

Спортивный городок на теплоходе



- Экипаж БТМ-630 умеет работать и отдыхать
- Что такое высший «пилотаж» на Васюгане?
- Чем проще управлять?

стр. 2

Той романтики уж нет. Но есть другая



- Изыскатели рассказывают о своих буднях
- А теперь самая «страшная» история про медведя
- Лучший способ борьбы с мошкаррой

стр. 3-4

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ

Итоги навигации, планы на будущее

24 ноября состоялось очередное заседание Общественного совета Обского бассейна, участники которого подвели итоги прошедшей навигации и наметили планы на будущее.

Резервы роста есть

О результатах анализа грузо- и пассажироперевозок в навигацию 2017 года и прогнозируемых объемах перевозок на 2018 год сообщил Сергей Валентинович Павлушкин, руководитель ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП».

Общий объем перевозок грузов по внутренним водным путям Обского бассейна на 24 ноября 2017 года составил 5 285,6 тыс. тонн.

В целом объемы грузоперевозок по внутренним водным путям Обского бассейна в навигацию 2017 остались на уровне навигации 2016 года. При анализе перевозок по роду грузов отмечено увеличение объемов при перевозке леса в 2,5 раза – 85,4 тыс. тонн (2016 год – 34,3 тыс. тонн), наливного груза на 24% – 178,0 тыс. тонн (2016 год – 143,3 тыс. тонн); при перевозке минерально-строительного груза прослеживается снижение на 4,2% – 4 287 034 тонны (2016 год – 4 465 991 тонна).

Несмотря на то что габариты судового хода позволяли загружать подвижной состав до нужной осадки, ведущим судходным компаниям не удалось выполнить план по перевозкам минерально-строительного груза на некоторых участках. Сложившаяся ситуация привела к тому, что общий план грузоперевозок по внутренним водным путям Обского бассейна на 2017 год не был выполнен, по представленным данным в феврале на Общественном совете основными судовладельцами, он составлял 5,6–5,9 млн тонн груза.

Деятельность по перевозкам пассажиров в навигацию 2017 года осуществляли 22 судходные компании и 10 индивидуальных предпринимателей. Всего на пассажирских маршрутах перевезено 1 069 746 человек, в том числе на пригородных (социальных) маршрутах – 79 749 человек, прогулочных – 319 785 человек. Основным видом перевозок пассажиров по внутренним водным путям в бассейне остаются паромные перевозки, перевезенный объем – 656 729 человек. В 2017 году были осуществлены 3 прогулочных (круизных) рейса по направлению Новосибирск – Салехард, пассажирами этих рейсов стали 134 человека. На Новосибирском водохранилище широкий спрос имели рейсы по направлению речной вокзал – Бурмистрово. В Томской области работала скоростная линия Кargasок – Колтогорск, перевезено 5 660 человек.

Было отмечено, что судовладельцы, подавая в различные инстанции информацию по количеству перевезенного груза за определенный отчетный период, допускают в ней расхождения, некоторые компании вообще не предоставляют данные.

Окончание на стр. 2

На вахте речники Обского бассейна



Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№ 9

29 ноября 2017 года

МЕЖНАВИГАЦИОННЫЙ РЕМОНТ

...И строительство новых судов

У судоремонтных предприятий идет межнавигационный ремонт.



О его ходе и планах редакции рассказал Олег Игоревич Ушаков, директор ООО «Самусьский судоремонтно-судостроительный завод».

– Для ремонта подняты 23 единицы флота, кроме тех, которые утилизируем.

Флот Томской судходной компании – пять барж проекта Р-56, три единицы самоходного флота (908 и 911 проекты). Остальной флот от разных заказчиков. Еще мы прорабатываем план переоборудования второй баржи проекта 16-800 компании АО СК «Алросалена» из сухогрузного судна в нефтена-

фото ООО «Самусьский судоремонтно-судостроительный завод»



Зимняя стоянка

ливное. Переоборудование первой баржи заканчиваем в декабре этого года, вот теперь готовимся ко второй.

Также идет подготовка к двум тендерам. Один – это строительство пятисоттонной баржи для компании ПАО «Транснефть». Второй тендер – строи-

тельство трех теплоходов промерного флота для администраций бассейнов. Один из них будет работать в Сибири – заказчик ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП», два других для рек других регионов – Лены и Волги. Также ведем работу на перспективу –

подготовку сменно-запасных частей для ремонта движительно-рулевых комплексов теплоходов, ремонта барж. В общем, обеспечиваем необходимый складской запас для оперативности проведения планового ремонта флота на слипе в 2018 году.

Мощное звено

Коллектив Моряковского судоремонтного завода (ООО «Моряковский речной затон») приступил к межнавигационному ремонту.

Около месяца назад, когда в затон на зимовку заходили последние суда, я побывал на предприятии, чтобы узнать о заводских новостях на месте. У директора завода Николая Владимировича Вдовенко была важная встреча в Томске, но он организовал мне беседу со специалистами, которые были на месте.

У них правильный взгляд на жизнь

Как выяснилось, плановые объемы ремонта принципиально не изменились. А вот в организации труда появились интересные новшества.

– В феврале текущего года мы создали экспериментальное звено из трех человек, – рассказывает Виктор Евгеньевич Перепелкин, начальник судомашиностроительного цеха. – Прежде судокорпусники и сварщики работали каждый сам по себе. В звене нового образца у них появилась вза-



имозаменяемость. Например, электросварщик помогает судокорпуснику при установке обшивки, этим самым ускоряет работу и сам не тратит время впустую. Тем более что люди в звене зарабатывают сдельно.

Возглавляет звено Сергей Ильич Попов, он отработал 30 лет на заводе. Человек надежный и ответственный. В экспериментальном звене также трудится Игорь Трутнев. Человек пришел недавно, но с желанием работать по-настоящему, он повысил свой разряд электросварщика за три года до пятого. Также в звене Иван Русинов – очень трудолюбивый, умеет грамотно и мобильно подстраиваться под ситуацию.

Парни умеют работать и хотят зарабатывать. Вместо среднего табельного времени 165–170 человеко-часов они выдают по 350–400. Звено на тарифе, не на окладе.

Вообще, у них правильный взгляд на жизнь. Ведь как бывает: кто-то ходит на работу от семьи да от детей спрятаться, а кто-то работать. Кто-то по 15–25 тысяч зарабатывает, а кто-то по 30–40. Все зависит от самого человека, от его цели.

Появились возможности для творчества

– Этой осенью у нас неплохо прошла расстановка флота на зимовку. Воды было много: сделали все быстро, аккуратно, – сказал Андрей

фото Юрия Белоусова



Звено Сергея Ильича Попова. Слева Игорь Трутнев. Справа – Иван Русинов

Владимирович Ивкин, заместитель директора завода. – В прошлый межнавигационный период выполнили большой объем работ по ремонту судов Томской судходной компании, большую часть барж подремонтировали. В 2017 году два двухтысячника прошли ремонт: ОТ-2125 и «Капитан Манаков». В целом флот крупнейшего предприятия отрасли сегодня в более хорошем состоянии, если сравнить с относительно недавним прошлым. И в этом году появилась возможность взять в работу суда других компаний.

Сегодня предприятие заметно прибавило в развитии: сформировался хороший коллектив еди-



номышленников. К нам идут квалифицированные судокорпусники, также мы обучаем молодежь. Словом, появилась возможность творческой работы.

Экспериментальное звено, о котором мы говорим, – хороший пример такого творчества. Сейчас по их методу хотят работать остальные. Люди осваивают смежные профессии. Теперь они и судокорпусники, и сварщики.

У таких звеньев технологических простоев нет: если надо, они как судокорпусники работают, если надо – сваркой занимаются. Есть и результат: увеличились объемы выработки, зарплата выросла. Мы планируем создать 3–4 таких звена. Для этого обучили четырех судокорпусников, они будут работать в каждом звене.

Юрий БЕЛОУСОВ, Новосибирск — Томск

ПОСЛЕСЛОВИЕ К НАВИГАЦИИ

...И спортивный городок на теплоходе



Фото с сайта fleaphoto.ru

Экипаж БТМ-630 («ТД «Моряковская судоходная компания»), закончив навигацию, поставил теплоход на отстой в Моряковском затоне.

Дальше планировали подождать морозов (из-за топкого берега), чтобы, приподняв корму, приступить к разборке движительно-рулевого комплекса. Затем ДРК нужно сдать судоремонтникам и после ремонта собрать и установить на буксир. Работы в этом году получаются больше — ДРК в прошлом году не обслуживали.

А пока у экипажа пауза, мы пообщались со сменным механиком-капитаном Русланом Вячеславовичем Кузьминым.

Экипаж сложился

— Да, действительно, в прошлом году мы занимались подготовкой механизмов — главных, вспомогательных. В этом году объем работ будет внушительнее, — пояснил Руслан Вячеславович. — Навигация прошла, в общем-то, нормально, сделали 7 рейсов: крупных поломок не было, так, если что-то по мелочи, рабочие моменты. Старались мелкий ремонт делать во время



Руслан Кузьмин — человек деятельный: и зимой, и в отпуске занят делом

стоянок. Но, чтобы следующая навигация прошла спокойно, сейчас занялись ДРК.

Из положительных моментов хочется отметить, что костяк экипажа в целом за 2–3 года сложился. В его составе я, сменный механик-капитан, капитан — сменный механик Николай Васильевич Гуторов, моторист Юрий Юрьевич Воронков. Из Томского училища в команду пришел практикант Николай Антонов. Молодой парень, с амбициями. Это его первая само-

стоятельная навигация, с несением вахты. Николаю интересна техника, хочется самому все попробовать. Ему понравилось на судне, мы его возьмем — такие люди нам всегда нужны. А вообще, если он так любит профессию, я ему посоветовал двигаться дальше и поступать в мореходку. Коля загорелся этой идеей. И, думаю, неважно, останется он на реке или захочет в море: у него все хорошо получается. Проявил себя человек с лучшей стороны. Надеюсь, и в следующую навигацию присоединится к нашей команде.

«Страшнее» баржи судна нет!

Заговорили о сложностях, с которыми экипажи сталкиваются в навигацию. Руслан рассказал про особенности реки Васюган и даже прислал видео. Оказалось, что каждый подъем баржи вверх по течению, а там можно подниматься только с одной, — негласное соревнование по мастерству между рулевыми. На реке есть очень сложные повороты. С первого захода и не пройдешь — чем меньше «прилипаешь» к берегу, тем лучше, словом, высший пилотаж. А если за вахту баржу вообще ни разу не прижало



Капитан — сменный механик Николай Васильевич Гуторов передает опыт молодежи

к берегу — мастер.

Вообще на Васюгане интересно работать, река непредсказуемая. Уровни воды могут в течение суток колебаться до полуметра.

— На Васюгане расслабляться не приходится, — рассказал Руслан. — Ночью на якорь суда становятся, а утром теплоход считай что на сухой косе стоит. У нас до такого, правда, не доходило. Но корма обсыхала (было это на другом судне, на другом судоходном предприятии), это бывало, и это ЧП.

Вниз баржи тянут, а не толкают. Был такой случай в экипаже Кузьмина. Один из мотористов решил разыграть повара. И давай ей сочинять: мол, если буксир сядет на мель, буксируемая баржа врежется в теплоход и снесет все жилые помещения. Короче, всем хана! Бедная женщина не спала всю ночь, рассчитывая в случае чего успеть покинуть судно.

Чем проще управлять?

Руслан механик — сменный капитан сравнительно молодой, но на флоте почти 24 года, с 1993-го. Интересно, как он стал речником?

— Вообще-то, хотел быть инженером, а на водном транспорте

себя совсем не видел, никто из родственников не работал в этой отрасли. Посоветовала идти на флот будущая теща Любовь Михайловна Гуторова, она здесь работала и считала, что преимуществ у речников немало. Это были времена СССР. Потом, конечно, много изменилось.

Но я пошел на флот. Начинать мотористом, окончил техникум, Институт водного транспорта. Первым наставником у меня был Владимир Яковлевич Кузнецов.

Главное, чему научился за многие годы, сконцентрировалось в принципе: все личное дома, на работе — работа, нельзя срывать. Удастся. Ну а профессиональные навыки — это само собой, с годами приходят.

Кстати, о профессиональных навыках. Давно хотел спросить, чем легче управлять — автомобилем или судном?

— На теплоходе при движении сложно назначить траекторию, — пояснил Руслан. — Масса течений: свальные навалы, их очень много, пески перемещаются, судовой ход меняется. Состав вообще сложно водить — габариты. Хотя сами буксиры, конечно, очень маневренные, удачные в своем классе. На теплоходе и процесс практической подготовки судоводителя более длительный. Автомобилем легче управлять, все перед глазами, хотя скорость самой машины и принятия решения таковы, что тоже не расслабишься.

— Зимой у капитана больше времени. Чем оно заполнено?

— Я человек активный, сейчас вот с сыном на лыжах будем ходить.

Во время рейсов мы мало двигаемся. И решили на теплоходе оборудовать спортивный городок. Форму поддержать есть где. Кому что нравится, тот тем и занимается. Если тяжести неохота двигать, можно что-то полетче найти, даже со скакалочкой попрыгать.

Молодцы!

Юрий БЕЛОУСОВ

Итоги навигации, планы на будущее

Окончание. Начало на стр. 1

Заслушав и обсудив доклад руководителя ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП», доклады руководителей судоходных компаний Обского бассейна, участники совета решили:

— принять к сведению информацию руководителей судоходных компаний Обского бассейна об объемах грузо- и пассажироперевозок за прошедший период навигации 2017 года;

— руководителям судоходных компаний и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим профильную деятельность в границах Обского бассейна, рекомендуется повысить эффективность планирования объемов перевозок грузов;

— усилить контроль за качеством передаваемых в различные инстанции статистических данных по количеству перевезенного груза.

Габариты на уровне

Об итогах работы в навигацию и обеспечении безопасности судоходства рассказал Юрий Валерьевич Хохлов, первый заместитель руководителя — главный инженер ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП».

Навигация 2017 года в бассейне Оби по гидрологическим условиям была средней по водности. Дноуглубительные работы на внутренних водных путях Обского бассейна выполняли 7 земснарядов и 1 плавучий кран. В ходе проведения транзитных дноуглубительных работ извлечено 4530,1 тыс. м³ грунта на 68 перекатах, протралено 460 км², или 100% от плана (460 км²).

В результате выполнения комплекса путевых работ и благоприятных гидрологических условий срывов гарантированных глубин при уровнях воды выше проектных отметок на навигационный период 2017 года не отмечено.

В навигацию 2017 года ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП» продолжало деятельность в рамках соглашения о сотрудничестве по переориентации перевозок тяжелых и крупногабаритных грузов с автомобильного на внутренний водный транспорт в границах Алтайского края. В рамках сотрудничества с ООО «Хенда — Сибирь» по развитию судовых ходов на р. Чулым Томской области на участке г. Асино — с. Центрополигон протяженностью 336 км выполнен дополнительный комплекс путевых работ.

Подводя итоги, можно отметить, что условия навигации 2017 года были благоприятны для осуществления грузо- и пассажироперевозок на реках бассейна. Транспортных происшествий в границах Обского бассейна по вине работников ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП» не было.

Предложения от судовладельцев

Участникам Общественного совета сообщили о ходе обсуждения предложений по внесению изменений в распоряжение Росморречфлота «О перечне судовых ходов с установленными гарантированными габаритами судовых ходов, категориями средств навигационного оборудования и сроками их работы, а также сроками работы судовых гидротехнических сооружений в навигацию 2018 года» для увеличения грузо- и пассажиропотоков, о планах на 2018 год.

Согласно рекомендациям Росморречфлота, изменения в распоряжение, устанавливающие требования к содержанию внутренних водных путей на предстоящую навигацию, должны проводиться с учетом предложений судовладельцев, осуществляющих грузо- и пассажироперевозки в бассейне внутренних водных путей. Для подготовки проекта распоряжения на навигацию 2018 года по Обскому бассейну получены предложения от ООО «Бийский речной порт», ООО «Грузовой терминал Обь», ООО «Барнаулский речной порт», АО «Томская судоходная компания», департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области.

Сейчас Росморречфлот проводит работу по формированию государственного задания на содержание внутренних водных путей и судовых гидротехнических сооружений в 2018 году и определение размера субсидии на его выполнение. В соответствии с рекомендациями Росморречфлота всем подведомственным учреждениям необходимо принять меры, обеспечивающие снижение расходов на 5% относительно первоначального объема субсидии текущего года. При этом объемы обстановочных, тральных и изыскательских работ должны остаться на прежнем уровне. Снижение объемов путевых работ по выполнению соглашения в Алтайском крае в 2018 году также не планируется. Прогнозируемое сокращение расходов за счет федерального бюджета, прежде всего, скажется на производстве дноуглубительных работ.

«На вахте» всегда рядом

Участники совета прослушали информацию

Натальи Владимировны Шрейтер, руководителя-директора ГАУ НСО «Издательский дом «Советская Сибирь», о промежуточных итогах выпуска газеты «На вахте речники Обского бассейна».

В феврале этого года издательский дом представил свое коммерческое предложение, которое выгодно отличалось от сложившейся практики издания газеты.

Прежде всего, сотрудники издательского дома провели анкетирование потенциальных инвесторов, чтобы рассчитать потребность в газете, а в итоге ее реальный тираж. Он сократился в 2,5 раза! По сути, инвесторы, которые спонсировали газету «На вахте», перестали платить «за всех». При этом все желающие и сейчас могут получать информацию о жизни профессионального сообщества речников, только в электронном виде — на сайте ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП». Было отмечено, что газета становится ближе к читателю: в ней чаще стали появляться материалы с мест, рассказывающие о повседневной жизни речников. Участники Общественного совета высказали ряд пожеланий, которые редакция обязательно учтет в своей работе.

В заключение участники совета утвердили план работы Общественного совета и план мероприятий рабочих групп по вопросам мониторинга, анализа состояния и перспективного развития внутренних водных путей Обского бассейна на 2018 год.

Юрий БЕЛОУСОВ

К 70-ЛЕТИЮ ЗАО «СИБРЕЧПРОЕКТ»

Той романтики уж нет. Но есть другая

Быт изыскателей — важная составляющая процесса проектирования. Иногда этот быт решает, останется человек в профессии или найдет место поуютнее.

Поэтому мы решили побеседовать с ветеранами-изыскателями о непроизводительных буднях. Наши собеседники — начальник отдела изысканий Юрий Викторович Глазнов, руководитель группы Владимир Иванович Михайлов, начальник партий Анатолий Тихонович Мурзинцев и Дмитрий Сергеевич Благонадеждин, геодезист Михаил Ильич Подилько. Разговор получился теплым, интересным, иногда с элементами дискуссии. Словом, всколыхнули прошлое.

Дикие звери

Первый вопрос напрашивался сам собой: как встречала изыскателей дикая природа, точнее, ее обитатели? Да что там ходить вокруг да около: речь, конечно, о хозяйне тайги. Вспоминает Анатолий Тихонович Мурзинцев:

— На Агане делали съемку, я работал на острове с приборами, вдруг страшный крик коллеги, я рейку бросил, подбежал к нему на лодке — у того глаза квадратные, лицо красное... Что такое?
— Медведь!!!

Я хантов привел, они километров тридцать за зверем бежали, для них убить медведя — праздник. Потом по обычаю собираются, танцуют, изображают хозяина тайги. Я, попав на такое мероприятие, сначала даже сдрейфил. Сидит возбужденная толпа, двое изображают медведя, рычат, точнее, истошно орут. Потом спросил: чего это они? Оказалось, «объясняют» медведю, что они не виноваты: пулю, мол, не они, ханты, изготовили. В то, что изготовили ханты, я угодил чуть позже: это была охотничья петля на лося. Впрочем, обошлось без травм.

Вообще, про медведей много легенд придумывали. Зверь он, конечно, хитрый, но чаще всего старается не связываться с людьми. Исключения бывают, разумеется. Медведица с медвежатами — это да. Люди у нас сидели после таких встреч.

— Опыт общения с кабанями тоже неприятный, правда, не в Сибири. Они-то опаснее медведя будут, — вспоминает Дмитрий Сергеевич Благонадеждин.



Во время командировки в Игарский морской порт



Буровая бригада А.Т. Мурзинцева во время перерыва. 2003 год



Экспедиция Н.Я. Осипова на обследовании Верхнего Енисея. 1961 год

— А теперь самая «страшная» история, — смеется Анатолий Тихонович Мурзинцев. — Было это на Турухане. Идем на съемку, сидит на нашем пути медведь, мы пальнули. Не хочет уходить. Мы одну обойму из карабина в него, вторую. Сидит. Ну что ж, была не была! Мужики встали и героически пошли в атаку! Подходим, а это... пень!

Вопрос возникает сам собой: положено ли оружие изыскателям?

— До 1974 года ружья возили, — рассказывает геодезист Михаил Ильич Подилько. — А потом нужно было писать заявку: мол, при себе имеем секретные материалы — вроде как для охраны документов. Для защиты от зверей иметь оружие не полагалось. К примеру, приезжали в Надым и получали наган. А по прибытии в любой населенный пункт оружие положено сдать в милицию. Столько канители стало!

Дикие звери-2. Кровопийцы

Страшнее кошки зверя нет!
— 1970 год почему-то нам запомнился особо. Мы тогда работали в районе Сургута и Нижневартовска. В августе на нас обрушились и комар, и мошка, и паут, и мокрец — все одновременно, у нас люди

даже попадали на больничную койку, — вспоминает Анатолий Тихонович Мурзинцев. — Парнишку одного в Сургут отправили, дней 20 отлежал. Заражение. Лицо стало круглое, как тарелка. И так уехал, не смог больше работать.

— От вас можно получить лучший совет, как спастись от этих вампиров. Так ведь? — я пользуюсь случаем.

— В одеколоне «Гвоздика» нужно добавить две капли дегтя, побрызгать на накомарник — лучше всякого ультразвука, — диктует Анатолий Тихонович.

— Другой способ: тридцать метров над землей, на тригонометрическом пункте — там хорошо спать. Насекомые так высоко не летают, — говорит Михаил Ильич Подилько.

— А вот клещей на севере мало. Васюганские болота — граница. Зато на Катунь каждый день двух-трех снимали. Доходило и до 20–30 штук.

Во времена СССР на практику к сибирским изыскателям прибыл студент из Киева. Прилег у березы, на солнышке. Греется. Хорошо! Клещ не будь дурак: моментально впился. Парень настолько испугался, что сразу своим ходом в ближайшую деревню, оттуда в Бакчар. Ну а потом в Киев.

Вообще, насекомые (да и быт) многим производственную биографию скорректировали! Из двенадцати практикантов (тех, что вспомнили) двое не смогли жить в полевых условиях.

А мои собеседники люди привычные.

От пуль до арбузов

Сибирь, Заполярье, Урал, Казахстан, Средняя Азия... Маршрутами была охвачена вся страна.

В советские времена население встречало изыскателей с интересом: если ты приехал в населенный пункт, значит, будет стройка, еще один шаг к цивилизации. Сейчас больше равнодушие: приехали, чего-то там делают. Ну и ладно...

Хотя встречи были разные, иногда очень колоритные. Аган, например, по воспоминаниям Анатолия Тихоновича Мурзинцева, встретил... стрельбой. Изыскатели ползком вверх: узнать, в чем же дело? Оказалось, местные жители под воздействием горячительного гоняли жен по поселку. Ну а стреляли не по благоверным, а так, для вдохновения. Потом изыскатели познакомились с местными, друзьями стали.

Про жизнь в палатках и вагончиках на дальних территориях мои собеседники долго не стали говорить. И так все понятно. Один пример: в Ягель-Ях приехали, там минус 50. В палатках жить холодно. В вагончиках самый раз. Хотя в палатках, бывало, жили до ноября. Если железную печь камнями обложить, до утра дотянуть можно.

На Оби проще, там русловая съёмка под порты: жилье было капитальное. А какие территории к душе были?

— В Нижневартовске (это сейчас там города, а тогда сплошные болота) мечтали о Киргизии, — вспоминает Михаил Ильич Подилько. — Когда-то в поселке Рыбачий на Иссык-Куле под причал работали. Два причала — один в Рыбачьем, второй в Пржевальске. Между ними «Метеор» курсировал.

— А жара?
— Вообще, да. В давние времена в Чимкенте работали, когда плюс 40 было. Зато приехали на бахчу: «Продай арбузов, джигит». «Джигит» мялся-мялся, в итоге завалили полкузова грузовика арбузами, он за все взял 25 рублей... Щедро. Всю командировку вместо воды арбузы ели. А другой сторож еще целую бричку, запряженную ишаком, привез. Мы ему ружье отремонтировали.

Эх, дороги!

В 90-е годы изыскатели решили, что свой транспорт выгоднее. Тогда и появился КамАЗ, и первые рейсы делали в Сургут, затем в Заполярье. Транспорт свой, дешевле. ЗиЛы, к одному вагончик. До этого забрасывались на теплоходах. Кстати, пассажирский лайнер «Мария Ульянова» до Сургута ходил, туда загрузили лодки, моторы, груз или брали в аренду небольшие теплоходы.

Но автомобильный транспорт тоже не панацея... Ехали как-то весной изыскатели в Пионерный в районе Стрежевого. За червонец переправились через реку, а уже зимник размыло, местные посоветовали ехать через замерзшее болото. А оно не совсем замерзло, на поверхности вода. Едут-едут, ни души. Сбились, что ли?

Услышали, как трактора работают. Вскоре и сами гусеничные машины появились: буровую вытаскивают. Спросили у трактористов, далеко ли до места. Отвечают: суток за двое доберетесь. То-то радости было, когда на бетонку выскочили.

«Только не доширак!»

Раньше изыскатели числились в штате пароходства. Плавмагазин увидели, остановили и по специальной заборной книге запасы пополнили. А потом стали сами закупать, все с собой. Готовили сами. Когда партии были по 20–25 человек, тогда и повар в штате был. Без рыбы раньше не жили, но сейчас скорость работ такая, что порыбачить времени нет. Между прочим, самая рыбная из рек — это Обь.

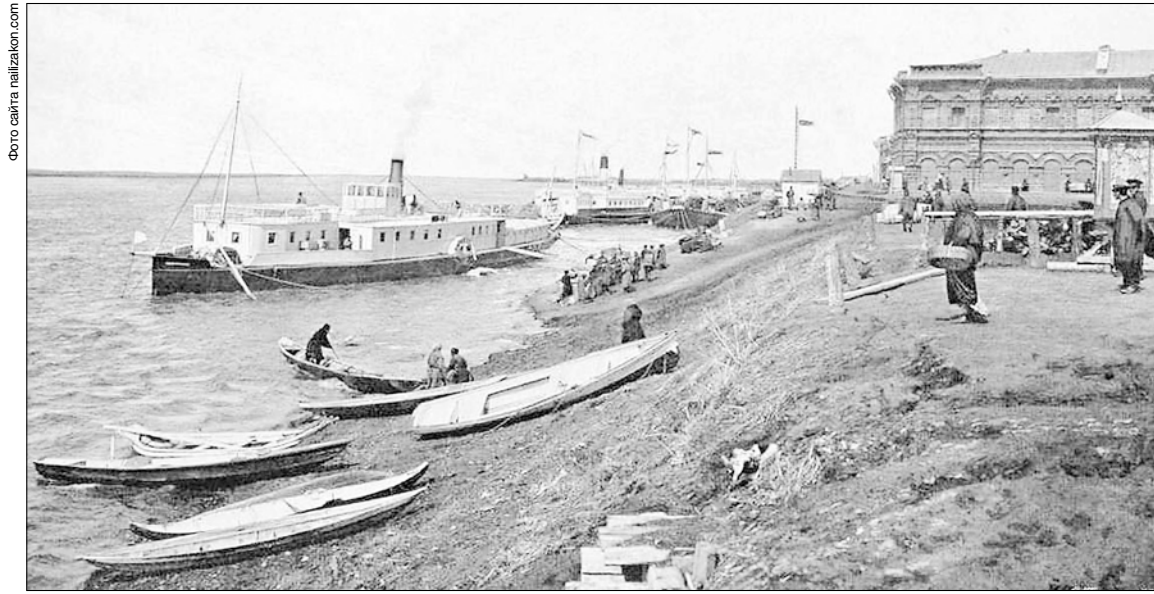
А я нехотати про лапшу быстрого приготовления вспомнил.

Окончание на стр. 4

« Мы одну обойму из карабина в него, вторую. Сидит. Ну что ж, была не была! Мужики встали и героически пошли в атаку! Подходим, а это... пень! »

АНОНС

Западно-Сибирскому речному пароходству — 120 лет



18 декабря 2017 года состоится презентация историко-культурного проекта «120 лет Западно-Сибирскому речному пароходству».

Основная цель проекта — показать историю Западно-Сибирского речного пароходства на основе материалов печатных изданий, хранящихся в фондах региональных библиотек, архивов и других организаций, в виде интерактивной выставки и краткого экскурса в историю докладчиками регионов-

участников по видео-конференц-связи.

Участники: Президентская библиотека, Новосибирская областная научная библиотека, Алтайская краевая универсальная научная библиотека имени В. Я. Шишкова, Централизованная библиотечная система Сургута, Томская областная универсальная научная библиотека им. А. С. Пушкина, Тюменская областная научная библиотека им. Д. И. Менделеева.

Планируется пригласить преподавателей и студентов образовательных организаций водного транспорта, представителей госу-

дарственных предприятий и отраслевого бизнеса.

Приглашаем всех желающих принять участие в презентации проекта 18 декабря 2017 года в 10:00 по московскому времени в конференц-зале Новосибирской областной научной библиотеки (ул. Советская, 6, 4 этаж).

О решении принять участие прошу сообщить координатору мероприятия, руководителю Новосибирского регионального центра Президентской библиотеки Киселевой Анастасии Владимировне (e-mail: a.kiseleva@ngonb.ru; тел. 223-66-24).

ПРАКТИКА

Только к нам!

Сибирские речники «бронируют» практикантов СГУВТа для навигации-2018

На новый уровень вышло в этом году взаимодействие Сибирского государственного университета водного транспорта с потенциальными работодателями для своих выпускников — организациями морского и речного транспорта, в том числе с администрациями речных бассейнов внутренних водных путей.

По итогам производственной практики — важного этапа профессиональной подготовки специалистов плавсостава, становится нормой считать критерием ее успешности персональные заявки от речников, приглашающие практикантов этого года отправиться к ним на практику и в будущую навигацию.

Все студенты СГУВТа проходят на отраслевых предприятиях практику по получаемому направлению подготовки. Их можно встретить на предприятиях отрасли практически в любой части России благодаря сотрудничеству с потенциальными работодателями — организациями морского и речного транспорта, с админи-

страциями речных бассейнов внутренних водных путей: ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», ФБУ «Администрация Ленского бассейна внутренних водных путей», ФБУ «Администрация Енисейречтранс», ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть» и др.

В рамках этого партнерства студенты 2-го курса электромеханического факультета Сергей Болсов, Владимир Сысоев, Владислав Васильев и Александр Гурков проходили производственную практику в Томском районе водных путей и судоходства — филиале ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей». Пройдя весь цикл от вооружения до разоружения землесоса «Николай Асанов» в должности судового электрика, ребята получили профессиональные навыки по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту электрического оборудования, светотехнических устройств, аккумуляторных батарей и электродвигателей.

Для подведения итогов работы практики в Томском районе в

университет прибыли представители Томского района водных путей и судоходства вместе с флотским наставником студентов командиром земснаряда «Николай Асанов» Владимиром Комиссарчуком.

По отзывам наставников, будущие инженеры-электромеханики продемонстрировали умелое применение теоретических знаний в практической деятельности, ответственное отношение к должностным обязанностям, дисциплинированность, аккуратность, стремление к расширению своих навыков и практического опыта.

По итогам защиты отчетов по производственной практике будущим инженерам-электромеханикам вручили благодарственные письма администрации, памятные подарки, пригласили толковых и старательных студентов снова пройти практику на судах Томского филиала в навигацию 2018 года.

Алексей ЖАРОВ, декан электромеханического факультета ФГБОУ ВО «СГУВТ», кандидат технических наук, доцент

Поздравляем юбиляров ноября



ФБУ «Администрация Обского бассейна ВВП»

- Михаил Анатольевич Зубарев, Барнаульский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», инженер-механик групповой по флоту производственного персонала
- Леонид Семенович Вдовенко, Колпашевский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», сторож (вахтер)
- Анна Николаевна Гуляева, Томский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», главный специалист по экономической работе
- Анатолий Львович Бровко, Колпашевский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», сторож (вахтер)
- Александр Иванович Тарасенко, Томский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», начальник изыскательской русловой партии № 1
- Олег Анатольевич Мезенцев, Томский район водных путей и судоходства — филиал ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», водитель автомобиля 6 разряда

АО «Томская судоходная компания»

- Владимир Владиславович Августович, см. капитан — см. механик т/х РТ-381
- Евгений Геннадьевич Агафонов, токарь ОГМ
- Антонина Александровна Байзуркаева, матрос-повар т/х РТ-738
- Сергей Владимирович Жарков, капитан — см. механик т/х «Речной-13»
- Татьяна Геннадьевна Змановская, бухгалтер
- Виктор Михайлович Лузанов, капитан рейда
- Елизавета Христьяновна Мелякина, матрос-повар т/х РТ-624
- Виктор Дмитриевич Токарев, слесарь по топливной аппаратуре
- Елена Валентиновна Фурса, матрос-повар т/х ОТ-2125

СГУВТ

- Виктор Васильевич Никулин, учебный мастер, кафедра ИС
- Людмила Николаевна Анисимова, сторож, корпус 2
- Александр Михайлович Барановский, профессор, кафедра ТИПМ

К 70-ЛЕТИЮ ЗАО «СИБРЕЧПРОЕКТ»

Той романтики уж нет. Но есть другая

Окончание. Начало на стр. 3

— Вспомнили про доширак, и сразу изжога началась, — отмахнулся Михаил Ильич Подилько. — А вот тушенки хорошей не стало.

— Нет, мы недавно хорошую купили, — подключился Дмитрий Сергеевич Благоннадеждин. — В Самуськах взяли конину, ничего другого не было. Нормальная.

— Сейчас я расскажу про правильную тушенку, — сказал Анатолий Тихонович Мурзинцев. — В 90-е годы, помню, приехали в ПарABEL. Просим нас обеспечить провизией. «Тушенку будете?» — «Выписывай». А цена почему-то невысокая. Думаю: ерунда какая-нибудь растительная. Притащили деревянный ящик (тушенку уже тогда в таких ящиках днем с огнем... Все больше картонные). А там у них старые запасы, все в солидоле. Банку открыли — запах! Настоящая! Все носами заводили. Такой сейчас не купишь.

Ну а теперь вопрос вопросов! Спирт положен? Ответили так:

— Раньше — да, сейчас отменили. У заказчика требования — спиртное нельзя иметь. Штрафы для института немаленькие. А в принципе, спирт нужен. Работаем в холода, на воде. Невольно искупавшегося растереть не мешало бы.

Удобняющих компаний вообще сухой закон. А если кто-то из персонала доложит о нарушителях, еще и бонус получит. «А выходишь к столовой — полная урна бутылок».



План местности составляет геодезист М.И.Подилько. 2007 год

Книжка и «счетовня»

Работа, мошка, непогода... А свободное время? Книжку почитать? Здесь у всех мнение разное.

Одни сотрудники говорят, что у топографов времени нет. С 7 до 10 вечера в поле. Все надо обчитать, не успел сегодня — завтра у тебя двойная работа. Столько «счетовни», и не дай Бог на метр ошибиться. Нет свободного времени.

«Время на книжку найдется всегда!» — считают другие. Но это спор из разряда вечных.

Юрий БЕЛОУСОВ