795. Лоп. 796. Лоп. 797. Лоп. 798. Лоп. 799. Лоп. 800. Лоп. 801. Лоп. 802. Лоп. 803. Лоп. 804. Лоп. 805. Лоп. 806. Лоп. 807. Лоп. 808. Лоп. 809. Лоп. 810. Лоп. 811. Лоп. 812. Лоп. 813. Лоп. 814. Лоп. 815. Лоп. 816. Лоп. 817. Лоп. 818. Лоп. 819. Лоп. 820. Лоп. 821. Лоп. 822. Лоп. 823. Лоп. 824. Лоп. 825. Лоп. 826. Лоп. 827. Лоп. 828. Лоп. 829. Лоп. 830. Лоп. 831. Лоп. 832. Лоп. 833. Лоп. 834. Лоп. 835. Лоп. 836. Лоп. 837. Лоп. 838. Лоп. 839. Лоп. 840. Лоп. 841. Лоп. 842. Лоп. 843. Лоп. 844. Лоп. 845. Лоп. 846. Лоп. 847. Лоп. 848. Лоп. 849. Лоп. 850. Лоп. 851. Лоп. 852. Лоп. 853. Лоп. 854. Лоп. 855. Лоп. 856. Лоп. 857. Лоп. 858. Лоп. 859. Лоп. 860. Лоп. 861. Лоп. 862. Лоп. 863. Лоп. 864. Лоп. 865. Лоп. 866. Лоп. 867. Лоп. 868. Лоп. 869. Лоп. 870. Лоп. 871. Лоп. 872. Лоп. 873. Лоп. 874. Лоп. 875. Лоп. 876. Лоп. 877. Лоп. 878. Лоп. 879. Лоп. 880. Лоп. 881. Лоп. 882. Лоп. 883. Лоп. 884. Лоп. 885. Лоп. 886. Лоп. 887. Лоп. 888. Лоп. 889. Лоп. 890. Лоп. 891. Лоп. 892. Лоп. 893. Лоп. 894. Лоп. 895. Лоп. 896. Лоп. 897. Лоп. 898. Лоп. 899. Лоп. 900. Лоп. 901. Лоп. 902. Лоп. 903. Лоп. 904. Лоп. 905. Лоп. 906. Лоп. 907. Лоп. 908. Лоп. 909. Лоп. 910. Лоп. 911. Лоп. 912. Лоп. 913. Лоп. 914. Лоп. 915. Лоп. 916. Лоп. 917. Лоп. 918. Лоп. 919. Лоп. 920. Лоп. 921. Лоп. 922. Лоп. 923. Лоп. 924. Лоп. 925. Лоп. 926. Лоп. 927. Лоп. 928. Лоп. 929. Лоп. 930. Лоп. 931. Лоп. 932. Лоп. 933. Лоп. 934. Лоп. 935. Лоп. 936. Лоп. 937. Лоп. 938. Лоп. 939. Лоп. 940. Лоп. 941. Лоп. 942. Лоп. 943. Лоп. 944. Лоп. 945. Лоп. 946. Лоп. 947. Лоп. 948. Лоп. 949. Лоп. 950. Лоп. 951. Лоп. 952. Лоп. 953. Лоп. 954. Лоп. 955. Лоп. 956. Лоп. 957. Лоп. 958. Лоп. 959. Лоп. 960. Лоп. 961. Лоп. 962. Лоп. 963. Лоп. 964. Лоп. 965. Лоп. 966. Лоп. 967. Лоп. 968. Лоп. 969. Лоп. 970. Лоп. 971. Лоп. 972. Лоп. 973. Лоп. 974. Лоп. 975. Лоп. 976. Лоп. 977. Лоп. 978. Лоп. 979. Лоп. 980. Лоп. 981. Лоп. 982. Лоп. 983. Лоп. 984. Лоп. 985. Лоп. 986. Лоп. 987. Лоп. 988. Лоп. 989. Лоп. 990. Лоп. 991. Лоп. 992. Лоп. 993. Лоп. 994. Лоп. 995. Лоп. 996. Лоп. 997. Лоп. 998. Лоп. 999. Лоп. 1000. Лоп. 1001. Лоп. 1002. Лоп. 1003. Лоп. 1004. Лоп. 1005. Лоп. 1006. Лоп. 1007. Лоп. 1008. Лоп. 1009. Лоп. 1010. Лоп. 1011. Лоп. 1012. Лоп. 1013. Лоп. 1014. Лоп. 1015. Лоп. 1016. Лоп. 1017. Лоп. 1018. Лоп. 1019. Лоп. 1020. Лоп. 1021. Лоп. 1022. Лоп. 1023. Лоп. 1024. Лоп. 1025. Лоп. 1026. Лоп. 1027. Лоп. 1028. Лоп. 1029. Лоп. 1030. Лоп. 1031. Лоп. 1032. Лоп. 1033. Лоп. 1034. Лоп. 1035. Лоп. 1036. Лоп. 1037. Лоп. 1038. Лоп. 1039. Лоп. 1040. Лоп. 1041. Лоп. 1042. Лоп. 1043. Лоп. 1044. Лоп. 1045. Лоп. 1046. Лоп. 1047. Лоп. 1048. Лоп. 1049. Лоп. 1050. Лоп. 1051. Лоп. 1052. Лоп. 1053. Лоп. 1054. Лоп. 1055. Лоп. 1056. Лоп. 1057. Лоп. 1058. Лоп. 1059. Лоп. 1060. Лоп. 1061. Лоп. 1062. Лоп. 1063. Лоп. 1064. Лоп. 1065. Лоп. 1066. Лоп. 1067. Лоп. 1068. Лоп. 1069. Лоп. 1070. Лоп. 1071. Лоп. 1072. Лоп. 1073. Лоп. 1074. Лоп. 1075. Лоп. 1076. Лоп. 1077. Лоп. 1078. Лоп. 1079. Лоп. 1080. Лоп. 1081. Лоп. 1082. Лоп. 1083. Лоп. 1084. Лоп. 1085. Лоп. 1086. Лоп. 1087. Лоп. 1088. Лоп. 1089. Лоп. 1090. Лоп. 1091. Лоп. 1092. Лоп. 1093. Лоп. 1094. Лоп. 1095. Лоп. 1096. Лоп. 1097. Лоп. 1098. Лоп. 1099. Лоп. 1100. Лоп. 1101. Лоп. 1102. Лоп. 1103. Лоп. 1104. Лоп. 1105. Лоп. 1106. Лоп. 1107. Лоп. 1108. Лоп. 1109. Лоп. 1110. Лоп. 1111. Лоп. 1112. Лоп. 1113. Лоп. 1114. Лоп. 1115. Лоп. 1116. Лоп. 1117. Лоп. 1118. Лоп. 1119. Лоп. 1120. Лоп. 112