

# На чистой воде

- Капитан – сменный механик Анатолий Матвеев: «Мы всегда одного и того же ждем: чтобы путь был нормальный»
- Сейчас кандидаты в экипаж не спрашивают, куда будем ходить, как будем работать. Сначала деньги

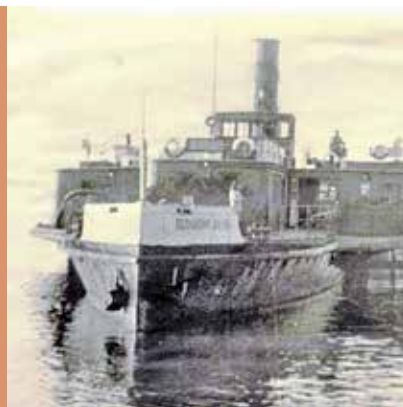
стр. 2



# Наша Победа

- В первые дни войны добровольно ушли на фронт тысячи речников, память о них навсегда останется в наших сердцах
- Чтобы победить на фронте, нужен был прочный и надежный тыл. Наш рассказ о трудовом подвиге речников, об уникальных производственных достижениях

стр. 2-3



## НАГРАДЫ

### Сибиряки — лучшие!

Федеральное агентство морского и речного транспорта подвело итоги конкурса «Лидер отрасли» за 2016 год.



В номинации «Лучшая администрация бассейна внутренних водных путей» победила ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей».



АО «Томская судоходная компания» победила в номинации «Лучшая судоходная компания отрасли (речные организации, сухогрузы)» в 2016 году.

## КОНФЕРЕНЦИЯ

### «Арктика — экология — транспорт»

С 15 по 19 мая 2017 г. на базе ФГБОУ ВО «СГУВТ» пройдет научно-практическая конференция профессорско-преподавательского состава университета «Арктика — экология — транспорт». Конференция призвана стать площадкой апробации и оценки результатов научной деятельности профессорско-преподавательского состава, а также аспирантов и соискателей.

Работы, получившие наибольший интерес и признание, планируются направить на участие в соответствующих ведомственных отраслевых конкурсах.

# На вахте

## речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

### № 2

26 апреля 2017 года

## НАВИГАЦИЯ-2017

# Полный вперед!



**29** апреля с 12:00 до 15:00 в новосибирском парке «Городское начало» состоится торжественное открытие навигации на реке Оби.

В 2016 году это событие из сугубо профессионального преобразовалось в общегородское, вызвав большой интерес новосибирцев и гостей сибирской столицы.

В честь официального открытия движения по реке Оби будет поднят флаг навигации речного флота. Торжественным маршем пройдут курсанты речного училища. Гостей праздника ждет уже любившийся всем грандиозный парад судов — пассажирские, грузовые теплоходы, катера пройдут по Оби мимо парка «Городское начало». Лучшие творческие коллективы Новосибирска примут участие в праздничной программе.

О том, как будут проходить торжества, рассказала Анна Терешкова, начальник департамента культуры, спорта и молодежной политики мэрии города Новосибирска.

— Чем праздник открытия навигации-2017 будет отличаться от предыдущего?

— В 2017 году сценическая площадка будет расположена таким образом, что река Обь станет декорацией и одновременно главным действующим лицом праздника. Парад судов будет более представительным. Зрители увидят выступления лучших творческих коллективов Новосибирска, их ждут тематические, игровые и фотозоны, а также горячий чай и угощение.

— Существует ли тематическая концепция праздника сейчас или планируется ее разработка в будущем? Например, исторический акцент.

— «От истоков к сегодняшнему дню» — такова общая концепция праздника. История нашего города неразрывно связана с Обью — одной из крупнейших рек России, на берегах которой он расположен. Судоходство существует здесь с конца 19 века. История навигации Оби содержит немало интересных, порой уникальных и даже



Фото Арктики УВАРОВА (архив)

героических событий. Нам очень хочется рассказать о них новосибирцам. Не менее интересны реалии дня сегодняшнего и перспективы развития речного флота. Многие не представляют, как сложна, многогранна и увлекательна работа на речном флоте, как много надо сделать, чтобы по такой большой реке, как Обь, беспрепятственно шли суда. Мы расскажем и об этом.

— Каким образом отраслевой праздник перешел в статус городского? Это была чья-то идея? И что это дает всем нам?

— Долгие годы речной флот России, как и многие другие отрасли народного хозяйства, находился в довольно трудном положении. В 2013 году на заседании правительства России был одобрен разработанный Минтрансом проект «Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года». Сегодня, несмотря на существующие проблемы, речной флот возрождается — строятся новые суда, развивается речной туризм, совершенствуют свою работу профильные учебные заведения. Поэтому такие события, как открытие навигации, — это праздник не только для специалистов. Речной флот снова становится гордостью России. Его работа стала серьезным вкладом в благосостояние страны, а его история является частью

славной истории нашей Родины, вызывающей живой интерес. Наша задача — поддерживать и развивать этот интерес.

— Несколько слов о действующих лицах...

— В программе примут участие лучшие артисты и творческие коллективы города — солист Новосибирской государственной филармонии Тимур Гордеев, ансамбль танца «Юность Сибири», народный коллектив «Метелица», дуэт «Алмаз», ансамбль «Дружина», вокальный коллектив «Кашалот», танцевальный коллектив «Свирель», вокальный ансамбль «Воляре», танцевальный коллектив «Единое дыхание», студенты Сибирского государственного университета водного транспорта.

Юрий БЕЛОУСОВ

## В ТОМСКЕ

29 апреля с 12:00 до 14:00 на площади Губернаторского квартала АО «Томская судоходная компания» проводит открытие навигации для жителей и гостей города Томска.

Второй год подряд праздник открывает парад теплоходов флота Томской судоходной компании.

Перед томичами парадным маршем пройдут курсанты Томского техникума водного транспорта и судоходства.

В честь открытия навигации военный оркестр под управлением капитана Андрея Горбули устраивает дефиле.

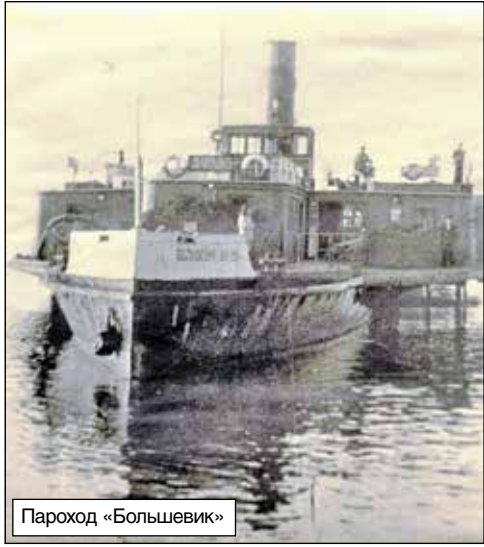
Гости смогут познакомиться с историей флота в Томской губернии, которая началась 115 лет тому назад.

Праздничное настроение создадут танцевальные и вокальные коллективы Томской области. Горожане станут зрителями барабанного шоу в исполнении известного коллектива «Продакшенпроджет» и зажигательных горских танцев ансамбля горского танца «Даймох».



## НАША ИСТОРИЯ

## Как ковалась Победа: сибирские



Пароход «Большевик»

**В** первые дни войны добровольно ушли на фронт тысячи речников. Чтобы победить на фронте, нужен был прочный и надежный тыл. Люди понимали это. Несмотря на нехватку кадров, ухудшение материально-технического снабжения, тяжелые условия труда, речники не роптали и делали все возможное, чтобы флот беспрепятственно перевозил грузы.

## «Ты что-то напутал!»

Самый мощный транспорт Западной Сибири — пароход «Большевик», оставляя за собой длинный дымовой шлейф, следует в районе Могочино вверх по реке в Томск. На палубе шутки, смех: веселится свободная от вахты команда.

Я в радиорубке. «Всем, всем, всем! — разрезает эфир дробный перестук морзянки. — Я — центральная станция пароходства! Ждите... Будет передано важное правительствен-

ное сообщение». И через минуту: «Сегодня, без объявления войны, фашистская Германия вероломно напала на нашу страну...» Так на наше судно пришла страшная весть о начале войны.

Когда я пригласил в радиорубку замполита Незаметдинова и показал ему принятые радиogramмы, он поблбднел, закрыл дверь и, сверля меня глазами, шепотом произнес:

— Этого не может быть, ты, наверно, что-то напутал и принял шпионскую радиостанцию. Запрещаю тебе это сообщение разглашать!

— Товарищ замполит, по уставу я подчиняюсь только капитану судна. Ему и будет вручено сообщение. Ошибки нет.

Да, к сожалению, ошибки не было. Это происходило 22 июня 1941 года в 9 часов по московскому времени — через несколько часов после того, как вражеские бомбардировщики обрушили удары на Брест, Киев, Севастополь...

Так когда-то описывал получение известия ветеран Западно-Сибирского пароходства радист Андрей Германович Хабас.

## Новаторы тяжелых лет

Рассказывает бывший главный инженер Западно-Сибирского пароходства М. С. Карановский:

Необычайные трудности встали перед речниками Оби с первых дней войны. На фронт ушли тысячи мужчин с судов, из портов, пристаней, судоремонтных мастерских, из бригад грузчиков. Их место заняли у котлов судов, за станками женщины, подростки, старики. Рабочий день стал ненормированным. Не хватало тяги, судов различного назначения. И люди работали самоотверженно. Знали: в этой войне надо выжить, победить.

Так, с 1941 года впервые пароходство организовало групповой метод ремонта флота, когда производится сбор однотипных судов одной серии, например проекта 742, и их ремонт проводится от начала до конца. Это позволило подготавливать к навигациям весь флот. Потом этот метод распространился во всех сибирских пароходствах, а после войны и на Днепре.

## НАВИГАЦИЯ-2017: ПЕРЕКЛИЧКА ПРЕДПРИЯТИЙ

## Первый рейс — в начале мая

**О**бь в районе Стрежевого — огромный речной архипелаг с многочисленными островками, косами, протоками. В свое время автору довелось и увидеть эту красоту, и даже побывать на некоторых участках суши и объектах нефтепромысла. Чтобы добраться с одного берега на другой и перевезти что-то, никаких вертолетов не напасешься (денег, кстати, тоже).

Доставка грузов по водному пути с точки зрения экономики — единственно правильное решение. Поэтому без помощи флота нефтяникам просто не обойтись. Вот эту транспортную задачу много лет успешно выполняет ООО «Речное пароходство». В преддверии навигации директор предприятия Валерий Чуркин рассказал о готовности к началу работы.

По собственным прогнозам речников, сама навигация для них начнется ориентировочно 5 мая.

Как и в прежние годы, стоит задача — организовать работу паромной переправы между Стрежевым и Медведево. Из Медведево машины едут на месторождение — там дорога хорошая. Также в планах завоз 5–6 тысяч тонн грузов на нефтяные месторождения по малым рекам. Это меньше, чем в прежние годы, но ситуация объективная: месторождения освоены, большого завоза туда нет.

Схема там обычно такая: маломерными судами типа КС с небольшими баржами перебрасывается на качалку машина со специальным оборудованием, нефтяники проводят работы, потом речники эту технику вывозят.

Также ООО «Речное пароходство» организует переправу на 21-м участке для нефтяников — это островная территория, на острове расположено месторождение.

Туда также доставляется спецтехника. Переправа Колтагорск — Медведево будет функционировать как обычно, там будут работать порядка 5 теплоходов с баржами.

Для того чтобы навигация прошла без сбоев, в межнавигационный период выполнены необходимые работы. Для теплоходов закуплены 4 главных двигателя и 5 вспомогательных. Все они будут установлены на суда в мае — июне. На предприятии рассчитывают, что навигация в 2017 году начнется, как и планировали, и пройдет без сбоев.

Юрий БЕЛОУСОВ

## СПРАВКА

В составе ООО «Речное пароходство» трудятся 140–150 специалистов, которые обслуживают 14 единиц флота.

## ФОТОФАКТ



Фото Юрия БЕЛОУСОВА

АО «Томская судоходная компания» (правобережный погрузочный комплекс). В этом году речники запасли стройматериалов больше, чем в прошлом году.

## На чистой воде

**Н**акануне навигации время бежит быстро, и быть летописцем событий — роль неблагоприятная. Когда мы беседовали с капитаном — сменным механиком РТ-724 (ООО Торговый дом «Моряковская судоходная компания») Анатолием Матвеевым, теплоход еще стоял на слипе. В тот момент, когда я отбиваю эти строки, судно сошло на воду и встало на базе — теплоход с ледовым поясом должен подготовить акваторию в Моряковском затоне. А когда газета будет отпечатана, теплоход уже, скорее всего, будет в плавании.

— Ну, не обязательно. Выход у нас по приказу директора. Год на год не приходится, бывает, навигация началась, а обстановка еще не везде есть. Везит стройматериалы начинаем из Новобибеево, — рассказывает Анатолий Матвеев. — План на навигацию? Мы не можем жестко планировать, вот в прошлом году осенью было маловодье... Как тут спланируешь? Мы можем строить прогнозы, когда вода большая. И то это не наше дело. Наше дело — чтобы техника работала нормально. А для того чтобы техника работала хорошо, в ноябре прошлого года встали на слип. У нас был средний ремонт, который проводится раз в пять лет. Обновляли движительно-



рулевой комплекс. Насадку снимали, валы меняли; вот пока Моряковский судоремонтный завод занимался реставрацией валов, насадок, подшипников, мы в это время отдыхали. В январе все было готово, и начали сборку. В феврале ДРК закончили. Затем у нас был средний ремонт главных дизелей: дизеля разобрали, поршневую всю вытащили, продефектовали, ближе к весне начали сборку.

— Работы немало, а экипаж укомплектован?

— По штату восемь человек, одного матроса у нас нет. А состав команды у нас такой на сегодняшний день: механик — сменный капитан Виктор Владимирович Белик, капитан сменный — механик Валентин Александрович Никашкин, моторист-рулевой Виталий Тихонов, моторист-рулевой Андрей Никитин, повар Лариса Ивановна Широкова, еще одного моториста нам обещали из Томского техникума, но я его пока не видел. У нас ситуация с экипажем нормальная, есть возможность подменяться так, чтобы и летом передышки у команды были.

— Чего ждете от этой навигации?

— Мы всегда одного и того же ждем: чтобы путь был нормальный, чтобы вода была. А мы не подкачаем. Самая трудная навигация в 2012 году была, из тех, что на памяти; воды не было с весны. С верхов, в Новобибеево мы брали баржи не на полную осадку, до Мысовой доходили — там догружали до полной. И потом на север в низовья, и так было всю навигацию: передышек нам природа не давала.

— Сколько времени на один рейс уходит?

— Наши пункты выгрузки — Сургут, Селиярово, Ханты-Мансийск, идем туда в среднем восемь суток, двое суток на выгрузку, около 11 суток обратно. Так что с отдыхом у нас проще, двое на борту, один дома.

— А где у экипажа самый «стрессовый» участок?

— От Новобибеево до устья Томи. Крутые изгибы реки, мелководно, в прошлом году два переката были сложными — Нижнеколтуякский и Киевский, лимитирующие, из-за них мы тормозили, не могли пройти даже не на полную загрузку — там 180–190 см давали. А у нас баржи были на 230 см.

— Нанервничаетесь на таких участках... Может, поэтому молодежь не хочет на флот идти, потому что работа тяжелая, стрессовая?

— А кто сказал, что она тяжелая? Я не считаю, что работа тяжелая. Скорее, она интересная. Мне было 17 лет, когда я пришел на флот: мы тогда не спрашивали, какая будет зарплата, нам работа была интересна, мы про это задавали вопросы. Сейчас кандидаты в экипаж не спрашивают, куда будем ходить, как будем работать. Сначала деньги. Большая проблема, что штурманов нет молодых, это квалификация, штурмана быстро не подготовишь, а чтобы до капитана вырасти, так это 6–7 лет надо.

— Начало навигации отмечаете как-то?

— Нет, начало не отмечаем, а окончание — да! Как же без этого?

Юрий БЕЛОУСОВ



# речники в годы испытаний

Главным грузом в войну был на Оби лес. Древесина требовалась для строек, шахт Кузбасса, изготовления шпал для железных дорог, на топливо. Но не хватало тяги для вывозки леса на судах и плотах. Вопрос решился с постройкой в Самусе, Бобровке (Барнаул), Новосибирске двадцати 300-сильных дизельных буксиров-колесников и одного 600-сильного двухвинтового. Они сыграли большую роль в вывозке леса. Детали к ним были завезены из Гомеля еще в 1940-м году.

## Как сибирские речники обманули команду фашистского линкора

До постройки 300-сильных буксиров нехватка судов для вывозки леса, особенно с малых рек, была столь острой, что было решено перебросить с Енисея на Обь три маломерных парохода и один газоход. Пере-



Обь-Енисейский канал уже стал легендой

вод судов через Карское море посчитали длительным и опасным, так как весной 1942 года здесь появился фашистский линкор «Адмирал Шеер», потопивший наш легендарный ледокол «Сибиряков». И тогда решили

воспользоваться Обь-Енисейским каналом, который бездействовал более сорока лет. Участником этой экспедиции «Из Касса в Кеть», руководимой М. Г. Назаровым и капитаном-наставником А. М. Багаевым, был А. Г. Хабас, в тот год молодой радист. Это очень драматичная история. Да, было чем гордиться речникам, перетащившим из Енисея буквально на руках четыре судна, так необходимых на Оби. В ту же навигацию они приступили к работе.

## Все для фронта, все для победы!

На Новосибирском судоремонтном заводе (СРЗ) во время войны была построена и серия бронированных катеров-охотников. В их строительстве приняли участие экипажи военных моряков. По имеющимся сведениям, один катер участвовал в войне против Японии. Его экипаж воевал отважно и был

награжден орденом Красного Знамени. Второй катер в конце войны участвовал в боях в составе Дунайской военной флотилии.

Кроме того, на Новосибирском СРЗ, в Самусе и Бобровке во время войны было организовано производство боеприпасов. В Бобровке — мин для минометов, в Самусе — стабилизаторов к ним, а в Новосибирске — тары для боеприпасов.

Для обеспечения продуктами фронта и тыла организация «Востокрыбвод» наладила массовый лов речной рыбы. Но не хватало лодок. По просьбе секретаря Новосибирского обкома партии М. В. Кулагина на Моряковском СРЗ за один (!) месяц было построено 500 рыболовецких судов с оснасткой (мачтой, веслами, скамьями). К строительству привлекались подростки от 10 до 15 лет. Часть лодок дополнительно строилась в Новосибирске.

Окончание на стр. 4

## ОБРАЗОВАНИЕ

# Увлекательный квест: «Попробуй себя в профессии»

Один из важных моментов в жизни человека — выбор профессии. Каждый из нас в детстве мечтал стать пожарным, учителем, врачом, космонавтом, капитаном корабля... И вот однажды наступает тот самый волнующий момент, когда мечты должны стать реальностью. Но как не ошибиться, когда перед тобой столько дорог?

Для того чтобы помочь ребятам сделать правильный выбор, Сибирский государственный университет водного транспорта открывает свои двери для гостей.

Наш рассказ — об очередном дне открытых дверей, который прошел в ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» 9 апреля.

## Каждый раз что-то новое

Вот что рассказал начальник отдела качества и маркетинга СГУВТа Константин Мочалин:

— День открытых дверей — это традиционное мероприятие, которое проводится в нашем университете 2 раза в год. Но для нас это самый настоящий праздник, который мы стараемся устроить для всех гостей университета. Именно поэтому каждый раз мы стараемся придумать что-то новое, чтобы ребята не только получили всю необходимую информацию для поступления в наш университет, но и интересно провели воскресный день. 9 апреля не стало исключением.

Все началось с утра в фойе главного корпуса, где будущих абитуриентов и их родителей встречали курсанты Новосибирского командного речного училища им. С. И. Дежнева, а также волонтеры и бойцы студенческого отряда СГУВТа. Они раздавали рекламные материалы и маршрутные листы с инструкциями для участия в квесте, а затем провожали гостей в актовый зал.

В актовом зале была организована официальная часть встречи, где будущие абитуриенты и их родители посмотрели ролик об университете, получили краткую информацию о факультетах и особенностях поступления в университет в этом году, а также познакомилась с творчеством студентов из студенческого клуба. В дальнейшем на протяжении всего дня можно было получить ответы на все интересующие вопросы.

## Маршрутный лист в руки — и вперед!

А дальше началось самое интересное: традиционную экскурсию в этом году решили



Вяжем морские узлы



Управляем кораблем



Для начала — в «Инстаграм»

провести в новом формате — в форме квеста «Попробуй себя в профессии». В этот раз вуз был разбит на площадки-станции, на них гостей ждали не только представители университета и НКРУ, готовые ответить на любые вопросы будущих абитуриентов и их родителей, но и интересные задания, позволяющие каждому желающему окунуться в увлекательный мир профессий.

Так, на судомеханическом факультете собирали макеты судов. Факультет управления на водном транспорте предлагал решить кажушиеся на первый взгляд простыми задачи по логистике и экономике. На гидротехническом факультете гости могли попробовать себя в роли спасателя, на скорость примерив боевую одежду пожарного. На факультете судовождения у школьников была возможность почувствовать себя

настоящими капитанами и постоять на мостике корабля, подержаться за штурвал и задать судну верный курс. Электромеханический факультет познакомил с электричеством и предлагал будущим абитуриентам собрать простейшие электрические цепи. Не остался без внимания и факультет заочного обучения и среднего профессионального образования, который подготовил для гостей шуточную викторину о воде и ее обитателях. Также гости могли задать вопросы представителям НКРУ им. С. И. Дежнева, а те, в свою очередь, научили желающих флажковому алфавиту и провели мастер-класс по вязанию основных морских узлов.



Не обошлось и без «домашнего задания»: тем, кто попробовал вязать морские узлы, вручали инструкцию и кусочек каната — чтобы дома можно было попрактиковаться.

По окончании выполнения заданий ребята получали жетоны, которые после прохождения станций могли обменять на сувениры с символикой университета на память о прошедшем дне.

Для того чтобы эмоции остались не только в памяти, были организованы тематические фоточки, фотографии с которых сразу размещались на официальных ресурсах университета «ВКонтакте» ([https://vk.com/pk\\_sguwt](https://vk.com/pk_sguwt)), в «Инстаграме» (ssuwt\_nsk).

## Осмысленное решение

Так прошел день открытых дверей в СГУВТе. Основная задача, которая перед нами стояла, — дать понять ребятам, что отрасль водного транспорта — это в первую очередь перспективы, возможность профессионального роста и саморазвития, это достойная заработная плата и уверенность в завтрашнем дне. Мы надеемся, что помогли развеять сомнения и получить ответы на все интересующие их вопросы. И, как показывает практика, с ребятами, которые приходят к нам на дни открытых дверей, мы обязательно встречаемся 1 сентября. А это значит, что мы движемся в верном направлении!



## ДИНАСТИИ

# «Это была служба на совесть»

У путейцев, как ни у кого, велика тяга к реке. Если на ней начинали работать дед, отец, то потом обязательно по их стопам шли дети, внуки и правнуки. Речники славятся своими династиями. В Колпашевском районе водных путей и судоходства — филиале ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», а ранее Колпашевском техническом участке это Новосельцевы, Соснины, Санкевичи и Агеевы. Из них многие проработали до пенсионного возраста, имея единственную запись в трудовой книжке. Представители династии Агеевых отработали в Колпашевском РВПиС 170 лет.

Основателем славной династии был Иосиф Алексеевич. Он еще до 1938 года работал бакенщиком на Пантелеевском посту. Это был самородок, энтузиаст своего дела с потрясающей феноменальной памятью. Чуть ли не с пеленок приучал к этой работе и своего сына Николая. Так что, когда мальчик стал взрослым, он уже знал работу бакенщика досконально. А когда семья Агеевых переехала в деревню Копыловка Колпашевского района, то Николай, став старшиной, занимался ограждением сложного судового хода от Копыловского шпалозавода до Оби. Завод находился на берегу капризной протоки. Здесь распиливали лес, грузили на речные суда и отправляли в различные адреса. Весной с вывозом леса проблем не было, суда грузили на полную осадку. А вот в межень провести флот было целой проблемой. И капитаны полагались только на Николая Иосифовича Агеева. А тот дневал и ночевал на протоке. Ежедневно делал промеры, передвигал бакены, сообщал капитанам о габаритах судового хода. И благодаря Николаю Иосифовичу навигации в Копыловке проходили благополучно.

В семье Николая Иосифовича было четверо детей, два сына и дочь решили связать свою жизнь с рекой. Дочь Клара окончила Новосибирский институт инженеров водного транспорта, ее муж Николай Никитин работал в Колпашевском техучастке ОБУП.

Старший сын Борис решил пойти по стопам отца и деда и в 1978 году пришел работать в Колпашевский техучасток ОБУП мастером — путевым рабочим теплохода «Путейский-204». Отношение его к делу с самого начала было серьезное, и в коллектив он влился практически с первого дня работы. Борис Николаевич досконально освоил путевое хозяйство. Работал на земснаряде, на теплоходе «Кулик», был командиром карцекрана. Более 20 лет занимал должность капитана-механика — мастера пути на теплоходе «Голубь». Условия работы на судах не из легких, всякое бывало за столько навигаций. Замкнутое пространство, длительные рейсы, однообразная жизнь. Все это накладывало отпечаток на характер, закаляло нервную систему, учило бороться с трудностями. Отличный механик, теплоходы всегда содержались в чистоте и технически рабочем состоянии. Ремонт флота проходил в условиях массового соревнования за образцовую подготовку судов к навигации. Безопасность водных путей обеспечивалась ежедневно всю навигацию. А помощниками в этом труде были и опыт, и мастерство, и особые умения, и изобре-



Борис Николаевич Агеев



Нина Михайловна Агеева



Иосиф Алексеевич Агеев и его сын Николай

тательство — все, что накоплено поколениями речников-путейцев. Имел и береговую специальность токаря. Как говорят, на все руки мастер. Борис Николаевич отработал в Колпашевском РВПиС непрерывно 36 лет.

Здесь же в 1983 году Борис Николаевич встретил свою судьбу, супругу Нину Михайловну. Он был молодой матрос, она бухгалтер. Однажды, придя в бухгалтерию узнать о заработной плате, Борис Николаевич увидел Нину и понял, что вот его половина. Свадьба была небогатой, но очень веселой, как и жизнь в те молодые годы. Одновременно росли профессионально. В семье Агеевых всегда взаимная поддержка. Если Борис Николаевич отчитывался за деньги по рациону бесплатного питания экипажа, то в авансовом отчете все заполнено, как у профессионального бухгалтера. Так же и Нина Михайловна знает все тонкости обязанностей капитана судна — мастера пути (конструктивные особенности навигационного оборудования, судовые роли экипажа и т. п.). Они всегда и везде вместе. Дуэт Агеевых — Боря на баяне, Нина поет частушки — известен всем. Закончить свою профессиональную деятельность решили, как и все в жизни, вместе.

Агеева Нина Михайловна, заместитель главного бухгалтера, заслуженный работник Колпашевского района водных путей и судоходства — филиала ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей». Данному учреждению, можно сказать, «второму дому», она отдала 40 лет добросовестного труда. Пришла в Колпашевский технический участок в должности техника по учету в 1977 году. Уже в 1985 году Нину Михайловну назначили заместителем главного бухгалтера, и в данной должности она проработала 32 года. Главное в ее жизни был труд. Он стал ее главным оценочным мерилем.

За 40-летний стаж работы бывали разные времена. В 80-е годы был период

активного развития филиала, велось строительство жилья, производственных зданий (центральный склад). В 90-е годы произошел развал страны, и, соответственно, это коснулось и финансово-хозяйственного состояния Колпашевского РВПиС. Заработную плату выдавали всеми способами: и продуктами, и наличными деньгами. Возникли трудности, связанные с учетом заработной платы, но, когда за дело берутся профессионалы, всегда отличный результат. В 2000-х активно внедрялась компьютерная техника. Отчетность в Пенсионный фонд, Фонд социального страхования, налоговую инспекцию начали предоставлять через специальные программы, и снова Нина Михайловна держала руку на пульсе.

Коллектив бухгалтерии был немногочисленный, но работоспособный и профессиональный. Это тоже, можно сказать, как команда на судне. Нина Михайловна — человек дотошный и педантичный, вдумчивый, с которым легко работать и решать проблемы. Умела и работу организовать, и спросить за упущения. Помогала молодым коллегам вникнуть в мир цифр, отчетов, оформления финансовых документов. За добросовестное отношение к своим обязанностям Нина Михайловна награждена медалью «300 лет Российскому флоту», а также имеет многочисленные отраслевые поощрения.

Коллеги поздравляют Нину Михайловну с 65-летием! Хочется сказать слова благодарности и уважения за преданность профессии, за достойный и многолетний труд на благо филиала и внутренних водных путей и от всей души пожелать Вам здоровья, благополучия, счастья Вашим близким и родным!

Наталья ГРАЧ,  
начальник службы персонала  
и трудовых отношений ФБУ  
«Администрация  
Обского БВП»

## Как ковалась Победа...

Начало на стр. 2

В первые дни войны добровольно ушли на фронт многие работники водных путей. В Обском БУП катастрофически стало не хватать инженерно-технических кадров, рабочих обстановки, плавсостава. Из 2089 человек списочного состава только 19 инженеров имели высшее образование, 36 техников — среднетехническое. Вместо ушедших на фронт мужчин устанавливали на реках бакены и зажигали на них керосиновые фонари женщины. В июле 1941 года нарком речного флота З. А. Шашков добился разрешения Совнаркома СССР о переводе с трехсменной на двухсменную вахту команд всех судов. Это позволило при сокращенном составе экипажей обеспечить круглосуточную работу флота.

Страна переживала тяжелые времена. Чтобы победить на фронте, нужен был прочный и надежный тыл. Люди понимали это. Несмотря на нехватку кадров, ухудшение материально-технического снабжения, тяжелые условия труда, путейцы Оби не роптали и делали все возможное, чтобы флот Западно-Сибирского пароходства беспрепятственно перевозил грузы. Особое внимание уделялось тем участкам рек, по которым осуществлялась доставка стратегических грузов.

Во время войны в Новосибирск были эвакуированы многие заводы с западной части страны. Некоторые из них были размещены на левом берегу Оби. Из-за отсутствия автомобильных мостов связь через реку была затруднена. Перед Обским БУП была поставлена задача — наладить через Обь понтонную переправу, которая была решена в самые кратчайшие сроки. Многие работники управления, принимавшие участие в сооружении переправы, были награждены почетными грамотами областного Совета депутатов.

В годы Великой Отечественной войны в Обском бассейне эксплуатировалось и обслуживалось 7112 км водных путей. Свыше 4 тыс. км водных путей освещалось. Гарантированные габариты судовых ходов поддерживались на протяжении 1984 км.

Многие речники, ушедшие на фронт защищать свою страну, пали смертью храбрых. Память о них жива в коллективах речного флота.

Источник: История промышленности Новосибирска. Том I. (Начало, 1893 — 1917.) — Исторические очерки. Новосибирск, 2004. Архив ФБУ «Администрация Обского БВП».

## Поздравляем юбиляров апреля



### ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Виктор Евгеньевич Гусаков, дежурный по каравану караванной службы ремонтно-отстойного пункта БРВПиС
- Владимир Иванович Губин, механик земснаряда «Васюган», НРВПиС
- Константин Алексеевич Батманов, мастер караванного участка, КРВПиС
- Александр Андреевич Отводников, начальник изыскательской русловой партии № 18 БРВПиС

### АО «Томская судоходная компания»

- Ромазан Шарифович Ахметгореев, электромеханик ССХ
- Геннадий Владимирович Гассан, механик-наставник ВТПК
- Ираида Анатольевна Каверина, матрос-повар РТ-678
- Ирина Васильевна Калинина, заведующая канцелярией
- Иван Иванович Лавриненко, слесарь ССХ
- Сергей Михайлович Ларкович, слесарь ССХ
- Светлана Андреевна Ростовцева, матрос-повар РТ-390
- Галимжан Нигматович Сайфулин, докер-механизатор ППК
- Иван Николаевич Черданцев, капитан-наставник СГУВТ

- Елена Михайловна Безменова, ведущий бухгалтер
- Ольга Петровна Гугова, лифтер
- Сергей Михайлович Лифенцев, начальник спорткомплекса
- Татьяна Семеновна Степаненко, буфетчица НКРУ
- Татьяна Алексеевна Толашко, старший преподаватель ЭСЭ
- Сергей Николаевич Реутов, заведующий лабораторией, кафедра ЭОИА
- Наталья Михайловна Хлыстунова, доцент кафедры ФИИП

### ООО «Сибирская буксирная компания»

- Михаил Евгеньевич Тарыгин, механик — сменный капитан РТ-668