



В поисках решений

■ Непростую ситуацию, сложившуюся в этом году в протоке Кольджа, обсудили на Общественном совете Обского бассейна внутренних водных путей

стр. 3



Серебро наше!

■ Студент СГУВТ стал призером Кубка России по боевому самбо, выиграв пять схваток из шести

стр. 3

На Вахте



речники Обского бассейна №10 (44)

Газета для работников водного транспорта. Издается с 1931 года

30 октября 2020 года

СОБЫТИЕ

Будни и праздники ветеранов-речников Бийска

Декаду пожилого человека, прошедшую в октябре по всей стране, ветераны-речники Бийска не отмечали: мы еще молодые, это не про нас, — смеются они. Зато они активно проводят остальные праздники. Как именно — рассказал активист ветеранского движения речников Владимир Уткин.

— Основные мероприятия наши — празднование Нового года и День речника в первое воскресенье июля. Этот день мы всегда встречаем на реке: собираемся человек 30-40, едем на берег, привозим столы, стулья, угощение. Если тепло, купаемся, но самое главное — общаемся, вспоминаем свою молодость, работу на реке. Все мы, в общем-то, свою жизнь провели на речном флоте, так что это наша вторая семья, — рассказывает Владимир Васильевич. — За эти наши встречи огромная благодарность руководителю компании «Бийский речной порт»: он нам всегда помогает средствами на закупку угощения, когда есть возможность, дает теплоход. Тогда мы уходим вверх по реке, высаживаемся на остров или на берег и там праздник устраиваем. Виктор Александрович и на закрытие навигации нас приглашает. Обычно компания в этот день организует праздник, где выступают местные артисты, и вот самых активных наших ветеранов тоже зовут.

От основания до расцвета

Это еще одна возможность увидеться с друзьями, с которыми вместе работали на реке. А еще — возможность пообщаться с молодым поколением, ведь до сих пор в Бийском речном порту работают те, кто помнит ветеранов. Их немного, в основном это дети потомственных речников, которые приняли эстафету у своих родителей и тоже связали свою жизнь с флотом.

— Дети старых речников помнят, знают тех, с кем отцы работали, матери, — признает Владимир Уткин. — Кто-то из детей речников еще работает, жаль, династии не сохранились. А они были! К примеру, Пётр Ефимович Лобанов, он с 1947 года на флоте, с женой вместе работал. И его дочь пошла на флот — она была единственная девушка-капитан у нас. Пойди ее дети на флот, продолжилась бы династия. Работал Пётр Дмитриевич Горбунов, командир плавкрана, его сын работает сейчас в порту. Но мало, очень мало таких осталось. Впрочем, и коллектив теперь маленький в компании.

Сам Владимир Васильевич помнит те времена, когда в Бийском порту работало полтысячи сотрудников. Он здесь с 1961 года, и на его глазах судоходство в Бийске сначала прошло этап развития, а потом и расцвета.

Ася МАЛЮТИНА
(Окончание на стр. 4)



Ветераны-речники из Бийска отмечают, что огромную помощь им оказывает руководитель компании «Бийский речной порт» Виктор Франк

ПРИЗВАНИЕ



Дмитрий Бочкарев (слева в нижнем ряду) с супругой и экипажем

Когда сомнений в профессии нет

Поговорка «Семь раз отмерь — один отрежь», пожалуй, как никакая другая характеризует Дмитрия Бочкарева, капитана-сменного механика теплохода «Василий Лоцманов» АО «Томская судоходная компания». Он всегда старается сначала все тщательно обдумать и лишь потом приступать к действию. Сомнений не было лишь в одном — в выборе профессии.

Да и как тут сомневаться, если все детство прошло на флоте! Отец и дядя Дмитрия были флотские: первый всю жизнь проработал механиком, второй — механиком-сменным капитаном. Как это часто было в советское время, ребята речники брали с собой в рейсы, и пока взрослые выполняли свои рабочие обязанности, ребята осваивала закоулки теплохода, превращая все что можно в пространство для игр. Тем более и компания была веселая.

— У меня брат младший, у капитана тоже два сына, вот мы вчетвером — уже целая банда, — вспоминает Дмитрий Владимирович.

Так что сомнений, куда идти после школы, у будущего капитана не было — сразу настраивался на то, что продолжит династию. А

потому поступил в Морьяковское речное училище. Позже закончил еще и Новосибирское командное училище. Но это позже... А в 1989 году он в первую свою навигацию пришел на практику в Морьяковский речфлот.

Остался в профессии благодаря маме

— Работал с Иваном Николаевичем Черданцевым, две навигации с ним провел. Ту, первую, помню до сих пор — сначала всё в диковинку было. Но мысли бросить профессию никогда даже не возникало, — признается он. — Еще и учителя были отличные: Иван Николаевич меня учил, может быть, он мне интерес этот и привил. Не все ведь остаются работать на флоте, и то, останется человек в профессии или нет, становится понятно в первые два-четыре года. Это такой переломный момент, когда те, кому это не по душе, уходят. Вот эти первые годы отработать — и все понятно становится про человека.

Он не ушел... Более того, к концу второй навигации, когда возраст уже позволил, встал на самостоятельную вахту. И месяца полтора потом еще отработал полноценным мотористом. Тут как раз конец учебы —

Дмитрий Владимирович дипломировался на третьего штурмана. Весной 1991 года пошел третьим штурманом на двухтысячник, а в мае его забрали в армию.

— Я женился перед армией, поэтому на флот меня не взяли, а отправили неподалеку, тушенку охранять, — смеется он.

После армии в 1993 году сразу же пошел на двухтысячник к Петру Михайловичу Ларионову. Но проработал там недолго: в то время двухтысячники как раз стали активно ставить, продавать на Волгу. В те непростые годы многие уходили с флота. И не только с флота: во всей стране творилось такое, что люди забывали о своем призвании и бросали профессию, чтобы просто выживать. Дмитрий Владимирович признается: остаться в любимом деле помогла мама. Пока флотские по пять месяцев оставались без зарплаты, она, бюджетница, стала кормилицей семьи. На ней всё и держалось. Благодаря ей сын смог остаться на флоте.

Но и флот менялся: казалось бы, только перешел Дмитрий на другой двухтысячник, к Борису Александровичу Федину, едва успел отработать там четыре года и дипломироваться на второго штурмана, как в 1998 году и этот теплоход и поставили.

Ася МАЛЮТИНА
(Окончание на стр. 2)

ПРИЗВАНИЕ

Когда сомнений
в профессии нет

(Окончание.
Начало на стр. 1)

— В 1998 году я перешел на теплоходы РТ. С того времени на двухтысячниках квалификацию я потерял и стал дальше на РТ работать. Так и доработался до капитана, — объясняет Дмитрий Бочкарев.

Порой хотелось всё бросить

До этого работал сменным капитаном. Но опыт, профессионализм его не могли не обратить на себя внимание руководства, вот и предложили ему стать капитаном теплохода.

— В прошлом году мы его капитаном поставили на «Василия Лощманова». Мы своих людей знаем — кто способен, а кто нет. Предложили ему, а он сначала говорит: «Мне, может быть, рановато?» — рассказывает Иван Буховец, начальник службы перевозок и движения флота. — Есть у него доля самокритичности, он и в работе так — все проверяет, все прикидывает, а лишь потом делает. Исполнительный, трудолюбивый, инициативный. Вот в прошлом году, допустим, когда на Васюгане мелководье началось и нужно было вывести флот, проявил себя с лучшей стороны. А нынче в Обской губе отлично справился: нашел дорогу и вывел флот, который мог там остаться. Он все делает осторожно: сначала все изучит, а потом делает, зато делает хорошо.

Такой подход обусловлен опытом. Дмитрий Владимирович признается: за столько лет на флоте бывало всякое. В том числе такое, что хотелось все бросить и уйти.

— Были разные ситуации, даже такие, что если бы отдел кадров был рядом, пошел бы тут же и уволился, — признается он. — Это когда попадали в такие шторма, что теплоход даже не может справиться, бессильным просто становишься. Это для сухопутного человека Обь — отдых на воде, романтика... На самом деле это опасная река: бывает такой ветер, что 6000 тонн ветром подымает против течения. Но ничего, с эмоциями справлялся: сутки проходят и успокаиваешься.

Дочь вырастил, дом построил

Успокаиваться помогают мысли о семье: она у Дмитрия Владимировича дружная, хорошая. Говорят, ранние браки редко бывают удачными, но здесь другой случай. Дмитрий с Инной поженились еще до армии и до сих пор вместе. Порой даже и в рабочее время.

— Я после армии сразу жену взял к Ларионову на двухтысячник: пошла полноценным поваром, готовила на такой большой экипаж, — вспоминает он. — Это же важно, что семья рядом. Тем более в то время еще не было бригадного подряда, на берегу не бывали недели. Как весной садились на теплоход, уходили в рейс — еще деревья голые стояли, а как первый раз в Морьяковку заходишь, так уже листва зеленая, трава — прям разительные перемены. Потом постепенно командиры начали меняться, а когда в ТСК пришел, то уже и две бригады было: теплоход с рейса приходит, одна команда выходит, другая садится и в рейс — первая команда полностью вся отдыхает. Это, конечно, намного лучше: рейс в среднем 12-18 дней длится, есть возможность отдохнуть.

А значит и есть время на семью, детей. Впрочем, сейчас дочь Татьяна уже взрослая барышня: давно замужем, окончила Томский государственный университет по специальности «международные отношения» и уехала жить в США. Но зато в эту навигацию вновь рядом с Дмитрием Бочкаревым его супруга.

— В этом году супруга снова пошла со мной. Она уходила — на пассажирских работала, а теперь снова со мной, — говорит он.

И признается: иногда для семьи разлука необходима. Но при этом большей частью свободное время старается проводить с женой. Даже приобретает ее к своему хобби — горным лыжам. Правда, получается пока не слишком удачно: Инна Евгеньевна хоть и ездит с мужем в Шерегеш, но все больше привычной готовкой занимается, чем покоряет горные склоны.

Зато есть у них и общее занятие, которое лучше всякого хобби скрепляет, — последние годы супруги строят дом. Он и отнимает основное свободное время. Осталось немного: жилище уже на стадии отделки, а значит, совсем скоро здесь смогут коротать они долгие зимние дни в ожидании следующей навигации.

Ася МАЛЮТИНА

ОБРАЗОВАНИЕ



Совместное мероприятие прошло на кафедре философии, истории и права Сибирского государственного университета водного транспорта

Как бороться с терроризмом,
обсудили в СГУВТ

На кафедре философии, истории и права Сибирского государственного университета водного транспорта 30 сентября прошел расширенный межвузовский семинар «Наука и образование против экстремизма и терроризма».

Семинар подготовлен преподавателями кафедры для реализации практических задач, поставленных Президентом России В.В. Путиным в комплексном плане противодействия идеологии терроризма в Российской Федерации на 2019-2023 годы и укрепления межнационального согласия, профилактики экстремизма, предотвращения конфликтов на социальной и этнической почве в молодежной среде.

Цель семинара — обмен накопленным опытом работы в вопросах профилактики экстремистских проявлений в молодежной среде. Объектом обсуждения стал молодежный экстремизм как социальное явление, а предметом обсуждения — профилактика молодежного экстремизма.

Задачи:

— создание площадки для обмена опытом в области противодействия экстремизму в молодежной среде;

— мультиплицирование положительного опыта профилактики проявления экстремистских и террористических проявлений в молодежной среде;

— обмен опытом в области привлечения молодежи к социально-культурным формам досуга, отдыха, творческой деятельности, здоровому образу жизни, занятиям спортом и физической культурой, гражданской активности;

— определение наиболее приоритетных и эффективных методов и технологий работы по профилактике и предупреждению экстремистских проявлений в молодежной среде.

На пленарной части выступили преподаватели кафедры философии, истории и права СГУВТ: д. и. н., профессор, заведующий кафедрой Олех Г.Л. с приветственным словом; к. и. н., доцент Волчо Е.В. сообщил о «Роли землячества в профилактике экстремизма»; к. и. н., доцент С.А. Шапиро рассказала о «Профилактике молодежного экстремизма в СГУВТ». Кроме того выступали и другие преподаватели: ст. преподаватель Михайлова М.Ю. с темой «Современные проблемы профилактики вовлечения учащейся молодежи в деятельность террористических, экстремистских и деструктивных организаций»; к.ф.н., доцент Питько О.А. — «Причины экстремистских взглядов», к.культурологии, доцент Зинченко Т.Е. — «Стратегические коммуникации как способ профилактики и противодействия идеологии терроризма в информационном пространстве».

Были заслушаны доклады:

— Мальцева Е. А. кандидат искусствоведения, доцент кафедры «Философия и культурология» ФГБОУ ВО «СГУПС»: «Молодежный экстремизм как социальное явление»;

— Суханова Н. П., кандидат философских наук, доцент кафедры философии и гуманитарных наук ФГБОУ ВО «НГУЭУ»: «Антипедагогика как педагогика ненасилия»;

— Колесникова А. В., кандидат философских наук, доцент кафедры истории и философии ФГБОУ ВО НГАУ, доцент кафедры истории, философии и искусствознания ФГБОУ ВО НГК им. М.И.Глинки: «Онтологические аспекты противодействия терроризму и экстремизму».

По результатам обсуждений участники семинара приняли резолюцию, которая предопределяет перспективы в работе молодежных структур города Новосибир-

ска и других заинтересованных ведомств по укреплению межнационального согласия, профилактике экстремизма, воспитанию и формированию адекватного общественного мнения.

Участники отметили, что семинар способствовал взаимодействию институтов гражданского общества, научного, образовательного сообщества по вопросам профилактики экстремизма, созданию атмосферы общественного согласия, недопустимости межнациональных конфликтов в молодежной среде.

Участники семинара выступили с предложениями:

— продолжить поиск новых организационных форм и вариантов решения актуальных проблем межнациональной молодежи через широкое включение их в мероприятия, проводимые в Университете, направленные на гармонизацию межэтнических и межкультурных отношений межнациональной молодежи;

— использовать возможности социальных сетей и сайта Университета для пропаганды ценностей цивилизованного сосуществования молодежи разных национальностей и конфессиональной принадлежности.

Мария ЛЯМИЧЕВА



Цель семинара — обмен накопленным опытом работы



Участники отметили, что семинар способствовал созданию атмосферы общественного согласия

АКТУАЛЬНО

Проблему в протоке Кольджа обсудили судовладельцы

Заседание очередного Общественного совета Обского бассейна внутренних водных путей прошло в конце сентября в Новосибирске. В этот раз основной темой встречи стало обсуждение итогов выполнения государственного задания в части содержания внутренних водных путей и расположенных на них гидротехнических сооружений за прошедший период навигации, проблемные вопросы нормативной базы ГКП и сложная ситуация, сложившаяся в этом году в протоке Кольджа.

Рассказом о последнем начал заседание Совета руководитель ФБУ Администрация Обского БВП Сергей Павлушкин.

— С наступлением межлетнего периода судовой ход переносится с реки Оби в протоку Кольджа. Это связано с отсутствием у Администрации финансовой возможности проводить дноуглубительные работы в необходимых объемах, ведь для того чтобы сохранить судовую трассу на участке Оби с 1372 по 1396 км в стабильном состоянии, требуется проведение капитального дноуглубления 5 перекатов с объемами до 800 тысяч кубометров. Параметры судового хода в протоке Кольджа в настоящее время не только не соответствуют, но даже превышают гарантированные габариты. Ситуация осложняется тем, что как раз в самом опасном месте, а именно крутом изгибе протоки, так называемом «колене», где действует прижимное течение, организовано место выгрузки опасных грузов, принадлежащее ООО «Ситек». Вместе с тем, в соответствии с п.199 Правил плавания судов по внутренним водным путям, стоянка судов запрещена в крутых коленах и на подходах к ним, а также на участках с прижимным течением. Вынужденной мерой стало в целях обеспечения безопасности судоходства в протоке Кольджа проведение баржебуксирных составов из двух барж проекта №Р56 осуществлять по одной барже, — рассказал Сергей Валентинович. — Это серьезно влияет на работу судоходных компаний, теряется провозная способность, и возрастают финансовые убытки. Ситуация складывается неоднозначная: эта организация имеет все разрешительные документы, кроме согласования ФБУ «Администрация Обского БВП», и несмотря на наши обращения в контрольно-надзорные органы, на текущий момент отсутствуют законные меры по лишению ООО «Ситек» лицензии на осуществление деятельности.

Тем не менее специалисты не опускают руки: чтобы определить, соблюдается ли безопасность судоходства при прохождении судового хода в протоке Кольджа типового состава, Администрация обратилась в СГУВТ за получением экспертного заключения. В зависимости от него, а также от финансирования в будущем году, будут



выработаны действия и решения, которые в дальнейшем позволят судоходным компаниям беспрепятственно осуществлять перевозки именно на этом участке.

Навигация — в спокойном режиме

Если не считать этой ситуации, то в целом навигация проходила в спокойном режиме: Администрация отмечает, что, несмотря на поломку земснаряда «Николай Асанов», план по разработке лимитирующих перекатов в целом по бассейну был выполнен. Извлечено порядка 4 млн кубометров грунта, перевезено в целом по бассейну порядка 4,5 млн тонн — это, правда, на 16 процентов меньше, чем в прошлом году. Падение объема перевозок связано, в первую очередь, с непростой эпидемиологической ситуацией.

Для выполнения запланированных дноуглубительных работ Администрацией было введено в эксплуатацию семь земснарядов: четыре из них извлекли 1,3 млн кубометров грунта в границах Алтайского края, три других работали на участках ВВП Новосибирской и Томской областей — здесь суммарно было извлечено 2,7 млн кубометров грунта. В этом году, кстати, технический флот Администрации пополнился: от ФБУ «Печораводпут» был передан земснаряд «Георгий Петров» проекта 161 технической производительностью 1000 м³/час. В сентябре он был забуксиро-

ван из Обь-Иртышского бассейна в Новосибирск.

Есть и другие пополнения во флоте Администрации: так, в сентябре было введено в эксплуатацию новое промерное судно, полученное еще в октябре прошлого года. Оно оснащено современным автоматизированным промерным комплексом, для работы над которым требуется пройти подготовку. Сейчас специалисты закрепляют полученные знания на практике, а уже в навигацию-2021 можно будет полноценно использовать все возможности нового судна.

— В рамках Соглашения с правительством Алтайского края о содержании судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей, расположенных в Алтайском крае, Администрация, по поручению Росморречфлота, выполнила свои обязательства по поддержанию габаритов пути сверх установленных госзаданием на реках Катунь, Бия, Обь: глубина не менее 140 см, ширина не менее 40 м в течение 110 суток, — рассказал Павел Мешков, первый заместитель руководителя — главный инженер ФБУ «Администрация Обского БВП». — Фактический период поддержания габаритов составил 132 дня. В целях развития пассажирских перевозок Алтайского края в рамках Соглашения Администрация содержала дополнительные судовые хода шестой категории к останочным пунктам Рассказиха, Бобровка, Барсуково, Кокуйское в течение 139 суток.

Пандемия вместо проверки?

С интересной ситуацией столкнулась в эту навигацию служба портового контроля.

— Основное количество проверок судов проводится в первый период навигации, когда суда массово вводятся в эксплуатацию, поэтому проверки назначаются на выходные и праздничные дни, — объясняет Андрей Лукашин, начальник службы государственного портового контроля. — В этом году деятельность службы ГКП была организована в новых условиях пандемии. Воспользовавшись ситуацией, ряд судовладельцев, и в первую очередь судовладельцы Новосибирской области, издали приказы о недопуске на свои суда посторонних лиц, в том числе и инспекторов ГКП, мотивируя это соблюдением установленного санитарного режима. Не смогли они предъявлять свои суда для освидетельствования представителям Роспотребнадзора и ЗСФ РРР. Информация о препятствовании судовладельцами проведения проверок судов была своевременно передана на рассмотрение в Новосибирскую транспортную прокуратуру, которая опротестовала действия судовладельцев в короткие сроки.

Этот год преподнес и другие сюрпризы: с 1 января стартовала «регуляторная гильотина», в процессе которой планируется отменить свыше 9,5 тысячи нормативных документов советской эпохи. Под нее могут попасть и такие документы, как «Устав службы на судах». И это может добавить определенных проблем судовладельцам.

Дело в том, что только в этом Уставе осталась ссылка на должность шкипера несамоходного судна. В остальных, в частности в Положении о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта, должность шкипера ликвидирована. В соответствии с КВВТ плавкран является судном и должен возглавляться капитаном. Если шкипера нет, то на плавкранах нужно назначить капитана, при этом на судне должен быть и механик. Проблема и в том, что плавкраны не попадают под «Положение о минимальном составе экипажа самоходных транспортных судов».

— Предвидя последствия, которые могут наступить при вступлении нового Положения о дипломировании в силу, еще в 2018 году Администрацией были внесены предложения в проект Положения, в том числе о должности шкипера. Для решения сложившейся проблемы в межнавигационный период необходимо сформировать и направить коллективное обращение судовладельцев в Минтранс РФ с предложениями по данному вопросу, — предложил Андрей Лукашин.

Ася МАЛЮТИНА

НАШИ ПОБЕДЫ

Серебро на Кубке России

С 1 по 5 октября в городе Кстово Нижегородской области проводились соревнования на Кубок России по боевому самбо. Одно из призовых мест занял студент СГУВТ.

Это мероприятие стало первыми соревнованиями в этом году, проводимыми по новым правилам и в новых весовых категориях. Лучшие из лучших боролись за право войти в состав сборной команды России, которая будет представлять нашу страну на Кубке мира в марте 2021 года. Участниками мероприятия стали более 500 лучших

самбистов со всей страны. В течение трёх соревновательных дней участники Кубка России разыграли комплекты медалей в 22 весовых категориях.

В весовой категории до 64 кг второе место завоевал мастер спорта России Куулар Найдан, студент группы ГЧ-21, занимающийся в Спортивной школе самбо. Выиграв пять схваток, в финале Найдан уступил спортсмену из Нижегородской области и завоевал серебряную медаль.

Поздравляем Куулара Найдана с первым успехом после длительного перерыва в соревнованиях!

Любовь НАУМОЧКИНА



На фото первый слева Найдан Куулар, призер Кубка России по боевому самбо

СОБЫТИЕ



Основные мероприятия, когда есть у бийских ветеранов возможность встретиться, — это Новый год и День речника

Будни и праздники ветеранов-речников Бийска

(Окончание. Нач. на стр. 1)

Владимир Васильевич рассказывает:

— Я с 61-го года на пристани: сначала была тут пристань, потом уже порт в 1964 году сделали. И все это время пристань развивалась: увеличивали количество перевозимых пассажиров, количество перевозимых грузов, шел технический рост, — вспоминает он. — Портальные краны поступали из Венгрии, Германии. И флот все время пополнялся новой техникой — теплоходы приходили пассажирские, вначале они были винтовые, а потом новые теплоходики, которые по 40 километров в час бегали. Таких пять штук у нас было, туристов в основном возили. Расцвета своего флот достиг к 1990 году. Он постоянно рос по количеству плавосостава и модернизировался — старые теплоходы списывались. Прослужит 20 лет судно — и его меняют, а старое на металлолом режут — новые приходили других конструкций, более совершенные. Росли объемы перевозок: когда я пришел, в год 600 тысяч тонн гравия добывали, а к 90-м уже дошли до 1,5-2 миллионов тонн. Снабжали весь Алтайский край и даже в низовья реки отправляли. И пассажирские перевозки развивались. На Телецком озере тогда ходило два современных теплохода, которые по



Два года ветераны речного флота добивались, чтобы памятник речникам перенесли на новое место. И добились своего!

500 туристов на борт брали. Ехали туда со всей страны и даже из-за границы: помню, кубинцы часто приезжали.

Память о лучших увековечили

— И коллектив был большим — 500 человек, — вспоминает Владимир Васильевич. — Нам же тогда помимо Бийского порта принадлежала Шульгинка — там была своя пристань, миллионы тонн продукции давал только на флот. И мы, помимо своей добычи и перевозки, занимались перевозкой груза Шульгинки. Там была своя пристань,

свой начальник, который нам подчинялся. И в Быстроистокском районе была пристань большая со всей промышленной инфраструктурой, которая существует до сих пор. Принимала щебень, гравий, уголь, контейнеры. Телецкое озеро тоже наше было. И коллектив был спаянный. Не дружный, а именно спаянный, вот почему мы помним друг друга и встречаемся с радостью.

Некоторые из бывших работников Бийского порта встречаются еще и потому, что живут неподалеку. Во времена расцвета речного судоходства каждая компания строила дома для своих сотрудников. Бийская пристань — не исключение: в доме номер шесть по улице Петрова традиционно квартиры давали речникам. Там и сейчас живут бывшие сотрудники: главный диспетчер, рядовой диспетчер, начальник экономического отдела, главный механик портовой механизации, несколько крановщиков. Были когда-то у пристани на содержании и несколько двухэтажных и двухквартирных домов. Сейчас они стали частной собственностью, но во многих из них и по сей день живут бывшие речники. Есть и те, кто проживает далеко от Бийска — в районных центрах или неболь-

ших селах. Их бывшие коллеги тоже не забывают.

— Вот, кстати, Декаду пожилого человека мы не отмечаем, но собираемся по 5-6 человек и едем навестить тех наших бывших работников, которые живут не в городе, а в селах, — рассказывает Владимир Васильевич.

Встречаются ветераны бийского речного флота не только по радостным поводам — помогают друг другу и во время болезни: звонят, поддерживают, навещают. Да и в последние годы все чаще причина встреч печальная — похороны. К сожалению, люди, замечательные, лучшие, уходят в иной мир. Проводить их всегда приходят бывшие товарищи по работе.

А память о самых достойных в Бийске увековечили. И это тоже заслуга ветеранов-активистов речного флота и Виктора Франка, активно выступавшего за перенос памятного знака, который был установлен в 2014 году в парке Победы у ступеней на пляж, что у коммунального моста.

Когда была построена дамба, памятник стал малозаметным. Поэтому было предложено поднять его выше — на обновленную набережную. Два года ветераны речного флота добивались, чтобы памятник перенесли. И городские власти их услышали!

Знак теперь хорошо виден и с реки, и с берега. Мемориал создан на основе настоящего якоря, поднятого со дна реки, и считается, что он принадлежал пароходу конца XIX — начала XX века. Этот знак-якорь вновь занял достойное место, и всегда будет напоминать горожанам о роли речников в развитии региона, их нелегких буднях. На основании памятника высечены имена десяти старейших передовых работников речного флота Бийска. Сколько будет стоять памятник, столько и будут помнить эти имена.

Владимир Васильевич признается, что речники очень гордятся тем, что у них есть этот знак, — не многие предприятия Бийска имеют свои памятники. В честь открытия его он даже написал стихотворение, которым мы и завершим рассказ о вчерашних и сегодняшних подвигах ветеранов речного флота Бийска.

Наша память

На Бие на реке в прекрасном,
 светлом месте
 Речному флоту памятник
 воздвигнут лет на двести.
 Простые имена
 ушедших навсегда простых
 советских граждан,
 Что подтверждает
 из нас каждый.
 Их труд великий
 мы сердцем сознаем,
 Во многих тех делах
 себя мы узнаем.
 Вот дом у них, мои друзья,
 Кого забыть никак нельзя.
 Их дом — река Бия,
 ее крутые берега,
 Оби широкие разливы
 и затопленные луга.
 Катунь их тоже не забыла,
 Возили грузы мы по ней.
 И ведь все это было,
 точно было,
 И мы горды за тех людей.
 Великий труд их не забыт —
 Об этом говорит гранит.
 Пусть дети, внуки помнят
 их всегда,
 А мы их не забудем никогда.

Ася МАЛЮТИНА



Около 30-40 активистов-ветеранов регулярно встречаются за дружным столом

Юбилеры октября!



ФБУ «Администрация Обского БВП»

- Олег Петрович Зайцев, электромонтер по обслуживанию электрооборудования РОП БРВПиС
- Олег Владимирович Черемисин, моторист-рулевой теплохода «Чибис» БРВПиС
- Андрей Николаевич Баринов, помощник капитана — помощник механика теплохода «Лири» БРВПиС
- Владимир Владимирович Жупиков, капитан — механик теплохода «Фрегат» НРВПиС
- Виктор Иванович Проскуряков, сменный капитан — сменный механик теплохода «Прилив» НРВПиС

АО «Томская судоходная компания»

- Григорий Григорьевич Миков, слесарь-инструментальщик (навигационный)
- Юрий Анатольевич Ломакин, групповой механик по несамостоятельному флоту
- Светлана Сергеевна Ибрагимова, матрос-повар т/х «Николай Яворовский»
- Валерий Александрович Портнов, капитан-механик РП-45
- Татьяна Петровна Мирошникова, ученик матроса-парара т/х «Петр Ларионов»
- Николай Александрович Цыганков, капитан — сменный механик т/х «Плотовод-695»
- Олег Алексеевич Сташков, механик — сменный капитан т/х «Речной-18»

СГУВТ

- Елена Алексеевна Масленникова, старший преподаватель кафедры Экономики предпринимательской деятельности
- Юлия Александровна Сапрыкина, документовед ректората
- Мария Юрьевна Михайлова, старший преподаватель кафедры Философии, истории и права
- Александр Иванович Леоненко, электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования Эксплуатационно-технического участка
- Ада Владимировна Мазгалова, доцент кафедры Строительного производства, конструкций и охраны водных ресурсов
- Андрей Станиславович Черенович, старший преподаватель кафедры Судовождения
- Валерий Александрович Гордиенко, старший воспитатель Организационно-воспитательного отдела (ОРВО)
- Галина Михайловна Королева, гардеробщик Учебно-лабораторного корпуса №2