

Сделаем природу чище!

■ СГУВТ признан «зеленым вузом». Как будущие речники спасают природу от экологической катастрофы?



стр. 3

Флот под надежным контролем

■ 21 января отпраздновал юбилей Владимир Алексеевич Макаров, директор Западно-Сибирского филиала Российского Речного Регистра



стр. 2

На Вахте

речники Обского бассейна



Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№1 (23)

28 января
2019 года

Марафон ремонтных работ

В ООО «Бийский речной порт» полным ходом идут ремонтные работы: уже сегодня готовность флота к навигации 2019 года приближается к 50%. Успеть окончить ремонт к началу сезона важно еще и в связи с подписанием соглашения о развитии водного транспорта в границах Алтайского края. Понимание этого добавляет рвения и так всегда ответственно подходить к своим задачам работникам Бийского речного порта.

Начало года ознаменовалось проведением в Барнауле совещания по развитию внутреннего водного транспорта в границах Алтайского края на 2019-2021 годы. Здесь решался стратегически важный для местного флота вопрос: будет ли продлено соглашение о сотрудничестве в сфере реализации проекта развития транспортной инфраструктуры внутреннего водного транспорта в границах Алтайского края? Ответ однозначен: конечно, будет! Документ планируется подписать к концу января. В связи с этим ожидается увеличение объема перевозок, а значит, транспортный флот и крановая механизация должны всю навигацию быть в рабочем состоянии.

Для этого задолго до межнавигационного периода в ООО «Бийский речной порт» началась подготовка к работам: еще летом начали закупать расходные материалы, необходимые для проведения ремонта теплоходов, барж и крановой механизации, была подготовлена площадка для подъема баржи-площадки проекта 942А. Осенью она была поднята на стапеля. И сразу же работники приступили к капитальному ремонту, ведь предстояло провести полную замену днищевой части корпуса судна.

Ремонт флота, начавшийся в прошлом году, продолжился в этом: после Нового года были доставлены новые дизель-редукторные агрегаты для буксирного теплохода РТ-454. В данный момент идет подготовка к их установке. Марафон ремонтных работ продолжится всю зиму: с первого февраля начнут приводить в порядок порталный кран «Альбатрос», затем приступят к работам на порталном кране ГАНЦ-7 и ГАНЦ-5 — подготовка к ним шла весь декабрь и январь. На очереди — ремонт на плавучей дробильно-сортировочной установке, что также обосновано задачами на очередную навигацию: планируется увеличение производства щебня, поэтому необходим ее качественный ремонт. Также запланированы ремонтные работы на сортировочной установке, благодаря которой производится строительный песок и гравий различных фракций. Но хотя задачи немалые, в ООО «Бийский речной порт» уверены, что легко справятся с ними и откроют навигацию 2019 года «в полной боевой готовности».

Виктор МАРКОВ



На барже-площадке проекта 942А планируют полностью заменить днищевую часть корпуса

С остальными фото можно ознакомиться на сайте ЗАО «Сибречпроект» www.sibrechprojekt.ru



Жатай.

От слипа к судоверфи

Первоначально организованный как пункт отстоя речных судов Жатайский судоремонтно-судо-строительный завод ведет свою историю с 1943 года. Слип в составе ЖССЗ введен в эксплуатацию в 1963 году. Он позволил обеспечить судостроение, межнавигационный ремонт судов. Но настало время сооружению обрести новую жизнь.

Отработав без малого 40 лет, судостроительно-судоремонтное предприятие уже не в полной мере обеспечивало потребности речников и само нуждалось в реконструкции.

Развитие Арктики как шаг к реконструкции

Работы по реконструкции наклонной части слипа были выполнены по документации, разработанной «Сибречпроект» с участием НИИ транспортного строительства «ЦНИИС» еще в 2003 году.

Тогда, в ходе проектных работ, по предложению генподрядчика ОАО «Саха Трансмост», была принята конструкция подводного участка наклонной части — по неразрезным балкам на опорах из облобок большого диаметра. Инженер по призыванию и генеральный директор ОАО «Саха Трансмост» по должности В.Н. Мазур предложил оригинальные конструктивные решения неразрезных пролетных строений, опор и узлов их опирания. Они обеспечили высокое качество выполнения работ на подводном участке без традиционного при реконструкции устройства перемычки в Жатайской протоке и осушения котлована.

В 2004 году также были завершены работы по реконструкции горизонтальной части слипа в соответствии с технической

документацией, разработанной «Сибречпроект», с увеличением количества подъемных путей с 7 до 11 шт. и грузоподъемности поднимаемых судов.

Сегодня у крупнейшего перевозчика Ленского бассейна ПАО «ЛОПП» эксплуатируется порядка 400 судов, срок эксплуатации которых превышает 35 и более лет. Однако принятая девять лет назад «Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» опять поставило перед ЛОРП вопросы по модернизации сооружений его дочернего предприятия — Жатайской ремонтно-эксплуатационной базы ЛОРП.

Впоследствии проект масштабной реконструкции завода в поселке Жатай вошел в государственную программу «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». Реализация проекта, который запланирован на 2019-2021 годы, позволит обновить устаревший флот, обеспечивающей завоз грузов в арктические районы Якутии.

Развивать флот начинаем сегодня

Для реализации намеченного создано юридическое лицо — ООО «Жатайская судоверфь», выступившее заказчиком на строительство.

Генеральным проектировщиком по разработке проектной документации «Модернизация и развитие российских мощностей по созданию современного речного флота для внутренних водных путей» выступило Акционерное общество «Центр технологий судостроения и судоремонта» ПФ «Союзпроектверфь» (г. Санкт-Петербург). Инженерные изыскания выполнены ООО «Якутгазпроект» (г. Якутск). Проект модернизации гидротехнических соору-

жений выполнен ЗАО «Сибречпроект».

Проектные решения предусматривают строительство основных сооружений верфи в составе: блока корпусных производств размерами в плане 140x180 м оборудованного мостовыми кранами грузоподъемностью до 60 т и устройствами термостабилизации вечномерзлых грунтов основания; новых открытых стапельных мест длиной 360 м; подкрановых путей для нового козлового крана г/п 50 т.

Расчетная годовая производственная программа судостроения предполагает строительство 10 единиц флота, в том числе: буксир-толкач типа «ОТ-2000», наливной танкер-толкач пр. RT63, сухогрузный толкач пр. RD63, наливная баржа пр. ROB21 и сухогрузная баржа пр. RDB21. Также на предприятии предполагается осуществлять судоремонт судов вспомогательного флота, модернизацию и утилизацию судов.

Финансирование проекта с общим бюджетом 5,73 млрд. руб. планируется осуществлять с использованием средств федерального бюджета и собственных средств заказчика.

В ноябре 2017 года в АО «ЦТСС» ПФ «Союзпроектверфь» состоялся научно-технический совет по проектируемому объекту, в работе которого приняли участие и специалисты ЗАО «Сибречпроект». Согласно положительному заключению Главгосэкспертизы России в отношении проектной документации «Модернизация и развитие российских мощностей по созданию современного речного флота для внутренних водных путей» и результатов инженерных изысканий сделан вывод, что документация соответствует установленным требованиям, а сметная стоимость строительства определена достоверно.

Андрей КОЛЕДА, ЗАО «Сибречпроект»

Планы на год: не останавливаться на достигнутом

На Новый год принято составлять виш-лист желаний на следующий год: люди обещают себе избавиться от вредных привычек, съездить в отпуск, похудеть. Есть такой лист и у ФБУ «Администрация Обского БВП». Мы узнали, что запланировали на 2019 год начальники филиалов администрации, и какие успехи прошлого года хотели бы повторить.

Сила — в коллективе

Работу филиала в прошлом году можно оценить на «отлично». Для обеспечения безопасности судоходства в результате проведения комплекса путевых работ были достигнуты следующие показатели по видам работ:

— в процессе русловых изысканий выполнено 4 114,8 пог. км промеров глубин, в том числе для создания и обновления баз электронной навигационной карты;

— в процессе сплошного и местного траления фактически протралено 60,7 кв. км судовых ходов;

— в процессе дноочистительных работ удалено 152,6 тонн карчей с судовых ходов;

— объем дноуглубительных работ для поддержания заданных габаритов пути составил: на р. Катунь — 85,6 тыс. м³, разработано 2 переката; на р. Обь — 1218,7 тыс. м³, разработано 22 переката.

Над поставленными задачами по выполнению производственно-опера-

тивного плана работал весь коллектив Барнаульского РВПиС. Следует выделить следующих работников обстановочных теплоходов: «Путейский-89», «Путейский-7», «Путейский-200», «Снегирь», «Чибис», «Путейский-94». Также внимания заслуживают экипажи русловых изыскательских партий ИРП-18 и ИРП-5, теплоходов «Прибой», «Струя», «Перевал». Слаженной работой порадовали экипажи землечерпательного флота: «Обский-1006», «Обская-103», «Обский-720». И есть уверенность, что с их помощью в навигацию 2019 года удастся достигнуть отличных результатов.

Безопасность гарантируем!

В навигацию 2019 года перед Колпашевским РВПиС стоит задача по обеспечению безопасности судоходства в границах филиала. В прошлом году с этой задачей успешно справились. Филиал обслуживает 702 км водных путей с гарантированными габаритами и освещаемой обстановкой и 1170 км путей с гарантированными габаритами и светоотражающей обстановкой.

Особо следует выделить бригады, работающие на объединенных обстановочных участках: на их плечи в течение навигации лежал большой объем работ и высокая ответственность. Объединенные бригады работали на т/х «Межень» и «Чирок», протяженность обслуживаемых участков составляла 150 км и 193 км соответственно. Отдельно следует выделить

работу изыскательской русловой партии №9. В течение навигации партией было произведено 40 съемок, выполнено 2415 пог. км промеров. Также была произведена съемка реки Васюган для создания баз электронной карты.

Год без происшествий

В прошлом году с поставленными задачами Томский РВПиС справился в полном объеме, в границах филиала не было допущено ни одного транспортно-происшествия по вине работников пути.

— Из новых технических усовершенствований хотелось бы отметить закупку и установку жидкотопливных судовых котлов взамен твердотопливных на четырех путевых теплоходах, — отмечает начальник филиала А.В. Кондрашов. — На предстоящую навигацию 2019 года перед Томским РВПиС по-прежнему будут стоять задачи по обеспечению безопасности судоходства на подотчетных участках рек Томь и Обь, недопущению транспортно-происшествий. Продолжится работа по замещению береговых знаков, изготовленных из традиционных материалов (древесины), на знаки из металлического проката и полимерных материалов, более долговечных и стойких к метеоусловиям нашего региона.

Ориентир на новые технологии

В навигацию 2018 года в Новосибирском филиале РВПиС ввели в

эксплуатацию два земснаряда. Земснарядом «Аган» за время навигации разработано 11 перекатов, извлечено 634 тыс. м³ грунта. Земснаряд «Васюган» был введен в эксплуатацию после капитального ремонта главного двигателя, были проведены испытания в ходе работы, разработано два переката.

Пересмотрена работа изыскательских русловых партий. В этом году ИРП-12 разместились на теплоходе «Юрок» и, став более мобильной, успевала производить проверку качества сданных дноуглубительных прорезей контрольными промерами. ИРП-22 в навигацию базировалась на земснаряде «Аган» и оперативно обеспечивала транзитные дноуглубительные работы плановым материалом.

В своей работе коллектив филиала всегда старается внедрять новые технологии. В 2018 году путевцами было установлено более 12 береговых знаков из нетрадиционных материалов. Это поликарбонат и металл, которые в эксплуатации должны зарекомендовать себя как долговечные и не требующие обслуживания. В навигацию 2019 года планируется изготовить и установить 16 перевальных знаков. Ведутся постоянные работы по поиску и применению современных материалов. «Планы на будущее — не останавливаться на достигнутом, приложить больше усилий, чем в этом году, и работать более эффективно», — говорят в филиале.

Ася МАЛЮТИНА



В 2018 году путевцами было установлено более 12 береговых знаков из современных материалов.



По плану весь судоремонт в ООО «Грузовой терминал Обь» должны закончить 12 апреля

Судоремонт в центре внимания

Межнавигационный период для работников речного флота — время напряженное: нужно успеть подготовить судна к началу навигации. ООО «Грузовой терминал Обь» не исключение — судоремонт здесь сгондья в разгаре, работа кипит с утра до вечера.

Подготовка к ремонту начата в первые дни осени: были определены объемы и виды работ, размещены заказы на закуп запчастей. В осенний период провели доковый ремонт теплохода РТ-369 (проект 911). Произвели работы по ремонту ВРК: наплавку, проточку валов, замену втулок, ремонт винтов, рулевых насадок.

В межнавигационный период 2018-2019 годов большой объем судоремонтных работ приходится на теплоход РТ-452 (проект Р-14А). Он отработал всю навигацию, по окончании которой был поставлен в док. Ремонт его еще не закончен, но и сделать запланировали нема-

ло: в первую очередь нужно произвести замену подводной части корпуса (ведется частичная замена шпангоутов, топливных танков, раскрепление корпуса под разряд О). После этого ожидают ремонта внутренние жилые помещения, которые фактически будут построены заново. Кроме того, РТ-452 предстоит модернизация: руководством компании принято решение заменить двигатели 6ЧСП18/22 на новые моторы Тутаевского моторного завода ТМЗ 8481.10, работающие в паре с реверс-редукторами корейского производства. Также заканчивается работа по отделке жилых помещений на БМ-5 (проект «Ангара») и на вспомогательном судне РП-24.

До выхода в навигацию 2019 года на всех буксирах, плавучих кранах и баржах пройдут текущие ремонтные работы. Не забыта и береговая крановая механизация: большое внимание уделено техническому состоянию порталных кранов «Альбатрос» и «ГАНЦ». Объемы

проделанной работы впечатляют, но сделать предстоит еще многое.

По словам директора ООО «Грузовой терминал Обь» Константина Николаевича Черничина, несмотря на позитивные сдвиги, есть и проблемы: в навигационный период отмечается недостаток командного состава на судах, приходится собирать людей со всего Обского бассейна, к примеру, уже два года предприятие не может найти механика по плавучим и порталным кранам. Толчком к развитию флота в регионе стало Соглашение о сотрудничестве, заключенное в 2015 году между администрацией Алтайского края, ООО «Бийский гравийно-песчаный карьер», ООО «Малетинский каменный карьер» и предприятиями речной отрасли края. Оно позволило обеспечить флот стабильной работой на весь навигационный период, а дноуглубительные работы, проводимые в рамках Соглашения, существенно улучшили навигационную обстановку на реках Катунь и Обь.

ЮБИЛЕЙ

Поздравляем!

От всего коллектива ООО «Бийский речной порт» и от себя лично поздравляю с юбилеем Владимира Алексеевича МАКАРОВА, директора Западно-Сибирского филиала Российского Речного Регистра! За долгие годы сотрудничества Ваши деловые качества, готовность оказать содействие и вместе с тем требовательность и принципиальность в решении поставленных задач, снискали Вам уважение со стороны всего нашего коллектива. Желаем Вам успехов и процветания, реализации всех начинаний. Пусть надежной основой достижений станут Ваш талант руководителя, доверие и поддержка коллег, партнеров, верность друзей.

Виктор ФРАНК, генеральный директор ООО «Бийский речной порт»

Уважаемый Владимир Алексеевич!

Благодарим Вас за многолетний добросовестный труд по наблюдению за ремонтом и техническим состоянием речного флота Обского бассейна. Желаем Вам сибирского здоровья, кавказского долголетия, любви родных и близких, финансового благополучия.

ООО «Сибирская буксирная компания»

Опыт новый — технология знакомая

Две нефтеналивные баржи для судоходной компании «АЛРОСА-Лена» сегодня строят на Самусьском судостроительно-судоремонтном заводе. Подобных заказов здесь не было давно, но опыт сотрудников предприятия позволяет без труда справиться со всеми нюансами работы.

К строительству барж грузоподъемностью 2 тыс. тонн каждая на Самусьском судостроительно-судоремонтном заводе приступили еще в августе прошлого года и сейчас достигли этапа формирования корпуса. Уже сделано несколько цилиндрических блоков, в данный момент производится стыковка корпуса. К марту все работы с корпусом планируют закончить. После этого сотрудники завода приступят к монтажу систем и дополнительного оборудования, предполагаемого по проекту, разработанному фирмой АО «РПЦ-КБ «Стапель» (Ростов-на-Дону).

— Раньше мы в основном строили сухогрузные баржи — паромные, баржи-площадки. Буквально в прошлом году делали паромную баржу. Грузоподъемность ее была 500 тонн: это меньше, чем у барж, заказанных «АЛРОСА-Лена», но, тем не менее, по типу судна, по технологии сборки она идентична нынешнему заказу. Поэтому опыт у нас есть, и хотя при строительстве нефтеналивных судов есть определенные технологические нюансы, мы с ними успешно справляемся, —



говорит Олег Ушаков, директор Самусьского судостроительно-судоремонтного завода. — В техническом задании заказчик указал определенные параметры, которые требуется выполнить: при грузоподъемности 2000 тонн осадка баржи не должна превышать 2 метра, так что суда получают относительно мелкосидящие. Для того чтобы обеспечить при заданной грузоподъемности такую осадку, мы использовали максимально возможные габариты баржи по длине и ширине, чтобы ее можно было использовать на мелководье. Это необходимо из-за особенностей верховья реки Лены, где они будут в дальнейшем эксплуатироваться.

По словам Олега Ушакова, у барж специфическая экологичная конструкция — они имеют двойные

борта и двойное дно. Конструкция исключает, чтобы топливо и речную воду разделяла только одна стенка. Таким образом, если произойдет повреждение корпуса баржи, топливо не попадет в реку.

Закончить строительство на заводе планируют к июлю 2019-го. Тогда новые суда перейдут в руки специалистов АО «Томская судоходная компания» — именно им предстоит перегнать построенные баржи по Оби. Затем через Карское море их проведут в море Лаптевых, а оттуда в бассейн реки Лены, где передадут заказчику. И вполне возможно, что эта совместная работа станет «первой ласточкой» крепкого сотрудничества Самусьского судостроительно-судоремонтного завода и судоходной компании «АЛРОСА-Лена».



Юные сибиряки стали участниками морского многоборья



20 и 21 января 2019 года на базе НКРУ им. С.И. Дежнёва прошли традиционные городские соревнования по прикладным видам морского многоборья «Юный моряк».

Учредителем соревнования выступил департамент образования мэрии Новосибирска, организаторами — ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта», НКРУ им. С.И. Дежнёва и детский морской центр «Каравелла» им. А. Москаленко. Кроме этого, СГУВТ совместно с ДМЦ «Каравелла» выступили как региональные представители Морского федерального ресурсного центра дополнительного образования детей.

В соревнованиях по морскому многоборью приняли участие 150 юных моряков в возрасте 10-18 лет, объединенных в 32 команды. В основном это городские коллективы,

которые участвуют в соревнованиях не первый год: КЮМ «Норд-Ост», КЮМ «Фиорд», команда ДМЦ «Флагман», «Сибирские юнги», также команды, которые входят в объединение «Мужество, героизм и воля», ВПК «Искра», НКРУ им. С.И. Дежнёва и ГБПОУ НСО «Новосибирский речной колледж».

Главный судья соревнований — мастер спорта СССР по морскому многоборью, руководитель КЮМ «Норд-Ост» Александр Ишук пожелал участникам встречи честной и бескомпромиссной борьбы. И состязание началось...

Юным морякам предстояло продемонстрировать судьям свои умения



в прикладных видах дисциплин: вязание морских узлов на время (такелаж), тест на знание устройства шлюпки, штурманское дело — умение прокладывать курс по карте, стрельба из пневматической винтовки и физическая подготовка гребцов (отжимание, приседание, пресс), а также плавание.

Один из наиболее сложных видов многоборья — флажный семафор. Юный сигнальщик с помощью флажков передает сообщение, которое товарищ по команде должен расшифровать. При этом каждой букве или знаку соответствует определенное положение рук с флажками.

В результате упорного, но честно противостояния, первое место в командном зачете среди юношей младшей возрастной категории завоевала команда городского цен-

тра физической культуры и патриотического воспитания «Виктория». Среди девушек первое место присудили команде «Штурман» ДМЦ «Флагман».

Среди юношей и девушек средней возрастной группы первое место одержала команда ДМЦ «Каравелла». Среди юношей старшей возрастной категории лидирующее место также заняла команда ДМЦ «Каравелла». И в жесткой и бескомпромиссной борьбе среди девушек старшей возрастной группы приз лидера достался команде Клуба юных моряков «Норд-Ост».

Всем командам-победителям вручены дипломы и кубки, а призерам в личных первенствах — медали и памятные подарки от компании «Союз Марин Групп».

СГУВТ развивает «зелёные технологии»

За большой вклад в развитие «Зеленых технологий» и волонтерского движения на базе университета заместитель губернатора Новосибирской области Александр Дубовицкий вручил коллективу ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» Благодарственное письмо.

Александр Дубовицкий оценил профессионализм и опыт преподавательского состава и поблагодарил за бескорыстное участие в судьбах конкретных людей.

— Прошедшие Год экологии и Год добровольца (волонтера) показали, что в Новосибирской области много людей, которые участвуют в решении экологических проблем. Уверен, что в 2019 году удастся расширить географию мероприятий экологической направленности и привлечь больше жителей региона, — подчеркнул заместитель главы региона.

В рамках Года волонтера университетом было проведено множество акций по сохранению и восстановлению природных ресурсов: посадка деревьев, очистка прибрежных зон от мусора и др. Активно продолжается взаимодействие министерства и СГУВТ по вопросам национального проекта «Экология» и экологического воспитания. Студенты СГУВТ приняли участие в Сибирском эколого-промышленном форуме, который проходил на базе Экспоцентра 29 ноября, на котором было подписано трехстороннее соглашение о сотрудничестве между СГУВТ, межрегиональной общественной экологической организацией «ЭКА» и Министерством природных ресурсов и экологии Новосибирской области.

ВНИМАНИЕ
КОНКУРС

В прошлом номере мы дали старт творческому конкурсу «Речные истории». И вот в редакцию уже пришла первая конкурсная работа, которую мы и публикуем.

Уважаемые читатели, присылайте и вы свои веселые, страшные, грустные — самые разные — истории, связанные с личным опытом работы в речной отрасли. Рассказы принимаются до 11 марта по почте: 630048, г. Новосибирск, ул. Римского-Корсакова, 22 или по электронной почте: ask20@mail.ru. Напомним, что присланные работы должны быть не больше одного листа формата А4 рукописного текста или от 1500 до 3000 знаков с пробелами в печатном варианте.

Ежемесячно рассказы будут публиковаться на страницах газеты «На вахте», а авторы трех, признанных конкурсным жюри лучшими, получат подарки. В апреле будут объявлены имена победителей, так что не забудьте подписать вашу работу!

С Положением о конкурсе и условиями участия можно ознакомиться на сайте <http://www.obvvp.ru/>.



День рождения для каждого человека особенный день. В этот день и солнце светит по-особенному, а если нет, то и ветер дует, и дождь льётся, и даже снег ложится на землю не так, как в обычные дни.

Впрочем, до снега, было еще довольно далеко: стояла та самая пора, про которую поэт когда-то написал: «Унылая пора, очей очарованье». Если бы не монотонный гул двигателей теплохода «Ермак Тимофеевич», толкавшего по речной глади две баржи со стройматериалами, то наверняка можно было бы услышать курлыканье летящих на юг журавлей, крикание уток и крики других птиц.

Сидя в машинном отделении, Роман ничего этого не слышал, но почувствовал, как ему на плечо опустилась чья-то рука. Повернувшись, Роман увидел капитана теплохода, который махнул рукой в сторону выхода.

Охота на уток

Выйдя на палубу, Роман обратил внимание, что уже стемнело и вокруг, кроме огней теплохода и их отражения в речной воде, ничего не было видно. Вдохнул полной грудью свежего воздуха и сквозь рокот дизелей и плеск волн за бортом услышал голос капитана:

— Рома, ты не думай, мы про твой день рождения не забыли. Просто сам понимаешь — мы в рейсе. Но сегодня будет праздничный ужин в твою честь. Будет запеченная утка!

— А где мы утку-то возьмем?

— Иди на бак. Устраивайся поудобнее и смотри.

Устроившись на трапе носового упора, Роман стал наблюдать за происходящим на палубе теплохода. Внезапно на рубке ослепительно сверкнул прожектор. Где-то буквально над головой послышался шелест и в ту же секунду глухой стук. На мгновение прожектор будто погас и загорелся снова. На ярко освещенной палубе лежала разбившаяся о толстое стекло прожектора утка. Роман усмехнулся, вспомнив историю о

том, как барон Мюнхгаузен стрелял в оленя вишневым косточкой. «Она, наверное, прожектор за солнце приняла и полетела к нему, дурында», — подумал он и увидел стоящего рядом капитана.

— И чего мне с ней делать? — спросил Роман.

— Как это что? Неси на камбуз. Надежда Сергеевна тебе поможет с ней управиться. Оттербите её, выпотрошите и запекайте. Тебе же никто не говорил, что эту утку будет запекать кто-то другой. В конце концов, кто у нас сегодня именинник?! Кто должен угощать друзей?!

— Как-то я иначе себе представлял всё это...

— Я обещал, что будет праздничный ужин с запеченной уткой? Я тебе утку добыл?! Вот! Теперь шагай на камбуз и подсутишься насчёт ужина! А то есть уже хочется...

Алексей НАЗАРОВ, инженер по ИСО 1 категории службы транспортной безопасности ФБУ «Администрация Обского БВП»

Четыре поколения с одной судьбой

Четыре поколения речников было в семье Виктора Орехова. Повествованием о его семье мы открываем новую рубрику «Династия», где будем рассказывать о семьях, посвятивших жизнь службе на флоте.

Любовь с детства

За спиной Виктора Викторовича Орехова уже 40 навигаций, а если считать все годы, что он ходил по сибирским рекам, выйдет и того больше. Еще его дед и бабушка были речниками: до войны и во время Великой Отечественной работали шкиперами. Бабушка сама командовала лихтером, а глядя на мать, и отец Виктора Орехова решил связать свою жизнь с флотом. Супруга его вместе с ним ходила в рейсы, да и маленького Витю с собой брали — это была единственная возможность летом видаться с сыном.

— Я с малолетства на теплоходе, — вспоминает Виктор Викторович. — Еще когда в школу ходил, то зимой в Новосибирске жил у бабушек и теток, а летом опять на теплоход. Сейчас с этим строго, а раньше свободно можно было детей в рейсы брать, бывало пять-семь малышей в рейсе. Когда мы помладше были, то играли-бегали — были места, где можно было свободно носиться, никому из старших не мешая. Стал постарше — начал в рейсе помогать как мог: где в машине, где в рубке, где на палубе что-то делал.

При таком детстве мог ли Виктор Орехов стать кем-то еще кроме речника? Наверное, мог, ведь родители никогда не неволили его, не заставляли на флот идти. Перед ним после школы лежал мир, пол-



Прошлая навигация у Виктора Орехова была 40-ой

ный самых разных перспектив, но любовь к реке уже прочно засела в душе и, казалось, какой может быть выбор — только Новосибирский речной колледж. Туда и пошел. И никогда не пожалел: река дала ему крепкий заработок, увлекательное дело, любимую жену — с супругой Ириной Виктор Орехов вместе ходит в навигацию. Пока он на вахте, она, повар-матрос по должности, варит для всего экипажа вкусный борщ и печет замечательные пироги.

Подрастает новая смена

Последние 10 лет Виктор Викторович работает в Сибирской буксирной компании на РТ-668. До недавнего времени в его экипаже была не только супруга Ири-

на Анатольевна, но и сын Николай. Он тоже всю жизнь провел на реке. Как и его самого когда-то, Виктор Викторович с малых лет брал сына в рейсы. И тот тоже связал свою жизнь с флотом: как и отец, окончил Новосибирский речной колледж, вместе с Виктором Викторовичем работал в Сибирской буксирной компании. Но в какой-то момент решил, что навигация 2018 года будет для него последней, и стал искать работу на берегу.

— Говорит, устал от воды, — поясняет Виктор Викторович. — Я этого не понимаю, но если человек не хочет, что тут поделаешь?

Да и стоит ли жалеть? Ведь Николаю уже подрастает новая смена Ореховых — внуки Виктора Викторовича, Леонид и Злата, РТ-668 знают, как свои десять пальцев. И если старший Леонид еще и увлекается компьютерами, то для Златы нет большего удовольствия, чем приехать к бабушке и дедушке на теплоход.

— Говорит: «Я лучше с вами буду жить, вы хоть в навигацию ходите, а тут сиди дома да сиди», — рассказывает Виктор Орехов. — Хоть они и ездят круглый год куда-то, путешествуют, а все равно ей больше нравится на теплоходе. Сейчас, конечно, в рейс брать детей не разрешают, но теплоход Злата весь обследовала. Они как раз в Морьяковке живут, так мы пока стоим, выгружаемся, продуктами заговариваемся, она по теплоходу бегаёт — всё уже тут знает и ее знают.

Конечно, говорить о том, что восьмилетняя девочка пойдет по стопам отца, деда и прадеда, пока рано, но то что нелегкий труд их она знает и уважает, можно сказать уже сегодня.

Ася МАЛЮТИНА



РТ-668 стал домом для Виктора Орехова, его сына и внуков

Поздравляем
юбиляров
января!

ФБУ

«Администрация Обского БВП»

- Василий Евгеньевич Гацке, второй помощник капитана — второй помощник механика т/х «Путейский-130» (НРВПГиС)
- Надежда Николаевна Капустина, бухгалтер (БРВПиС)
- Алексей Иванович Смирнов, инженер по радионавигации, радиолокации и связи (ТРВПиС)
- Светлана Тимофеевна Кутурова, главный специалист службы дипломирования, аттестации (администрация)
- Николай Николаевич Малыхин, моторист-матрос несамостоятельного плавучего крана ГК-10 (БРВПиС)
- Елена Валерьевна Рыженкова, главный специалист по кадрам и дипломированию (НРВПиС)

СГУВТ

- Анатолий Федорович Ракшин, заведующий лабораторией СЭУ
- Андрей Алексеевич Манторов, редактор-консультант управления по СивР
- Татьяна Викторовна Дариенко, преподаватель НКРУ
- Наталья Ивановна Баум, сторож
- Файзулла Толеуканович Раисов, начальник АХС

ООО «Сибирская буксирная компания»

- Александр Сергеевич Клепиков, командир крана КПЛ-36-89
- Ольга Николаевна Муравьева, повар теплохода РТ-673

ООО «Грузовой терминал Обь»

- Константин Николаевич Черницин, директор
- Сергей Александрович Сарычев, моторист-рулевой

АО «Томская судоходная компания»

- Виктор Михайлович Рогов, сменный капитан — сменный механик «Речной-14»
- Владимир Алексеевич Тукиш, электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования
- Америк Назяхович Тимергалин, сменный капитан — сменный механик
- Светлана Викторовна Ожеред, медицинская сестра
- Петр Иванович Сазанов, сменный моторист-крановщик-шкипер КПЛ-40-91
- Станислав Болеславович Гоздан, капитан-механик БТ-113
- Андрей Владимирович Резинкин, дежурный по карану
- Татьяна Геннадьевна Харчева, матрос-повар РТ-634
- Игорь Николаевич Юрьев, групповой механик по флоту