

Поколение из СССР

В Томской судоходной компании в мае отметили 70-летие сразу два юбиляра: Евгений Иванович Афанаскин и Анатолий Петрович Сопко. Их труд отмечен многими наградами.

И сегодня они продолжают работать, причем на самых сложных участках, передают свой богатый опыт молодым.

«Пионерский» экипаж

Буквально с первых дней навигации погода стала испытывать речников Томской судоходной компании на прочность. Но они справились.

7 мая 2022 года на рейд, где на Оби стояли теплоходы и полсотни груженых барж, налетел ураган. Старожил флота, капитан теплохода «Речной-14» ТСК Евгений Афанаскин признался, что еще не видел такого буйства природы.

— Порывы ветра более 40 метров в секунду оборвали тросы барж, их понесло по течению, — поделился он подробностями. — Те суда, что остались на якоре, стали захлестывать высокие волны. Ситуация могла обернуться большой проблемой. Но экипажи теплоходов быстро пришли на помощь. Речники оперативно откачали воду, на теплоходах догнали и вернули баржи. Справились, а иначе и быть не могло.

Капитан Евгений Иванович — из поколения советских людей. Он родился 19 мая — в День пионерии, в этом году отметил свой 70-летний юбилей.

— Механик на теплоходе — Владимир Иванович Глазунов — тоже из СССР — ему исполнилось 72 года. Речники называют наш экипаж «пионерский», — улыбается капитан. — Мы работаем на маневренном флоте, вот, например, сегодня из Новосибирска пришли сразу шесть теплоходов, за каждым по две баржи. Все даже ночью нужно принять, поставить на причол. Молодежь интересуется: «Как ты выдержишь такой ритм?». А что делать — такая работа. Я всегда брал пример с родителей — идейных коммунистов.

Евгений Афанаскин родился в городе Горловка Донецкой области. Там и сейчас живут две двоюродные сестры, племянники уже восемь лет защищают ДНР. Детство прошло в теплой Украине. Он вспоминает:

— В школе я играл за детскую футбольную команду «Шахтер». А потом маму — Римму Михайловну Смирнову, учителя русского языка и истории — направили в Сибирь, где педагогов не хватало.

После 8-го класса он поступил в училище, потом отработал два года трактористом в колхозе. Мама к тому времени переехала в село Самусь Томской области и настойчиво звала сына к себе. Он решил съехать на перемены.

— Когда приехал и увидел корабль в порту, сразу понял, что это мое, — вспоминает Евгений Иванович. — Зимой отучился в школе командного состава в Самуськах и стал работать третьим помощником механика на пароходе «Гастелло». На первую полочку купил маме подарок — косынку, а еще продукты.

Работа парню нравилась: на реке красивые пейзажи, особенно на закате, да и



Евгений Иванович Афанаскин



Анатолий Петрович Сопко

мама гордилась сыном. Первый наставник — механик Игнат Афанасьевич Григорьев, немногословный фронтовик — передал ему любовь к профессии. Команды в советское время на судах были большие — по 26 человек, работали и жили все дружно, всегда было много шуток.

В 1971 году пришло время отдать долг Родине. Он три года отслужил на атомной подлодке, которая возвращалась из плавания на Камчатку. В 1974 году вернулся домой и через несколько дней пошел в порт устраиваться на работу. На теплоходе «Симферополь» отработал три навигации, вырос до первого помощника механика.

В 1975 году женился на девушке, которая ждала его из армии три года. С Елизаветой Ивановой они вместе уже 47 лет. Вырастили двоих детей. Расставаться на долгие месяцы навигации молодым не хотелось, поэтому его супруга после декретного отпуска в 1978 году пришла на флот — матросом. В 1980 году они вместе перешли на пассажирский теплоход «Бийск». Затем Евгений Иванович с 1981-го до 2012 года трудился в Томском порту Западно-Сибирского пароходства.

— Ходили из Омска до Салехарда, — вспоминает он, — доставляли авиакеросин и сольерку в аэропорт. Работа на одном месте — не для меня. Где бы я полюбовался северным сиянием, увидел как живут северные народы в чумах? Посередине жилища — костер, а за порогом — минус 50 градусов мороза, но живут люди, не расставаясь с семьей. Самое главное в жизни — это семья, любовь и дети.

Принял первый мощный теплоход

21 мая Анатолий Петрович Сопко отметил свой 70-летний юбилей. Более 42 лет он отработал капитаном-механиком без аварий и ЧП.

Капитаном Анатолий Петрович стал в 27 лет. Он на всю жизнь запомнил, как в 2001 году ему посчастливилось принять первый мощный теплоход, построенный на Самуськом судостроительном-судоре-

монтном заводе.

— Судно грузоподъемностью 2 тысячи тонн отличалось еще и большей скоростью, — отметил он. — Если на старых теплоходах ходили от Томска до Сургута за две недели, то на этом — за одну. Понятно, что команда была в восторге. Отработал я на том теплоходе более 10 лет.

Анатолий Петрович и в эту навигацию дома сидеть не хочет.

— Сейчас команда РТ-646 — 10 человек, жаль только, люди долго не задерживаются, — сетует он. — Например, с механиком Сергеем Леонидовичем Неустроевым мы проработали 42 навигации: с 1975-го до 2017 года. А сейчас студенты приходят на практику, потом еще 2-3 навигации отработают и уходят, а их ведь учили все это время.

Вспоминая свою юность, говорит, что нынешнее поколение сильно отличается.

— Помню, как в первую навигацию я старался все освоить, — говорит он. — В рубке капитан ставит ученика к штурвалу, а сам рядом садится — подсказывает. Отстою я вахту и остаюсь, пока не выйдут. В машинном отделении, несмотря на жару, по своей инициативе по 12 часов не выходил — учился. А сейчас молодежь, как мне кажется, интересуется только тем, что в смартфонах... Но они знают, что на смену с телефоном приходиться нельзя: я его заберу и отдам только после работы. Иначе ничего не усвоят.

Уходить на пенсию Анатолий Петрович не торопится. Говорит, что хочет передать свои знания и навыки Евгению Владимировичу Ходенцеву, который на теплоходе прошел ступени от механика, штурмана до капитана РТ-646.

Кстати, возможно, Анатолий Петрович — основатель династии речников: его сын Иван Сопко работает в управлении водных путей Томского судоходства. Дочь Анастасия тоже закончила СГУВТ, но попала под сокращение в сложный период для речной отрасли. Зато теперь она — директор фирмы. Есть надежда, что внуки пойдут по пути деда и отца.

Всё для фронта!

Исторические факты как в 1941 году в АО «Северное речное пароходство» проходила мобилизация и переход на военное производство.

С первых месяцев Великой Отечественной войны мужчины Северного речного пароходства уходили на фронт. Из 7 тысяч речников военные шинели надели 2185 человек, в том числе с Лимендского и Великоустюжского судостроительных заводов, которые были частью пароходства. Ушедших на фронт мужчин заменили у станков женщины и подростки. В книге «Голубые дороги Поморья», посвященной истории Северного речного пароходства, были собраны об этом воспоминания.

В пароходстве оперативно организовали народное ополчение. Новобранцы проходили короткий курс бойца, учились бросать гранаты, стрелять из винтовок, пулеметов. К 12 декабря 1941 года прошло обучение 1310 человек.

Женщины из управления пароходства обучались сестринскому делу, создавались санитарные дружины. Многие становились донорами.

Пароходство включило в производство военной продукции. С 1941 года начался выпуск авиационных бомб, саперных понтонов, мин, санитарных волокуш, лыж, полевых военных кухонь, саперных лопаток. Параллельно ремонтировали и военно-морские суда. Десять речных буксиров переоборудовали в военные трайльщики. Пароходы «Желябов», «И. Каляев», «М.В. Ломоносов», «Н.А. Добролюбов» и «Вычегжанин» стали плавучими военными госпиталями.

Вот еще цитата: «Поколение, которое победило в Великой Отечественной войне, было воспитано на христианских принципах отношения к жизни и людям: «Нет больше той любви, как если кто положит душу свою за друзей своих». С молоком матери было это впитано, даже несмотря на атеистическую пропаганду. С этим невозможно поспорить или опровергнуть — об этом свидетельствуют дела. Об этом — Великая Победа в Великой Отечественной войне.

Чувство уважения вызывает то, как стремительно большинство русских людей умели (и умеют!) мобилизоваться, внутренне собраться, по-христиански пожертвовать своими личными интересами ради блага ближнего. Выиграли бы в войне атеисты, эгоисты, капиталисты-империалисты?».

Навигация-22 открылась

(Продолжение. Начало на стр. 1)

10 мая Новосибирский судоходный шлюз открыл юбилейный навигационный сезон. В июне исполнится 65 лет с начала работы гидротехнического сооружения.

Шлюз находится в пойменной части правого берега реки Оби выше столицы Сибири, в 680 километрах от слияния рек Бии и Катунь. Он входит в состав Новосибирского гидроузла в створе ГЭС. Благодаря шлюзу судоходство связывает Новосибирскую, Томскую, Кемеровскую области, Алтайский край и районы Крайнего Севера.

Первым в этом сезоне шлюзо-

вание прошел буксир-толкач «Александр Садовский» с баржей, предназначенной для погрузки щебня. Его маршрут — из Томска в село Малетино Алтайского края. Шлюзование толкача с баржей заняло около часа и прошло с ювелирной точностью, несмотря на габариты судна: «Александр Садовский» занял практически всю ширину камеры. Осадка баржи без груза — 40 см, буксира-толкача — 160 см.

Сотрудники Новосибирского шлюза готовились к трудовому лету: в межнавигационный период обследовали и отремонтировали механическое оборудование, электротехнические

части сооружений. Гидротехники также подготовили сооружения и контрольно-измерительное оборудование.

В 2021 году навигация на шлюзе тоже началась 10 мая. За 135 суток, отведенных госзаказом и установленными сроками работы, через гидротехническое сооружение было выполнено 594 цикла шлюзования, прошло 808 единиц флота.

Пассажиропоток составил 3329 человек. На 15 мая 2022 года в Обском бассейне перевезено 48 283 пассажира, что на 21,8% больше, чем в прошлом году.

Лидером пассажироперевозок традиционно стала Томская

область, чуть меньше речной транспорт перевозит в Новосибирской области и Алтайском крае. В акватории Обского бассейна действуют восемь паромных переправ — самый популярный вид речного транспорта. В прошлом году им воспользовались 33 123 человека.

Социально значимыми маршрутами перевезено 2232 человека. В Новосибирске они организованы от центра города до садовых обществ. Кроме того, по Оби в черте мегаполиса ходят прогулочные теплоходы. В Алтайском крае открыты маршруты речного пассажирского транспорта от Барнаула до сёл и в черте города. На прогулочных

теплоходах к середине мая перевезено 12 826 человек.

По соглашению о сотрудничестве, реализуя проект развития транспортной инфраструктуры внутреннего водного транспорта в границах Алтайского края Обского бассейна ВВП, начались дноуглубительные работы. Их необходимо проводить для обеспечения безопасности судоходства и поддержания гарантированных глубин на внутренних водных путях Алтайского края. Сейчас на Верхней Оби силами земснаряда «Обский-307» ведутся дноуглубительные работы. На 15 мая в рамках соглашения извлечено 4,18 тысячи кубометров грунта.

В зоне стабильности

В Бийском порту 26 апреля открылась навигация. Но перевозка грузов пока идет не в полном объеме и не на всех маршрутах.

Директор ООО «Бийский речной порт» Виктор Франк поделился подробностями:

— В селе Шульгинка находится Бийский гравийно-песчаный карьер — основной наш заказчик, но пройти туда было невозможно из-за низкого уровня воды. В начале мая уровень воды в Катунь стал подниматься, появилась возможность совершать перевозки до Барнаула. Ждем, когда придет большая вода, чтобы возить грузы до пристани села Быстрой Исток. Впервые за 20 лет есть большой заказ на поставку материалов из Бийского карьера для дорожных работ в Быстростокском районе.

Корреспонденты газеты «На вахте» в последних числах апреля побывали в Бийском порту и увидели, как здесь готовились к навигации. Мелкий дождь не мешал проводить сварочные работы — из открытых дверей мастерских разлетались светящиеся искры.

На реке стоят борт к борту два судна. Один — красавец-теплоход «Михаил Евдокимов» — сейчас в корабельном доке. Шкипер дока Сергей Ведерников рассказал, что сначала шел ремонт теплоходов, в мае пошла очередь барж. Док оборудован механизмами и устройствами для ввода и установки судов на кильблоки, насосами для перекачки воды, устройствами для подачи электро-

нергии.

— Моя задача — следить за тем, чтобы при подъеме судна не было крена, — подчеркивает шкипер. — Разумеется, делаем и часть ремонтных работ, в основном наружных.

Во время летней навигации в доке могут оперативно ремонтировать не только суда Бийского порта, но и Барнаульского: если случается серьезная поломка, сюда добраться ближе, чем до Барнаула.

Идем на теплоход «Михаил Евдокимов». Пройдя по узкому трапу над водой, оказываемся на чистой палубе. Сразу у входа стоит несколько пар уличной обуви: экипаж пришел, чтобы «подлечить» корабль. Нас встретил капитан Вячеслав Дудин и предложил подняться в рубку. Здесь уютно, каждая вещь — на своем месте. Удивляюсь идеальному порядку, созданному мужским экипажем. Вячеслав Юрьевич трудится в Бийском порту с 2008 года, сейчас экипаж состоит из шести человек. Дольше всех здесь работает правая рука капитана — механик теплохода Владимир Александрович Филиппов. Оба мечтают о большой воде.

— Прошлая навигация прошла удовлетворительно, — продолжает капитан. — Ходили по Бии, Катунь, Оби, но перевозки были на короткие расстояния и могли брать на буксир только одну груженую баржу.

Вторит коллеге и капитан-механик теплохода РТ-454 Игорь Николаевич Кречетов, которого мы встретили, сойдя на берег:



Перед началом навигации в порту.

— Навигация 2021 года из-за мелководья рек Катунь и Бии была для нас короткой, маршруты сложные, мелководные. При перевозке нерудных строительных материалов случались касания грунта корпусом баржи. Очень хочется, чтобы таких ситуаций не было.

Мечты о высоком уровне воды понятны, ведь от объемов перевозок зависит их зарплата и годовая премия. Главный бухгалтер порта Ирина Ивановна Франк рассказала, что уже несколько лет ежегодная выручка организации увеличивается, последние три года повышают зарплату, плюс годовая премия, которую назначает директор. Все выплаты — официальные, порт перечисляет высокие налоги в бюджет.

— У нас всё по справедливости: сумма премий сотрудникам зависит от объема переве-

зенных грузов и других показателей, — объясняет систему директор порта. — Премии получают все, за исключением тех, кто совершал грубые нарушения. Честно говоря, я доволен, что наконец появилась возможность платить людям премии и повышать оклады. Имеются и поощрения за непрерывный стаж — по одной тысяче рублей за каждый год работы. Ежегодное повышение окладов приурочено к маю. К этому времени заключаем договоры и госконтракты на предстоящую навигацию, становится понятна ближайшая перспектива. Новые оклады закладываются в тарифы по перевозке.

Не забывают здесь и о ветеранах: ко Дню речника они тоже получают премии. На эти деньги устраивают праздничный ужин в кафе: встретиться им очень приятно.

Русская кухня — для здоровья

Повар-матрос РТ-672 ООО «Сибирская буксирная компания» Оксана Ивановна Пушкина в своем меню для экипажа придерживается русской кухни.

Жители нашей страны и особенно сибиряки ее традиционные блюда потребляли веками, поэтому, чтобы сохранить здоровье до старости, как подчеркивают специалисты, лучше придерживаться привычного рациона.

— Блюда русской кухни — это здоровое сбалансированное питание, — уверена Оксана Ивановна. — Как никакая другая кухня в мире, она богата супами. В составленном мною на 10 дней меню (которое утверждает капитан), они ни разу не повторяются. Хороша и речная рыба — диетический продукт, который легко усваивается даже людьми с проблемами желудочно-кишечного тракта. И мясо любят мужчины — куда же без него. Конечно, не обходится без выпечки: пироги с рыбой, мясом, капустой, булочки с корицей, джемом и другими начинками.

На речном флоте она трудится с 2017 года, до этого много лет проработала в сфере дошкольного образования поваром, где здоровая пища — основа всего.

— Всегда старалась приготовить блюда вкусными, чтобы

малыши не остались голодными, и сейчас — тоже, ведь экипаж — те же для меня дети, только взрослые, — улыбается она. — Для них в меню тоже первое, второе и компот. Хочу, чтобы настроение у всех было хорошее и много энергии было для работы. К стати, студенты, которые каждой весной приходят к нам на практику работать мотористами, в основном худенькие, маленькие, а через полгода уходят на «землю» окрепшими: поправляются на несколько килограммов и даже подрастают.

Мысль перейти на работу в речной флот у нее появилась, когда одна из дочерей вышла замуж за речника Александра Титова. Но супруг, когда она об этом ему объявила, посчитал это женской блажью. Однако возражать не стал, сказал: «Всё равно быстро разочаруешься и уйдешь!». Но в этом году — уже шестая навигация. И свой день рождения 18 мая она снова отметила на реке. Коллектив тепло поздравил, пожелал всего самого хорошего.

Повар подчеркивает, что ей нравится работать в речном флоте и распорядок дня не напрягает: подъем в 6 часов 30 минут, чтобы успеть к 7 часам 30 минутам, когда придет на завтрак экипаж, его приготовить. После завтрака есть пара часов, чтобы помыть посуду, прибраться на камбузе, во всех

каютах. Затем, часов в 10 утра, нужно ставить вариться мясо на суп или на второе. Во время отдыха Оксана Ивановна любит в одиночестве наслаждаться спокойной музыкой.

Маршрут теплохода РТ-672 — на север, проходят Сургут, Нижневартовск, Ханты-Мансийск. В этом году навигация выдалась особенная. Она продолжает:

— Вышли в этом году 24 апреля, в Стрежовом догнали лед, который выходил в русло реки Оби из ее протоков. Пришлось немного подождать, когда он пройдет. В начале прошлой навигации льда на реках не было. В этом году уже несколько раз успели перевезти груз. Сейчас, например, идем на Ново-Бибеевский карьер, где будут загружены шебнем две баржи, оттуда — снова на север. Но это, конечно, не моя головная боль, моя задача — вкусно накормить экипаж.

Капитан, механик, повар — костяк команды не меняется уже несколько лет.

И это хорошо, ведь к людям привыкаешь. Студентов капитан предупреждает, чтобы никаких скандалов, распрей на борту не было, ведь экипаж вместе живет полгода, поэтому обстановка должна быть спокойная, дружеская. А мы и правда все друзья-товарищи. Обратиться к кому-то с просьбой — обычное дело. Например, муж-



Оксана Ивановна Пушкина

чины иногда просят починить рабочую одежду. Если головная боль или другие проблемы — идут посоветоваться. Я уже изучила содержимое аптечки — знаю, какие лекарственные препараты нужно принимать при той или иной проблеме.

В планах у Оксаны Ивановны доработать в компании до пенсии. Семья Пушкиных сейчас живет в Томске, в квартире, но она мечтает приобрести свой дом, чтобы под родительской крышей вместе собирались взрослые дети и подрастающие внуки. На земле, среди цветов, своих ягод, овощей деткам лучше расти. Она подчеркивает, что здоровье — самое главное, все остальное можно купить.

Поздравляем юбиляров апреля!

ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Ванжу Игоря Анатольевича — моториста-матроса Новосибирского РВПиС
- Соболеву Василию Сагировну — уборщика производственных помещений Томского РВПиС
- Татаркину Марину Григорьевну — уборщика производственных помещений Колпашевского РВПиС
- Демина Александра Андреевича — начальника изыскательской руслевой партии Барнаульского РВПиС
- Рожнецова Александра Михайловича — командира земснаряда Томского РВПиС

СГУВТ

- Дементьеву Елену Александровну — старшего преподавателя кафедры иностранных языков
- Калганова Алексея Германовича — учебного мастера кафедры технологической безопасности
- Клименко Сергея Федоровича — начальника Центра информационных технологий
- Гычеву Ирину Александровну — специалисту отдела приема обучающихся
- Сорокина Евгения Михайловича — доцента кафедры водных изысканий, путей и гидротехнических сооружений
- Шиховцова Сергея Геннадьевича — сторожа учебно-лабораторного корпуса № 2
- Трошину Светлану Викторовну — доцента кафедры судовождения

Обское УГРН Ространснадзора

- Глодениса Сергея Николаевича — ветерана управления

ООО «Речное пароходство»

- Дериглазову Екатерину Фёдоровну — билетного кассира

АО «Северное речное пароходство»

- Карзину Ирину Аркадьевну — ведущего инженера-конструктора
- Лавонена Михаила Александровича — заместителя генерального директора по эксплуатации флота

АО «Томская судоходная компания»

- Афанаскина Евгения Ивановича — капитана-сменного механика
- Гаврилюка Андрея Марчевича — группового электромеханика
- Ефимову Светлану Михайловну — весовщика
- Серк Ольгу Викторовну — матроса-повара
- Сопко Анатолия Петровича — сменного капитана
- Ткаченко Валерия Петровича — водителя автомобиля
- Черданцева Ивана Николаевича — капитана-наставника
- Шелепову Зайтуну Ырысбаевну — начальника отдела ОМТС

ООО «Сибирская буксирная компания»

- Пушкину Оксану Ивановну — повара-моториста

ЗАО «Сибречпроект»

- Мусохранову Марину Петровну — офис-менеджера