



МЫ - ЧИЖОВЦЫ

Русский Север всегда привлекал интерес Федора Чижова своими несчетными богатствами и подвижничеством бесстрашного русского человека, в своем неустойчивом стремлении «встречь солнцу» дошедшего до Аляски. Ломоносовское провидение роли Арктики в России будущего было близко и понятно человеку дела.

→ Стр. 4-5

ВСЕ ОСТАЕТСЯ ЛЮДЯМ

Сколько ни возвращаюсь в памяти к годам знакомства с Анатолием Васильевичем Александровичем, первой приходит на ум фраза, которую он нередко повторял: «Туда с собой ничего не унесешь. Все, что создал, чего добился, все остается людям».



→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ

№ 10 (7722)

31 октября
2018 г.



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издаётся с июня 1932 года

МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В УНИКАЛЬНОМ ПРОЕКТЕ МИРОВОГО МАСШТАБА



26 октября между ОАО «ММП» и компанией «Сибантрацит Оверсиз АГ», аффилированной с крупнейшим российским угольным холдингом «УК «Востокуголь», состоялось подписание договора на перевозку грузов сроком на 5 лет.

→ Стр. 2

ТОРЖЕСТВО С ОТТЕНКОМ ГРУСТИ



Так охарактеризовал один из журналистов мероприятие, проходившее 27 октября в Москве в Государственном Кремлевском Дворце. Более шести тысяч человек почтенного возраста со всех регионов России приняли участие в этом праздничном вечере. Международный оргкомитет «Комсомолу - 100» в этот день собрал в Москве ветеранов Ленинского комсомола.

→ Стр. 5



БУДНИ ФЛОТА

МОРЯКИ ТЕМПОВ НЕ СНИЖАЮТ



28 октября из Мурманска на Землю Франца-Иосифа вышел теплоход «Юрий Аршеневский». Судно доставит свыше 12 тысяч тонн стройматериалов и техники.

Отметим, что это уже третий рейс на ЗФИ, выполняемый «Ю. Аршеневским» в интересах Северного флота. Грузы доставляются к острову Земля Александры, где расположен самый северный административно-жилой комплекс замкнутого цикла «Арктический трилистник», в котором несет боевое дежурство подразделение противовоздушной обороны армии ВВС и ПВО Северного флота. По информации пресс-службы СФ, рядом с «Арктическим трилистником» продолжается строительство всепогодного аэродрома. Планируется, что его взлетно-посадочная полоса будет способна принимать летательные аппараты различных классов в любое время года.

По словам капитана теплохода «Юрий Аршеневский» Сергея Зинченко, работа для экипажа стала уже привычной, можно сказать, обыденной, однако в каждой перевозке есть свои нюансы. Например, в прошлом рейсе и нынешнем значительны объемы габаритной передвижной техники - специфического груза, к которому приме-

няются дополнительные требования как в отношении размещения, крепления, транспортировки, так и в отношении выгрузки, особенно учитывая условия на рейде на открытой акватории, когда очень многое зависит от погодных факторов. Экипаж берет на себя ответственность за сохранность груза и безопасность выгрузки и должен быть всегда готов к непредвиденным ситуациям.

Прошлая разгрузка «Ю. Аршеневского» на ЗФИ была отмечена высокой производительностью. В разгрузочных работах участвовал весь судовой экипаж, который был разделен на две бригады. Работа велась в 24-часовом режиме. Капитан оценил усилия всего экипажа, отметив, что наши моряки в единой связке с командой морских плавсредств, на которые производилась выгрузка, успешно справились с заданием. И даже новоиспеченные члены судового экипажа, приносившиеся, старались не отставать от бывалых опытных моряков. Трудности, конечно, были, но энтузиазм, настрой и настойчивость людей помогли обеспечить высокую скорость выполнения работ, что позволило всего за 7 суток при существующих условиях выполнить все операции. Особых похвал капитана Зинченко удостоился камбузный состав, который в круглосуточном режиме, пока велась выгрузка, обеспечивал питание судовой команды.

Наш
хронограф



6 ноября - 45 лет назад (1973) открыла свои двери для посетителей гостиница «Морьяк».

26 ноября - 141 год назад (1877) умер русский промышленник, общественный деятель, ученый Ф. П. Чижов, создатель Архангельско-Мурманского срочного пароходства.



МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В УНИКАЛЬНОМ ПРОЕКТЕ МИРОВОГО МАСШТАБА

26 октября между ОАО «ММП» и компаний «Сибантрацит Оверсиз АГ», аффилированной с крупнейшим российским угольным холдингом «УК «Востокуголь», состоялось подписание договора на перевозку грузов сроком на 5 лет. Данный проект станет одним из самых масштабных в Арктике по перевозке навалочных грузов.

В рамках данного договора планируется осуществлять перевозки судовых партий (около 20 000 - 100 000 тонн) высококачественного антрацита, добываемого на Таймыре, из порта

Диксон в Европу. Начало перевозок запланировано на 2019 год.

Объемы перевозки, учитывая прогнозные ресурсы добываемого на месторождении антрацита, планируется нарастить к 2020 году до 20 миллионов тонн в год. Значительная часть судов ОАО «ММП» будет задействована на перевозках этих грузов.

Мурманское морское пароходство - компания, имеющая 80-летний опыт работы во льдах и решения нестандартных задач, владеющая уникальным арктическим флотом усиленного

ледового класса, способного обеспечить круглогодичную перевозку из практически любой точки Арктики.

Подписанный договор является важным шагом на пути реализации масштабного и стратегически важного для российского государства проекта по развитию угольной промышленности и наращиванию экспорта угля, увеличению грузооборота по СМП, социально-экономическому развитию Арктической зоны.



120 ЛЕТ НАЗАД «ЕРМАК» БЫЛ СПУЩЕН НА ВОДУ

29 октября 1898 года на английской судовой верфи «Армстронг» в Ньюкасле был спущен на воду первый в мире арктический ледокол «Ермак». Ледокол получил свое название в честь известного покорителя Сибири Ермака Тимофеевича.

В кают-компанию ледокола весь период его эксплуатации висела большая фотография, запечатлевшая торжественный момент его «крещения». Крестной матерью ледокола стала Мария Николаевна Васильева, жена первого капитана.

По замыслу его создателя Степана Осиповича Макарова, «Ермак» должен был стать покорителем Северного морского пути, форсировать тяжелые льды высотой более 2 метров и достичь Северного полюса Земли. Но судно было недостаточно мощным, чтобы преодолевать льды высоких широт Арктики, однако весьма передовым для своего времени. Водоизмещение «Ермака» составляло 8730

тонн, его длина - 97,5 метра, а ширина - 21,6. Особенного внимания заслуживает все, что связано с двигателями и их работой, так, речь идет о паровых машинах с мощностью 9000 л. с. Скорость хода была равна 12 узлам, что также является едва ли не уникальной цифрой для XIX века.

За 12 первых лет своей эксплуатации ледокол провел во льдах не менее 1000 суток, что по тем временам было и остается рекордным сроком. Спас от ледового плена десятки тысяч судов.

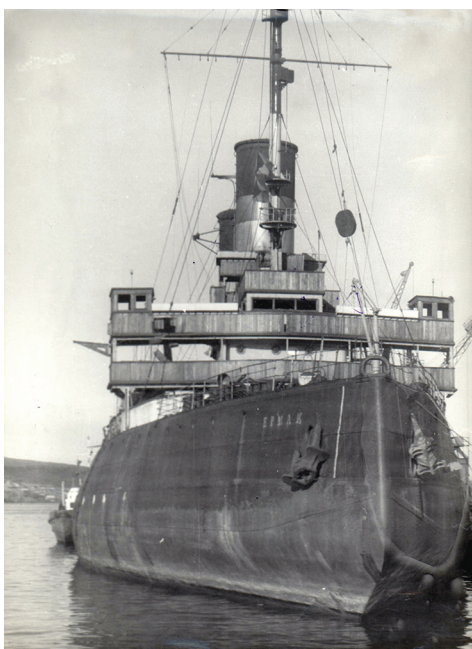
«Ермак» за свою историю прошел через три войны - Японскую, Первую и Вторую мировые. После войны служил на Крайнем Севере. Был награжден орденом Ленина за боевые заслуги в годы Великой Отечественной войны и освоении Северного морского пути. Лишь в 1963 году его списали. На базе первого в мире арктического ледокола собирались сделать памятник-музей, но отстоять прославленный ледокол не удалось. Его пустили на переплавку.

Л/к «Ермак» работал в составе флота Мурманского морского пароходства в 50-60-е годы прошлого века.

Команда ледокола «Ермак» сохранила очень важные артефакты, часть которых хранится в музее Мурманского морского пароходства, такие как барометр, кормовой штурвал «Ермака», книга личного состава, первая запись в которой датируется 1899 годом. Также в музее можно увидеть макет самого судна.

Возле Мурманского краеведческого музея гости и жители города могут лицезреть памятник «дедушке» ледокольного флота - «Ермаку», в основе которого лежит якорь с самого ледокола.

Мария ФИСЕНКО.



РАБОЧИЕ БУДНИ ТАНКЕРА «КОТЛАС»

Танкер ледового класса Мурманского морского пароходства «Котлас» не снижает интенсивности работы и востребован среди заказчиков услуг пароходства. Судно выполняет рейсы по заводу нефтепродуктов в населенные пункты на побережье и арктические острова, осуществляя выгрузки на необорудованный берег и в рейдовых условиях портопунктов.

Начиная с апреля 2018 года, экипаж «Котласа» выполнил три последова-

тельных рейса, география перевозок за указанный период охватила портопункты архипелагов Земли Франца-Иосифа, Новосибирских островов, порты Архангельск и Тикси.

В конце октября «Котлас» прибыл в порт приписки Мурманск после завершения рейса в интересах Министерства обороны РФ на Землю Франца-Иосифа.

Ирина БРЯНКИНА.



УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ОАО «МУРМАНСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО»!

От имени Правления, моряков и работников береговых подразделений Мурманского морского пароходства сердечно поздравляю вас с Днем народного единства!

Этот праздник символизирует многовековые традиции единения нашего народа и напоминает нам о подвигах наших предков.

Сегодня единство всех россиян, гордость за свою страну помогают строить нам новую Россию. Мы осознаем себя гражданами сильного, свободного и могущественного государства, у которого есть великое прошлое, настоящее и будущее.

Искренне желаю вам оптимизма, стабильности в работе, жизненных успехов и удачи, доброго здоровья вам и вашим близким, хорошего настроения и уверенности в завтрашнем дне.



С уважением,
Генеральный директор
ОАО «Мурманское морское пароходство»
А. М. Брынцев.

ВАШ ДОМ ВДАЛИ ОТ ДОМА

ГОСТИНИЦЕ «МОРЯК» ИСПОЛНЯЕТСЯ 45 ЛЕТ

6 ноября 2018 года исполнится ровно 45 лет, как в Мурманске на улице Книповича, 23, распахнула свои двери гостиница Мурманского морского пароходства «Моряк».

Первоначально она называлась Домом междурейсового отдыха моряков (ДМО), который переехал сюда, в специально построенное для него здание, с улицы Володарского. Позже было решено реорганизовать ДМО в гостиницу.

Сегодня гостиничные номера расположены на четырех этажах «Моряка», остальные пять сдаются в аренду под офисы. Номерной фонд - 154 номера, которые обслуживают 23 человека: это административный персонал, горничные, кастелянша и рем-группа.

Последние три года руководит «Моряком» Елена Агафонова, которая отметила, что коллектив гостиницы сплоченный и состоит исключительно из преданных своей работе со-

трудников. И что в наше время немало важно - здесь работают «универсальные солдаты»: если нужно, могут без лишних уговоров выполнить работу, не ограничиваясь рамками должностной инструкции, если надо выручить своих коллег в случае аврала или форс-мажора. Многие работники трудятся в гостинице годами, а некоторые и десятилетиями, в их числе Лынева Л. В., Семенова Т. П., Яковлева Т. Г., Теплицкая Н. Н., Негодяева М. Е., Кириллова Г. В., Сорокин В. А., Мушчинкина Л. Е., Савина Л. И.

В наше время в условиях высокой конкуренции гостиница неизменно продолжает пользоваться спросом. И прежде всего благодаря своему расположению в центре города и ценовой доступности, что играет решающую роль в пользу выбора именно «Моряка» среди основного контингента постояльцев - спортсменов и командировочных сотрудников из различных организаций нашей стра-

ны, прибывающих в город в рамках деловых поездок. Поскольку гостиница «Моряк» остается подразделением Мурманского морского пароходства, то по-прежнему, как и в былые времена, для моряков пароходства, не имеющих жилья в Мурманске и постоянно проживающих в других регионах, стоимость льготного проживания в «Моряке» в два раза ниже самого бюджетного варианта проживания в гостинице.

Тем не менее многих гостей приятно радует достойное качество услуг гостиницы при такой недороговизне размещения. К тому же среди многочисленных отзывов, оставленных в специальной книге в гостинице, большинство отмечают отзывчивость, доброжелательность и внимательность персонала. А если учесть, что персонал - это лицо любого отеля, который напрямую формирует отношение гостей к гостинице, а лучшая реклама - это их благодарные отзывы, то, бесспорно, постоянный поток посетителей «Моряку» на ближайшее будущее обеспечен.

Ну а мы от всей души поздравляем работников гостиницы с юбилеем,



желаем стабильного финансового успеха, улыбок гостей, счастья и радости в жизни!

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Антонина Георгиевна Бондарева, ветеран ОАО «ММП», бывший директор гостиницы «Моряк»:

- Часто с удовольствием и теплотой вспоминаю годы работы в гостинице. Поздравляю коллектив, желаю производственных успехов. И не только гостинице, но и Мурманскому морскому пароходству. Здоровья, благополучия, отличного настроения!



Анастасия Жирнова, начальник административно-хозяйственной службы ОАО «ММП», директор гостиницы «Моряк» с 2011 по 2015 год:

- 45 лет - это солидный возраст для гостиничного бизнеса. И я с гордостью отмечаю, что гостиница востребована среди гостей, пользуется уважением постояльцев. Желаю всему коллективу дальнейшего развития и реализации намеченных планов, благодарных клиентов. Мира и добра вам и вашим семьям, здоровья и благополучия!



ОТ ДРЕВНЕЙ РУСИ ДО НОВОЙ РОССИИ!

С 1 по 8 ноября в Мурманской областной научной библиотеке (г. Мурманск, ул. Софьи Перовской, 21а, III этаж, зал электронных ресурсов) будет проходить информационная акция «От Древней Руси до новой России!».

Акция посвящена государственному празднику нашей страны - Дню народного единства и 405-летию подвига Ивана Сусанина. Для посетителей библиотеки подготовлена обширная и интересная программа.

Обзор цифровой коллекции Президентской библиотеки «Преодоление Смуты на Руси» позволит составить представление о внутри- и внешнеполитической ситуации в России на рубеже XVI-XVII веков. В коллекцию входят документы и материалы, отра-

жающие состояние Московского государства накануне и во время Смуты, борьбу различных политических сил за московский престол и народное движение против завоевателей.

Участники акции совершат видео-экскурсию по выставке «Смутное время и его образы в отечественной науке и культуре», подготовленной Президентской библиотекой. Представленные на выставке экспонаты

рассказывают о событиях и деятелях Смутного времени и процессе формирования исторической памяти русского народа.

Национальные герои, полководцы, руководители ополчения, государственные и военные деятели будут представлены на виртуальной выставке-портрете «Герои Смутного времени».

Любой желающий сможет проверить свои знания в виртуальной игре «Угадай героя», а также расставить в правильной хронологии даты Смутного времени на Руси.

Для молодежи подготовлена интеллектуальная командная игра «Мы едины, мы - Россия», а также викторина «Сделано в России», в которой посетители узнают о выдающихся достижениях россиян.

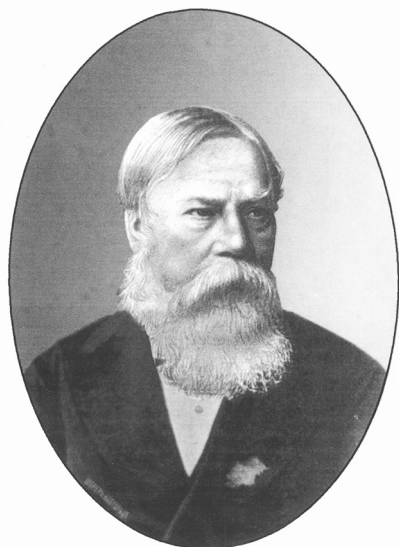
В ходе информационной акции посетители библиотеки совершат экскурс в историческое прошлое России и получают полезную информацию о государственном празднике страны.



Фото с сайта:
<http://www.mgounb.ru>



МЫ - ЧИЖОВЦЫ



Ф. В. Чижов. Фотография начала 1870-х годов

Пока центральные и местные издания продолжают публиковать негативные материалы о ММП, будоражащие воображение обывателей, расстраивающие наших близких, трудная задача сохранения российского арктического флота под ударами шквалов «рыночной стихии» ложится на плечи работников пароходства.

Коллектив Мурманского морского пароходства напряженно работает над решением непростых задач в сложных экономических реалиях. Окна в здании на углу улицы Коминтерна горят до позднего вечера: менеджмент компании во главе с генеральным директором, рядовые сотрудники, моряки - никто не остается в стороне от решения насущных вопросов старейшего в регионе предприятия.

К написанию этой статьи меня подтолкнуло то, что руководитель компании А. М. Брынцев не только организует работу всех подразделений, но и вносит большой личный вклад и оказывает всестороннюю поддержку всему рабочему процессу, опираясь на собственный опыт.

ОН ВСЕЙ ДУШОЙ БОЛЕЛ ЗА ДЕЛО

Мне вспомнились события позапрошлого века, когда делал свои первые шаги прародитель Мурманского и Северного пароходств Федор Васильевич Чижов, создатель Архангельско-Мурманского срочного пароходства, знаменитый на всю Россию промышленник и банкир. Уже будучи на пороге смерти, он спасал свое детище, вложив в него все свои средства и заняв еще 75 тысяч рублей. Он записал тогда в своем дневнике, что больше занят

не может, потому что не сможет от-
дать...

Помним ли мы о великом создателе и о его провидческом замысле?

Русский Север всегда привлекал интерес Федора Чижова своими несметными богатствами и подвижничеством бесстрашного русского человека, в своем неутомимом стремлении «встречь солнцу» дошедшего до Аляски. Ломоносовское провидение роли Арктики в России будущего было близко и понятно человеку Дела. Он грезил городами на берегах Ледовитого океана, активной морской торговлей, прокладкой на Русский Север мировых торговых путей.

НАЧАЛО

В 1870 году Чижов впервые предложил правительству создать Русское Северное пароходство с капиталом в 8 миллионов рублей и линиями по Белому морю, в США, Европу и Англию. Тогда проект Чижова был отклонен из-за недостатка денег в казне, но в этом же году император утвердил устав Товарищества Беломоро-Мурманского пароходства с капиталом 150 тысяч рублей, созданного предпринимателями во главе с кемским рыбопромышленником М. Базарным.

Два старых и слабосильных грузопассажирских судна английской постройки, на которые наняли иностранные экипажи, с трудом осилили четыре навигации 1871-1874 гг. Пароход «Великий князь Алексей» ходил на линии Архангельск - Семь Островов - Териберка - Гаврилово - Порт-Владимир - Цип-Наволоки - Вайда-Губа - Варде, пароход «Качалов» - на линии Архангельск - Соловки - Онега - Сумский погост - Сорока - Кемь - Кереть - Ковда - Кандалакша - Кузомень. В третьем рейсе п/х «Качалов» налетел на подводную скалу, через два рейса сел на камни п/х «Великий князь Алексей». В результате постоянных аварийных ремонтов за границей компания понесла убытки и самоликвидировалась в феврале 1875 года.

После бесславного конца Беломорско-Мурманского пароходства Чижов возвращается в 1875 году к своему проекту, но уже в значительно сокращенном виде. Государство вошло в проект Архангельско-Мурманского срочного пароходства учредительным капиталом и помилной оплатой и только при условии соблюдения грузо-пассажирскими пароходами расписания, чтобы обеспечить поморам предсказуемость и сбыт продуктов

труда и промысла. Именно поэтому слово «срочное» попало в название пароходства.

Крайне занятый и уже больной Чижов убедил единомышленников: трех братьев Мамонтовых, Т. С. Морозова, В. И. Смолина, А. И. Дельвига и К. Ф. Литке (сына знаменитого исследователя Арктики Ф. П. Литке, в то время президента Академии наук) и собрал в складчину капитал в 400 тысяч рублей. И уже 19 мая 1875 года император утвердил Устав пароходств. В Англии на верфи William Dobson & Co в Ньюкасле были куплены построенные по первому ледовому классу под надзором Английского Ллойда новые грузопассажирские суда, каждый на 130 пассажиров с двигателем 350 л. с., на которые были набраны русские экипажи, знавшие условия плавания в Белом и Баренцевом морях. В 1875 году первенец - пароход «Архангельск» - совершил по расписанию три рейса из Архангельска до Норвегии, а второй пароход - «Онега» - по пути из Ньюкасла в Архангельск спас гибнущее шведское судно. Согласно десятилетнему государственному договору два судна обслуживали три линии: Мурманскую и Кандалакшскую, Кемскую.

ОЖИВИЛИ СЕВЕР

Грозный Ледовитый океан вносил коррективы в планы Чижова. Несмотря на то, что суда были застрахованы, навигационные происшествия и неполная загрузка начального периода линейных перевозок привели к убыткам, которые в 1877 году по просьбе Чижова компенсированы государством путем увеличения размера помилной платы во второй редакции Устава. К этому времени три линии обслуживали уже три судна - «Архангельск», «Онега», «Кемь».

Пароходство основательно заключало долгосрочные договоры с государством: два раза на 10 лет, а затем и на 20 лет. При этом государство оставляло прибыль в пароходстве, постепенно увеличивая свою долю. Если в 1875 году у государства было 12,5%, то в 1896 году - уже 68,6%. Пайщиками пароходства могли быть только рос-

сийские подданные. Залогом успеха и устойчивости развития стали строгое соблюдение расписания рейсов и умелая стыковка расписаний разных линий, позволявших перегружать товары с одной линии на другую с минимальными задержками.

Поморы из самых отдаленных уголков Мурманского, Терского, Онежского, Летнего, Зимнего, Абрамовского, Конушенского и Канинского берегов привыкли к тому, что за два-три дня стало возможно по расписанию попасть в Архангельск или любое становище Русского Севера, а с пересадкой - даже продать улов в Норвегии. При этом таможенный пост находился прямо на борту судна, а ввоз запчастей для импортного оборудования для переселенцев был беспоплатным.

Порейсовая государственная оплата составляла 3 рубля 33 копейки за милю (примерно 2000 современных рублей за километр, далее цены приводятся в переводе на нынешний курс рубля). Грузы делились на три разряда и оплачивались грузовладельцами и пассажирами по фиксированным тарифам за километр с тонны: лес, стройматериалы и топливо - 14 руб/км; хлеб, соль, зверо- и рыбопродукция, промвооружение - 17 руб/км; прочие товары и грузы - 21 руб/км.

Билеты в первом классе стоили 16,5 руб/км, во втором 11 руб/км, в третьем - 5,5 руб/км. Тарифы были фиксированными, не менялись десятилетиями и публиковались в России и в Норвегии.

Интересы государства и народа согласовывались системой льгот (например, переселенцев на Север перевозили бесплатно, госслужащих - по льготным ценам) и правилами очередности погрузки приоритетных разрядов (партии груза менее 800 кг перевозились в первую очередь).

Кроме срочных рейсов по расписанию по мере расширения флота пароходство стало совершать и трамповые осенне-весенние рейсы в Санкт-Петербург и лесозаготовительные рейсы из Архангельска, Мезени и Печоры в Англию и Голландию. Число судов и срочных линий неуклонно расширялось. В 1918 году пароходству принадлежало 20 судов 1874-1915 г. постройки, суммарной грузоподъемностью 7152 т и пассажироподъемностью 2161 человек, обслуживалось 9 линий:

Весеннее-осенняя мурманская март-май, сентябрь-октябрь, 4-7 рейсов	Варде - Финманское - Мало-Немецкое-Земляное - Киберг - Кий-остров - Вайда-Губа - Зубовские острова - Цип-Наволоки - Корабельная губа - Еретики - Ара-губа - Порт-Владимир - Кола - Мало-Олений - Териберка - Гаврилово - Шельпино-Трящино - Рында - Семь островов - Лица
Летняя мурманская май-сентябрь, 8 рейсов	Варде - Финманское - Мало-Немецкое - Земляное - Киберг - Кий-остров - Вайда-Губа - Зубовские острова - Цип - Наволоки - Корабельная губа - Еретики - Ара-губа - Порт-Владимир - Кола - Мало-Олений - Териберка - Гаврилово-Шельпино - Трящино - Рында - Лица - Поной-Архангельск
Весеннее-осенняя промысловая апрель, октябрь, 4 рейса	Мало-Олений - Семь островов - Лица - Поной-Пялица - Чапона - Тетрино - Чаванга - Кузомень - Кереть - Гридино - Кемь - Сорока - Сумской посад - Колежма - Нюхча - Унежма - Кушерека - Онега
Мотовская (Варангерская) еженедельная	Кий-остров - Земляное - Печенга - Финманское - Паз-река - Вадзэ
Кандалакшская май-октябрь, 10 рейсов	Кузомень - Умба - Кандалакша - Ковда - Кереть - Кемь - Соловецк - Архангельск



Начало. Продолжение на 5-й стр.



ТОРЖЕСТВО С ОТТЕНКОМ ГРУСТИ

Казалось, что значительно светлее в этот вечер было во Дворце от седины участников праздника. Удивительно доброй была атмосфера среди гостей. С лиц участников не сходила улыбка. Вот уж поистине во Дворце встретились старые друзья!

Все делегации старались чем-то обозначить свой регион. У одних специально для этого мероприятия были изготовлены шарфы с символикой своего края, у других на груди - региональные знаки. Костюмы многих ветеранов украшали правительственные награды. Но всех объединяли комсомольские песни. Их пели на всех этажах празднично украшенного Дворца. Песни стали главными составляющими этого вечера. Пели все: и пожилые ветераны, и небольшое количество молодежи, выполнявшее функции волонтеров на празднике.

Среди делегатов Мурманской области на вечере присутствовали Альберт Жигалов - бывший первый секретарь обкома ВЛКСМ, Валентин Мантуров - бывший первый секретарь Мурманского горкома комсомола,



Так охарактеризовал один из журналистов мероприятие, проходившее 27 октября в Москве в Государственном Кремлевском Дворце. Более шести тысяч человек почтенного возраста со всех регионов России приняли участие в этом праздничном вечере. Международный оргкомитет «Комсомолу - 100» в этот день собрал в Москве ветеранов Ленинского комсомола.

Владимир Кисенко - секретарь обкома ВЛКСМ, Тамара Смолярчук - инструктор обкома, Анатолий Ларин - заведующий отделом обкома и другие.

Торжественное мероприятие началось с выноса на кремлевскую сцену красных знамен Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи и Всесоюзной пионерской организации бывшей Советской страны. После этого было зачитано поздравление президента В. В. Путина со 100-летием комсомола. Президент поздравил всех, кто имел отношение к комсомольской организации. Поздравление зачитал Сергей Владиленович Кириенко - российский государственный и политический деятель, первый заместитель руководителя администрации президента Российской Федерации. В своем поздравлении президент подчеркнул заслуги комсомольских организаций в укреплении экономики страны и поздравил гостей юбилейного вечера со 100-летием и пожелал всем здоровья, оптимизма, неиссякаемой энергии и бодрости духа. Затем Кириенко вручил прави-

ТЕЛЬСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ БЫВШИМ ПЕРВЫМ СЕКРЕТАРЯМ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ВЛКСМ - ЕВГЕНИЮ ТЯЖЕЛЬНИКО-

ву, Борису Пастухову и Виктору Мишину.

В мероприятии приняли участие известные в стране ученые, спортсмены, покорители Арктики, представители творческих профессий. После короткой торжественной части гостей ждал прекрасный концерт песен комсомольской юности. Художественным руководителем концертной программы был Иосиф Кобзон, который, к сожалению, совсем немного не дожид до комсомольского торжества. На вечере присутствовала супруга Иосифа Давыдовича. В концерте приняли участие известные исполнители комсомольских песен: Александра Пахмутова, Лев Лещенко, Ренат Ибрагимов, Леонид Серебренников, Тамара Гвердцители, Алсу, Сергей Захаров, Роза Рымбаева и другие. Думаю, что не на многих мероприятиях зал поет вместе с исполнителями. На глазах многих ветеранов появлялись слезы радости и грусти. Эта была радость со слезами на глазах. Ведь на сцене исполнялись песни комсомольской юности. Четыре часа продолжалось удивительное действо единения исполнителей и зала.

Вот уж поистине это было торжество с оттенком грусти...

ВАЛЕНТИНА КАРЕПОВА.
Фото автора.



Первые секретари обкома ВЛКСМ Альберт Жигалов и горкома ВЛКСМ Валентин Мантуров.



Наша делегация.
На переднем плане - Тамара Смолярчук, Валентина Карепова;
на заднем плане (слева направо) - Анатолий Ларин, Владимир Кисенко, Владимир Веремейчук.

Продолжение. Начало на 4 стр.

Онежская май-октябрь, 10 рейсов	Онега - Сумской посад - Сорока - Кемь - Соловецк - Архангельск
Мезенско-Печорская июль-сентябрь, 6 рейсов	Река Куя - Мезень - Колгуев - Архангельск
Мурманская зимняя ноябрь-март, 5 рейсов	Варде - Иоканьга
Новоземельская июнь-август, 2 рейса	Архангельск - Новая Земля

ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

Вот уже сто лет чижовские суда не заходят по расписанию в далекие ста-

новища Русского Севера, но их наследники-чижовцы все еще в строю - это суда Мурманского и Северного морского пароходств. Это мы с вами - и от нас зависит, сможем ли мы усто-

ять, сохранить флот и экипажи, чтобы быть готовыми, как бывало не раз, послужить своему народу верой и правдой на бескрайних просторах Русской Арктики.

Мой отец, Виталий Семенович Маслов, потомственный помор, для которого Федор Чижов затевал свое последнее трудное предприятие, посвятил свою жизнь Мурманскому пароходству. Отец ходил в Арктику на атомном ледоколе под началом кологривского капитана-костромича Бориса Макаровича Соколова, который прорубал во льдах пути, открытые новгородцами и освоенные поморами, предсказанные Ломоносовым и организованные Чижовым.

Удивительная духовная преемственность, связывающая Архангельское и Мурманское пароходства -

через великого костромича Чижова - с ключевыми фигурами русской культуры и истории: писателем Гоголем, художником Ивановым, промышленниками Мамонтовыми, славянофилом Аксаковым и с многими другими, - должна определять наше самосознание, и долг быть полноправными наследниками не идеологических идолов, а живых людей, любящих свой народ и служащих своему Отечеству, «отдающих душу за други своя».

Олег МАСЛОВ.
Фотографии из открытых источников сети Интернет.

ВСЕ ОСТАЕТСЯ ЛЮДЯМ



Сколько ни возвращаюсь в памяти к годам знакомства с Анатолием Васильевичем Александровичем, первой приходит на ум фраза, которую он нередко повторял: «Туда с собой ничего не унесешь. Все, что создал, чего добился, все остается людям».

получался не только во времени, но и объемы зимне-весенних перевозок начинали превосходить летний морской завоз. Родилась новая морская транспортная технология, отвечающая условиям Арктики, ее организаторов выдвинули на присуждение Государственной премии СССР. Был в числе соискателей и Александрович, но в последний момент что-то поменялось, и премия досталась другому претенденту. Во время банкета начальник пароходства отечески хлопал по плечу Анатолия Васильевича: «Не расстраивайся, ты молодой. У тебя все еще награды впереди...» А вряд ли не знал начальник, что претендент, которым заменили Александровича, был моложе последнего...

«Что ж, всяко бывает, не за награды работаем», - по-своему рассудил Анатолий Васильевич, так тема и исчерпалась.

Другой рождавшийся грандиозный проект морских грузоперевозок в Арктике был связан с интенсивным развитием Норильского горно-металлургического комбината. И опять достойной альтернативы морскому завозу грузов в главный порт норильчан - Дудинку - не было. Первым вместе с начальником пароходства В. А. Игнатьюком в Норильск поехал Александрович. В жесточайшие сибирские морозы мурманских гостей встречали очень тепло. Промышленники заверили их: нет альтернативы морским перевозкам грузов, необходимых для развития комбината, уже тогда становившегося главным валютным цехом СССР за счет экспорта никеля. На решение грандиозных по масштабам задач ушли последние десятилетия Советской страны, за которые мурманчане успели не только обновить свой транспортный флот, но и освоить на Дудинской линии новые серийные атомные ледоколы в дополнение к знаменитому первенцу «Ленину». Потом Александровичу было доверено возглавить рабочую группу по организации транспортно-технологической системы вывоза нефти с месторождений Тимано-Печорской провинции. В процессе этой многоплановой работы Мурманское морское пароходство впервые в мире создало арктический подводный перегрузочный комплекс для вывоза добытой нефти судами на мировой рынок. И были заслуженные государственные награды: орден Дружбы народов, медаль «За трудовую доблесть» и другие. Но награды хранятся дома и надеваются лишь по праздникам. Куда более ценно доверие партнеров, которое приходит к человеку с годами и делами.

Сама жизнь закрепила об Александровиче мнение: если дал слово, другого решения не последует. Ни-

когда его обещания не становились разменной монетой в деловых отношениях. Об этом вспомнили, когда стал вопрос о сохранении в качестве музея первого атомного ледокола «Ленин». Что там о сохранении, говоря откровенно, о спасении символа советской эпохи, который стал почти никому не нужен в смутные годы российских реформ. У Анатолия Васильевича был выбор. Куда было спокойней и материально прибыльней уйти в нарождавшийся частный шиппинговый бизнес - в его личном деловом багаже опыт, знание рынка, наконец, годами наработанные связи... Возглавить некоммерческий фонд поддержки атомного ледокола «Ленин» его уговорили друзья и коллеги по работе в морском транспортном комплексе Мурманска. Поддержку обещали многие: кто-то сдержал слово, выделил из фондов своего предприятия или компании необходимые финансы, кто-то не успел это сделать, скоростистжно уйдя из самой жизни, нашлись и такие, у кого слово разошлось с делом...

А процесс преобразования ледокола в музей было уже не остановить, нередко Александровичу приходилось теперь действовать уговорами, убеждением, но средств все равно не хватало. Увы, нашлись в Мурманске и такие новоявленные руководители, кто начал подавать на фонд иски за просрочку платежей, и теперь в придачу к долговым нагрузкам на Анатолия Васильевича ложились нагрузки нервные: не привык он быть заложником принятых обязательств. И все же дело двигалось и даже расширялось. Именно по инициативе Александровича береговая зона, примыкающая к стоянке атомохода «Ленин», была преобразована в морскую набережную, пусть небольшую, скромную, но без нее город-порт утрачивает своеобразие.

Увы, извечное жизненное правило - за все надо платить - не обошло и его. Речь даже не о деньгах: за хлопоты и душевные перегрузки Анатолий Васильевич Александрович сполна заплатил здоровьем. Сначала инсульт и сопутствующие ему болезни, теперь преждевременный уход из жизни. Его похоронили в легендарном Севастополе. Здесь же, на нашей северной земле, самым достойным памятником талантливому руководителю, глубоко честному и порядочному человеку будет первый в мире атомный ледокол «Ленин», ставший на место своей вечной стоянки у причала в Мурманском порту.

Владимир БЛИНОВ.
Фото из архива редакции.

Познакомились мы с ним довольно поздно после моего перехода на работу в Мурманское морское пароходство. Я начинал в техническом управлении атомного ледокольного флота, Александрович тогда уже был директором по эксплуатации. Через 2-3 года жизнь свела нас в центральном аппарате судоходной компании и работа быстро сблизилась.

Анатолия Васильевича отличал демократизм в отношениях с подчиненными. Штормы перестройки, непредсказуемого реформирования экономики в 1990-е годы прошлого века каждый день подкидывали новые задачи в преобразовании деятельности самой судоходной компании. Нередко окончательные решения принимались далеко за пределами офиса на улице Коминтерна, 15, в высоких московских кабинетах. Чтобы отстоять интересы компании, иной раз приходилось ежедневно готовить по два-три письма в свое министерство или в центральные ведомства. С утра Александрович приглашал меня как руководителя центра информации и внешних связей, знакомил с очередным московским запросом, тут же обсуждали список специалистов, кто мог бы грамотно и быстро подготовить необходимые для ответа данные. Список передавался в руки его секретарю, которая не только озвучивала задачу каждому, но и сообщала время итоговой общей встречи в кабинете первого заместителя генерального директора. На самих же совещаниях по выработке нашей единой позиции не было начальников и подчиненных, главенствовало само Дело... После таких летучих мозговых штурмов я стал заходить к любому руководителю пароходства без всякой официальности, нередко деловая часть общения переходила к разговору о лич-

ных планах и даже о близких людях, мы становились как одна семья.

Бывало, сроки выполнения задачи вынуждали долго засиживаться на работе. Но даже в 11 часов вечера можно было застать на работе, за просто зайти, посоветоваться с заместителем генерального директора... Тема для разговора всегда находилась. Обо всем, происходившем в Арктике, он знал не понаслышке. Профессиональный, или, как еще говорят, карьерный рост Александровича совпал со становлением Мурманского пароходства как главной судоходной компании в Западном районе Арктики. И здесь стоит особо выделить два направления деятельности пароходства конца 60-70-х годов прошлого века.

Мало кто сегодня вспоминает, что фундамент нынешних впечатляющих проектов вывоза нефти и газа с полуострова Ямал закладывался именно в те, далекие уже советские годы. Разведка, освоение, обустройство ямальных месторождений требовали сотен тысяч тонн строительных материалов, несметное количество самой разнообразной техники для геологических изысканий. Более подходящего пути их доставки, чем морской, в условиях вечной мерзлоты не было, но короткого заполярного лета не хватало, чтобы завезти все грузы. В итоге родилась совершенно новая технология выгрузки материалов на необорудованный берег в зимних условиях. Говоря проще, ледовый припай полуострова Ямал в зимние и весенние месяцы становился гигантским причалом, на который доставляли грузы транспортные суда Мурманского морского пароходства, ведомые ледоколами. А дальше по льду эти грузы с добрый десятков километров до берега везли обыкновенные грузовики. Выигрыш



Поздравляем вас, коллеги!

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

Мокшин Сергей Михайлович - боцман т/х «Всеволод Белецкий»;
Аникина Татьяна Гавриловна - уборщик служебных помещений группы хозобслуживания зданий управления;
Шалак Василий Павлович - моторист 1-го кл.-токарь-кладовщик т/х «Котлас»;
Невмержицкий Валентин Иванович - боцман т/х «Михаил Кутузов»;
Яковлева Татьяна Григорьевна - горничная гостиницы «Моряк»;
Чеботарь Иван Александрович - старший моторист-матрос т/х «Заполярье»;
Чиргун Валентин Васильевич - электромеханик т/х «Грумант»;

Кознаков Сергей Михайлович - 1-й старший электромеханик л/к «В. Игнатьев»;
Дорофеев Александр Дмитриевич - старший помощник капитана т/х «В. Ткачев»;
Антипов Владимир Иванович - старший помощник капитана т/х «Клавдия Еланская»;
Коржавин Алексей Евгеньевич - старший сменный диспетчер по флоту отдела оперативной работы флота;
Лопинцева Светлана Анатольевна - начальник отдела контроля собственности.

Вам, родившимся в октябре 1948, 1953, 1958, 1963, 1968, 1973, 1978, 1983, 1988 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия! Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 90-летием

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 Брониславовну - уборщицу отдела АСУ информационно-вычислительного центра, проживающую в г. Мурманске. Стаж работы 21 год.

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

С 85-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 - бортовую проводницу теплохода «Вацлав Воронский», проживающую в Республике Мордовия. Стаж работы 9 лет.

С 80-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.

Белавина 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 75-летием

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

С 70-летием

Темкину Надежду Николаевну - ветерана труда, инженера ММП, отработавшую в компании более 17 лет, ныне проживающую в городе Мурманске.

Селезневу Людмилу Степановну - ветерана компании, вахтера отдела КТР, отработавшую в компании более 11 лет, ныне проживающую в Белгородской области.

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



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 28 сентября 2018 года на 86-м году ушла из жизни ветеран пароходства, старший инженер управления **Соколова Элеонора Викторовна**, отработавшая в ММП 31 год. Элеонора Викторовна проживала в Новгородской области.

1 октября на 80-м году ушел из жизни почетный полярник, почетный работник морского флота **Александрович Анатолий Васильевич**, более 32 лет отработавший в Мурманском морском пароходстве.

А. В. Александрович в 1966 г. окончил Одесский институт инженеров морского флота. В 1966-1999 гг. - сменный диспетчер, групповой диспетчер по флоту, инженер-диспетчер службы эксплуатации флота, начальник отдела оперативного планирования, начальник службы эксплуатации флота, заместитель начальника по эксплуатации флота и портов, директор по эксплуатации флотов, 1-й заместитель

генерального директора ОАО «Мурманское морское пароходство». Руководил рабочей группой по разработке транспортно-технологической схемы вывоза нефти с месторождений Тимано-Печорской провинции (1998). Инициатор разгрузки судов на ледовый припай, экспериментальных перевозок грузов на полуостров Ямал, круглогодичной навигации в Западном районе Арктики.

После выхода на пенсию в 1999 году возглавил некоммерческую организацию «Фонд поддержки атомного ледокола «Ленин», внес огромный вклад в дело сохранения первенца атомного ледокольного флота. А. В. Александрович был инициатором реконструкции береговой черты и причального фронта - строительства набережной в районе морского вокзала г. Мурманска.

Награжден орденом Дружбы народов, медалью «За трудовую доблесть», «300 лет Российскому флоту», двумя медалями ВДНХ. В 2009 году Анатолий Васильевич был признан лауреатом премии им. В. С. Маслова.

5 октября 2018 года на 82-м году ушла из жизни ветеран труда **Нечаева Лилия Ивановна**, отработавшая в пароходстве более 11 лет.

23 октября на 88-м году ушел из жизни **Егоров Руслан Иванович**, ветеран ММП, ветеран труда, капитан Мурманского морского пароходства, награжденный орденом «Знак Почета» и знаком «За безаварийную работу». 51 год своей жизни Руслан Иванович отдал Мурманскому морскому пароходству, где работал капитаном на судах.

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





ОСЕННИЙ ЭТЮД

**Есть в осени первоначальной
Короткая, но дивная пора -
Весь день стоит как бы хрустальный,
И лучезарны вечера...
Пустеет воздух, птиц не слышно боле,
Но далеко еще до первых зимних бурь.
И льется чистая и теплая лазурь
На отдыхающее поле...**

Ф. И. Тютчев.



Осень. Середина октября. Еще балует нас погожими деньками. Люблю это время года. Осенняя погода то брызжет красками листвы, залитой солнцем, то прохладные дожди наполняют ароматом засыпающих трав и создают необычайно уютную атмосферу в наших домах, где за чашкой чая под теплым пледом можно предаться воспоминаниям о минувшем лете или просто помечтать.

Именно в это время мы решили последний раз съездить на рыбалку.

Выехали в пятницу днем. Но на место прибыли уже затемно. Я впервые была в этих местах. Это рядом со станцией Лапландия. Два озера (глубокое и мелкое), соединенные протокой. На карте они без названия, но рыбаки называют глубокое Смоляным озером.

На мелком озере мы быстро поставили палатку и разожгли костер. Бы-

стренько поели и пошли к озеру набрать воды. Вот тут начались сюрпризы.

Спустившись к берегу мы обнаружили, что озеро замерзло! Пришлось топором рубить лед, чтобы набрать воды.

Справившись с этой задачей, мы отправились на глубокое озеро добывать налима и щуку.

От проселочной дороги до озера идти лесом минут пятнадцать. Решили не брать с собой лодку, а сначала проверить, есть ли на этом озере лед.

Шли бодро. Налобные фонарики выхватывали из темноты заledenевшую тропинку. Как интересно в ночном лесу... Таинственно и сказочно.

Изумрудными пледами меж кочек и корней расстилается мох, а на нем, как созвездия, вкрапления белого ягеля, который при свете фонариков вспыхивал неоновым светом. Идешь по тропе через перевернутое небо! Красота!

Фонарики выхватывают то окоченевшие голые деревья, застывшие во время безудержного танца, то стройные зеленые елочки. Фантазия рисует замысловатые сюжеты сказок.

И вот мы вышли к глубокому озеру. Хорошо, что не понесли с собой резиновую лодку. И здесь лед покрыл озеро. Правда, на метров шесть от берега и более тонкий, звонкий, прозрачный и острый, как бритва. Прорежет лодку в раз. Пришлось расставлять вдоль берега донки, предварительно разбив лед.

Вернулись к палатке. Попили травяного чайку и улеглись спать под шепот осеннего леса.

Утром я проснулась от холода. Выбравшись из палатки, занялась костром, чтобы приготовить завтрак. За ночь остатки чая и вода в котелке за-

мерзли. Пришлось размораживать на костре.

Пока огонь отогревал застывшую воду, я спустилась к озеру. Тишина. Озеро мерцает изморозью. Через прогалы облаков местами пробивается солнце. Прорубь затянуло молодым ледком. Вдруг позади себя я услышала негромкий вскрик. Повернулась и увидела низко летящего лебедя. Дух захватило от этого великолепного зрелища. Он летел неспешно, медленно взмахивая белоснежными крылами, залитый робкими лучами солнца. Большой, сильный, величавый, в золотисто-розовом сиянии. И один! Восхищение и восторг с пронзительной ноткой тоски. Я не могла отвести глаз. Так и стояла, смотря ему вслед.

Вернувшись к костру, занялась приготовлением завтрака. После него мы отправились проверять расставленные ночью снасти. Лес совсем по-другому видится днем. Небо затянули низкие облака. Морозное дыхание северной осени прогнало таинственность с ветвей. Земля готовится к зимнему сну, прикрываясь опавшей листвой. Над озером то и дело зависал тонкий ледяной звон. Заморозки прогнали рыбу в глубину, и приманки остались даже нетронутыми.

Весь день прошел в неспешных разговорах, заготовках хвороста, прогулках по лесу.

Рядом с нашей палаткой почти безбоязненно резвились лесные мышки. Было очень интересно наблюдать за их играми. Вдруг мышей как ветром сдуло. Мы недоуменно переглянулись: что могло их напугать? И увидели, что прямо над нами летит сова. Низко, медленно и тихо. Она тащила в когтях добычу.

В первых сумерках мы снова отправились проверять снасти.

Первой нас встретила белка. Она прыгала прямо по дороге, а при нашем приближении забралась на дерево и оттуда наблюдала за нами. Зверек уже начал менять окрас. Голова и хвостик еще рыжие, тело уже серенькое.

Вторая встреча - куропатка. Эта модница уже в белоснежном наряде. Важная, бровь черная. Позволила нам полюбоваться собой, но держалась на расстоянии.

На обратном пути повстречали рябчика. Смешное суетливое создание. Метался между кочками, то приближаясь к нам, то удаляясь.

Вернувшись к палатке мы неспешно приготовили ужин. Посиделки у костра восхитительны! Прохладный воздух в сочетании с теплом живого огня приводит душу и тело в мир гармонии и покоя. И тишина... изредка нарушаемая потрескиваем костра или писком пригревшихся под палаткой мышат.

И вот очередной сюрприз - начался дождь. Сначала редкие робкие капли-разведчики, а потом вода с небес сплошным потоком! Быстро убрали вещи под навес, прикрыли костер от залива и забрались в палатку.

Несмотря на то, что было всего-то начало девятого вечера, я неожиданно заснула почти мгновенно. Сквозь сон я слышала, как дождик менял ритм и силу, как ветер поднялся и снова затих. Так и не попав к нам в палатку, к утру они утихли, оставив после себя сырой осенний беспорядок, прикрыв его туманом.

На утро мы снова проверили снасти. Опять без улова. Хотя... рыбу мы видели! На мелком озере под панцирем льда почти у самого берега лениво ходил налим. Ну и ладно! Пусть жирует, может, в следующем году свидимся. И порадуемся свеженькой ухе.

Удивительно, но на моей памяти это первая неуспешная рыбалка, которая не разочаровала нас и не испортила настроения.

Мы просто хорошо провели время на природе. Закружили сезон пеших походов и рыбалки.

Галина СТРИГУНОВА.
Фото автора.

