

ПОЩМАН

С праздником, речники!



№ 4 3 июля 2015 г. * * * ФБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ «ОБЬ-ИРТЫШВОДПУТЬ» * * * Выходит с июня 2007 г.



**Уважаемые речники,
дорогие ветераны!
Поздравляю вас
с профессиональным праздником -
Днем работников морского
и речного флота!**

История Сибири, будущее северных территорий неразрывно связаны с рекой, с развитием речного флота. Сегодня, как и много лет назад, водные пути – это важнейшая транспортная артерия края, объект интереса крупных инвесторов. По итогам прошлого года грузооборот в границах Обь-Иртышского бассейна составил 11,5 млн. тонн, что является существенной составляющей в объеме всех грузоперевозок нашей страны.

Успехи и достижения отрасли – результат слаженной работы руководителей, капитанов, судоремонтников и многих других специалистов флота и береговых служб. Активно участвуя в социально-экономическом развитии регионов, вы обеспечиваете потребности в пассажирских и грузовых перевозках, способствуете осуществлению северного завоза. Ваш труд востребован, от его эффективности и качества зависит работа многих сфер хозяйственного комплекса. Ваш профессионализм и ответственность, преданность делу являются залогом устойчивого развития речной отрасли.

Выражаю признательность всем работникам и ветеранам отрасли за добросовестный труд, мужество, стойкость, за умение работать и находить выход в не легких условиях. В год 70-летия Победы еще раз выражаю особые слова благодарности ветеранам войны, труженикам тыла за вклад в общее дело Великой Победы. Благодаря вашему поколению сложились славные традиции водного транспорта, которые сегодня успешно поддерживает и развивает молодое поколение.

Желаю вам и вашим близким счастья, благополучия, успехов в реализации планов, экономической стабильности и уверенности в завтрашнем дне! Пусть ваш труд станет весомым вкладом в дальнейшее процветание и благополучие отрасли!

Крепкого вам флотского здоровья и счастливой навигации!

**Алексей САЖИН,
руководитель ФБУ «Администрация
«Обь-Иртышводпуть»**

ПО НОВЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ



Испытания нового резино-тканевого грунтопровода в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» проведены успешно. *Подробнее на с. 3*

НОВОСТИ ОБЬ-ИРТЫШСКОГО БАСЕЙНА

В преддверии профессионального праздника – Дня работников морского и речного флота – в управлении Администрации Обь-Иртышского бассейна состоялось совещание, в котором приняли участие начальники отделов управления, начальники филиалов. На совещании был рассмотрен ряд вопросов, в том числе об итогах подготовки приписного флота к навигации, выполнении государственного задания по содержанию водных путей, финансовом состоянии филиалов на текущее время. Кроме того, обсужден ряд сопутствующих вопросов.

О ФИНАНСОВОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

Завершение судоремонта, открытие навигации, работа с дебиторской задолженностью – наиболее важные вопросы, звучавшие в докладах каждого начальника филиала.

При этом, как отметил руководитель учреждения, главной целью совещания стало обозначение фронта работ до конца навигации, в том числе перед присутствующими руководители поставили главную задачу: прожить до середины, как минимум, следующего года на заработанную производством в 2015 году на договорных работах сумму не менее 100 млн. рублей.

О ВОДНОСТИ РЕК БАСЕЙНА

Ситуация с паводком в Обь-Иртышском бассейне сложилась неоднозначная. В этом году запасы воды в снеге превысили норму в 2 раза. Наши соседи – Республика Казахстан, возможно, впервые за последние 10 лет заполнили свои водохранилища полностью. И сейчас вся поступающая вода транзитом идет вниз по Иртышу. Но, несмотря на высокие относительно предыдущих навигаций уровни воды, на текущий период времени для верхнего участка Иртыша необходимо готовить дноуглубительную технику с целью своевременной разработки перекатов, уже сложившихся под действием «большой» воды.

Высокий уровень воды сегодня в Нижнеартовске, Сургуте, Ханты-Мансийске, подтоплены четыре района Омской области. Однако в отдельных северных районах бассейна сложилась парадоксальная ситуация – нет «большой» воды в Салехарде, на юге

Обской губы, Тазовской губе. В целях поддержания гарантированных глубин на Звягинское зерло направлен з/с «Ямал».

О МОНИТОРИНГЕ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ И ГРУЗОВ

Объем финансовой субсидии, выделяемой Росморречфлотом на содержание водных путей бассейна, основан на итогах мониторинга движения судов и грузов бассейна. Наличие полных сведений о движении судов в бассейне, объемах перевезенных пассажиров, различных видов грузов позволяет обосновать затраты на содержание водных путей бассейна. Но, к сожалению, пока еще не все судовладельцы предоставляют такие сведения.

ОБ ЭЛЕКТРОННЫХ НАВИГАЦИОННЫХ КАРТАХ РЕК

В навигацию 2015 года продолжатся работы по созданию и обновлению баз данных для карт рек Обь-Иртышского бассейна, в состав которых входят 4815 км. Сбором информации по контракту с заказчиком в этом году занимаются все изыскательские партии учреждения. Обработку данных для непосредственного переноса на магнитные носители осуществляет заказчик. Схема реализации карт судовладельцам будет предложена позднее. Введение ЭНК в эксплуатацию планируется со следующей навигации, однако основным источником информации по-прежнему будут оставаться бумажные носители.

О СУДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ

В настоящее время Росморречфлотом прорабатывается вопрос кредитования

программы строительства флота ВВТ РФ. ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» предпринимает попытки по включению в эту программу строительства силами учреждения баржи грузоподъемностью 600 тонн для перевозок ГСМ в подведомственные филиалы. Проект баржи разработан в 2014 году конструкторами учреждения.

Острота ситуации в том, что к 2018 году будет запрещена перевозка топлива в однокорпусных нефтеналивных судах, которыми путейцы пользуются до настоящего времени.

ОБ ОБРАЗОВАНИИ НОВОЙ БАЗЫ ФЛОТА

В августе текущего года ожидается поступление проекта модернизации базы Ямало-Ненецкого ОУВПиС от специализированной проектной организации. Работы по строительству этой базы в Салехарде планируется начать в 2016 году. Продолжительность работ оставит три года. Образование акватории базы будет осуществлять многочерпаковый земснаряд «И-504», который предстоит передислоцировать к месту работ из Омска.

О ПРИМЕНЕНИИ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

В июне в затоне «Путеец» Омского РВПиС были проведены испытания резино-тканевого плавучего рефулера, адаптированного к работе в составе с землесосом проекта 23-110. Приобретенный в 2014 году рефулер был собран в единую нить длиной 350 м, оснащен промежуточными и концевыми понтонами, сигнальным оборудованием. Испытания показали положительный результат по предъявленным тестам.

С ДНЕМ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА

...И СЕМЬ ФУТОВ ПОД КИЛЕМ!


**Уважаемые коллеги, ветераны, работники
ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»!**

Сердечно поздравляю с нашим профессиональным праздником, Днем работников морского и речного флота.

Труженики районов водных путей и судоходства своей добросовестной работой обеспечивают должное содержание водных путей Обь-Иртышского бассейна, создают необходимые условия для безопасности судоходства.

Примите искренние пожелания крепкого здоровья, благополучия, оптимизма и успехов в профессиональной деятельности. Желаю нашему предприятию процветания и стабильности. Добра и мира вашим семьям!

Владимир КОШКИН,
и.о. начальника Омского РВПиС


Уважаемые речники, дорогие ветераны, коллеги!

От имени коллектива Ханты-Мансийского окружного управления водных путей и судоходства и от себя лично поздравляю с профессиональным праздником - Днем работников морского и речного флота России!

Дорогие речники, в профессиональный праздник мы с гордостью вспоминаем о нелегком труде и настоящей отваге людей, связанных с этой профессией. Хочется пожелать успешного проведения навигации, трудовых свершений, личного счастья и благополучия в жизни, достойного исполнения своего служебного долга!

Для вас вода – своя стихия.
А палуба – своя тропа.
Видать, от Бога вы такие,
И это, стало быть, судьба.

Пусть ни гроза, ни шторм, ни ветер
Путей-дорог не заметут.
И солнце счастья в жизни светит,
И доставляет радость труд!

Денис ИВАНОВ, начальник Ханты-Мансийского ОУВПиС


**Уважаемые речники,
дорогие ветераны, коллеги!**


Поздравляю вас с праздником – Днем работников морского и речного флота!

Речной транспорт – одна из важных и надежных отраслей, и в этом большая заслуга многих поколений, посвятивших свою жизнь нелегкому труду, навсегда связавших свою судьбу, судьбу своей семьи с рекой.

Все, что происходит в нашей жизни, очень похоже на течение реки: есть перепады, мели, крутые повороты, но река течёт, набирая силу и мощь. Так и мы преодолеваем все жизненные

перепады благодаря мастерству, вере и умению работать.

Нынешний год для нас – знаменательный. Весной суда Сургутского РВПиС вышли в рейс уже в 50-й раз! Юбилейную навигацию мы встретили достойно! Нелегкие флотские будни требуют мужества и стойкости, силы духа и бесконечной преданности профессии. Верю, что сообща, нам по силам многое. А значит, еще не одно десятилетие наши суда будут бороздить водные пути, добавляя величия и славы могучей сибирской реке.

В день профессионального праздника позвольте сказать самые теплые слова поздравления ветеранам, сделавшим очень многое для развития и процветания судоходства на реке; сегодня они передают молодежи свой опыт и славные традиции, являясь образцом для подражания.

Путейцы, ваш повседневный нелегкий труд и верность избранному делу заслуживают большого уважения и самых искренних слов благодарности и признательности!

От всей души желаю вам крепкого здоровья и удачи, счастья и благополучия, успехов и процветания!

Юрий ДОЛГАНОВ,
начальник Сургутского РВПиС


**Уважаемые речники-путейцы,
дорогие ветераны, коллеги!**

Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днём работников морского и речного флота!

Водные пути Тобольского РВПиС расположены на слиянии двух рек – Тобола и Иртыша, которые являются транспортным звеном между югом и севером Тюменской области. Водный транспорт стал отраслью, во многом определяющей развитие нашего региона. Немалую лепту в освоение водных ресурсов края, поддержку их в рабочем состоянии



вносят профессионалы-путейцы Тобольского РВПиС, обеспечивая «зеленую дорогу» грузовому и пассажирскому флоту бассейна.

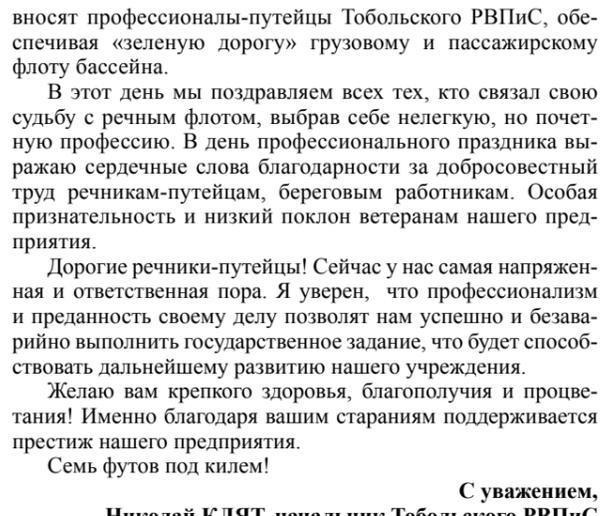
В этот день мы поздравляем всех тех, кто связал свою судьбу с речным флотом, выбрав себе нелегкую, но почетную профессию. В день профессионального праздника выражаю сердечные слова благодарности за добросовестный труд речникам-путейцам, береговым работникам. Особая признательность и низкий поклон ветеранам нашего предприятия.

Дорогие речники-путейцы! Сейчас у нас самая напряженная и ответственная пора. Я уверен, что профессионализм и преданность своему делу позволят нам успешно и безаварийно выполнить государственное задание, что будет способствовать дальнейшему развитию нашего учреждения.

Желаю вам крепкого здоровья, благополучия и процветания! Именно благодаря вашим стараниям поддерживается престиж нашего предприятия.

Семь футов под килем!

С уважением,
Николай КЛЯТ, начальник Тобольского РВПиС


Уважаемые друзья, коллеги!


Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников морского и речного флота!

Желаю вам и вашим семьям крепкого здоровья, успехов в труде, финансового благополучия, счастья в личной жизни и, конечно же, традиционные семь футов под килем.

В преддверии нашего праздника хочется немного рассказать о речниках-путейцах Ямало-Ненецкого окружного управления водных путей и судоходства.

Навигацию 2015 года открыли вовремя, без задержек и срывов. Самыми первыми в ЯНАО, 25 мая, вышел на открытую воду т/х «Волна» с паромом – повезли технику и людей в Приобье.

Успешное открытие навигации стало возможным, пото-

му что хорошо потрудились в период зимнего судоремонта: заменили корпуса на трех путейских теплоходах – т/х «Снегирь» (В.А. Доманов), т/х «Зимородок» (С.В. Колунгаев), т/х «Цесарка» (А.Н. Руднов). Ремонт проходил в пункте отстоя п. Уренгой при участии прораба А.А. Иваненко и его помощника Д.В. Жижерина. Большое вам спасибо за самоотверженный труд!

Большую работу при проведении среднего ремонта в г. Сургуте провел экипаж т/х ССПО-1 (А.В. Рубан и С.А. Ткаченко), экипаж т/х «Фиорд» (В.П. Колосок, Н.С. Безделов), экипаж т/х «Дельта» (А.В. Кирильчатенко, А.Ю. Горелов).

Серьезную работу по подготовке флота к навигации провели главный специалист по производству А.С. Ушанов, главный специалист по флоту А.А. Гордиенко, отлично потрудились молодой инженер-механик А.Г. Синотов, токарь В.А. Ершов, плотник С.Н. Романчук, водитель В.Р. Низовой, экипаж т/х «А. Байданов» (Ю.Б. Пашиев, Д.П. Третьяков).

Внесли свой значимый вклад зам. главного бухгалтера Л.В. Водопьян, бухгалтеры О.Г. Цеханович, Н.А. Каширина, начальник отдела кадров И.В. Альба, ведущий инженер по экологии, ГО и спецработе А.А. Лобанова, диспетчеры Н.И. Мирошкина, И.Н. Евсева, прораб Ю.С. Горелов, специалисты О.В. Гунбина, Н.Н. Давиденко и другие сотрудники.

Еще раз примите мою благодарность за ваш нелегкий труд! С праздником!

Геннадий СИНОТОВ,
начальник Ямало-Ненецкого ОУВПиС



АКТУАЛЬНО

СЕВЕРЯНЕ ЗАВЕРШИЛИ СУДОРЕМОНТ

Судоремонт в учреждении в целом завершен, и лишь в северных участках идут последние доработки и предъявление судов Речному Регистру. О том, как выполнили судоремонт северяне, рассказывает главный инженер управления ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Михаил Васильевич Грибановский.

- В Ямало-Ненецком ОУВПиС 9 ед. флота было поставлено на средний ремонт. Но работа эта выполнялась планомерно – например, т/х «Снегирь» был выведен в ремонт заранее: еще в прошлом году его из Тазовского перегнали в Уренгой, куда снабженцам проще доставлять металл, материалы, механизмы и сменно-запасные части. Близость филиала Речного Регистра также делает Уренгой более удобным участком для проведения ремонтных работ с последующей сдачей в эксплуатацию. Здесь же произвели смену обшивки корпусов на теплоходах «Колпица», «Цесарка», палубы на т/х «Зяблик». Все суда ушли на свои участки после предъявления РР.

Несколько салехардских теплоходов было поставлено на ремонт и в Сургуте. На слипе Сургутского судоремонтного предприятия провели средний ремонт т/х «Фиорд». Экипажи теплоходов «Фиорд», «Дельта», ССПО-1 для выполнения работ были вызваны с 1 апреля. Перебрали и предъявили Регистру главные двигатели, ДРК, где заменили бронзовые втулки на рулях. На сегодня «Фиорд» готов к работе, получены документы от Речного Регистра, судно следует в Салехард.

Теплоходу «Дельта» на слипе произведен частичный ремонт корпуса в районе машинного отделения. Данный теплоход за кромкой льда ушел к постоянному месту работы.

Ведутся серьезные работы по модернизации другого салехардского судна – ССПО. Установка по очистке сточных и нефтесодержащих вод выработала свой моторесурс. Управление изыскало возможность приобрести и установить на судно две новые установки, стоимость которых 3,0 млн. рублей. Кроме того, в районе технологического отсека был заменен корпус. Судно уже становится практически новым! Сейчас на судне работают представители поставщика, которые осуществляют пусконаладочные работы. В бли-

жайшем будущем судно, получив сертификат Речного Регистра, займется переработкой сточных и нефтесодержащих вод. Это будут высокостребованные услуги, так как в районе Салехарда экологический флот практически отсутствует, а потребность в нем высокая.

Судоремонт в Сургутском РВПиС завершен вовремя, как и во все предыдущие годы. Все теплоходы отремонтированы, заменены корпуса на путейских теплоходах среднего ремонта. Филиал самостоятельно изыскал возможность покупки главного дизель-генератора на плавкран. Новый механизм установлен, а демонтированный отправлен в Ханты-Мансийское ОУВПиС на запчасти. Приобретены и заменены главные двигатели на т/х «С. Чижов», который уже с первых дней навигации в работе.

В Ханты-Мансийском ОУВПиС все суда сданы по графику. Причем, несколько судов стояли в местах незапланированных стоянок в Нарынках на малой Оби, однако это не помешало их сдаче в эксплуатацию в положенный срок.

Пожалуй, самый бесперебойный судоремонт в этом году был в **Тобольском РВПиС** – здесь судов среднего ремонта практически не было. На теплоходе «М. Кошкар» еще прошлым летом в доке Ханты-Мансийска отремонтировали ДРК и он, по сути, был готов к навигации.

Большая подготовительная работа к навигации была проведена на з/с «Ямал» – нашем флагмане дноуглубительного флота. Здесь давно объявили вооружение, корабль в настоящий момент следует к месту выполнения договорных работ.

Подлежало среднему ремонту и тобольское судно СПВ-9, но его привели в Омск, т.к. там, на месте, не было возможности провести зачистку. На слипе Омского РВПиС судно будет предъявлено регистру и отбуксировано назад.

В Омском РВПиС большая работа была проведена на трех земснарядах, процесс ремонта плавно перешел на летние месяцы.

На з/с «Иртышская-205» в судоремонт 2013-2014 гг. был проведен средний ремонт с заменой большого количества узлов, капитальный ремонт главных двигателей. Поэтому в настоящую навигацию земснаряд поставили практически без дополнительных работ, сняли только черпаковую цепь, которую сейчас приводят в порядок. В ближайшее время он отправится на транзитную и коммерческую работу. Шаланды земснаряда ШС-2, ШС-6 в хорошем состоянии, проблемы только с экипажами.

Земснаряд «Иртышский-504» готовится к работе на севере, работа на Красногорском гидроузле, где он был задействован в прошлом году, пока приостановлена. В следующую навигацию планируется задействовать «И-504» в Ямало-Ненецком ОУВПиС, где начнется строительство нашей базы, обустройство затона. Грунты в Салехарде илистые и работать на них сможет только этот многочерпаковый земснаряд. Учитывая, что на следующий год

технике предстоит средний ремонт, планируем эти работы выполнить заранее и до конца июля предъявить Речному Регистру. В караване с земснарядом три шаланды: ШС-18, ШС-17, ШС-39. На них подобран экипаж, ведутся работы по ремонту: на ШС-17, ШС-39 поменяли главные двигатели, на ШС-18 отремонтировали ДРК.

Земснаряд был направлен в док Омского ССРЗ, где демонтировали гребные валы, винты. После наплавки и проточки валов земснаряд будет снова отведен в док и после этого практически готов к работе.

На земснаряде «Иртышский-727» был выполнен большой объем работ среднего ремонта. Заменяли раму на новую, перебрали все двигатели, механизмы, а главное – освободились от понтонного рефулера, заменив его на плавучий резино-тканевый. Но это отдельный рассказ.

Судоремонт завершен. А впереди – новый, к которому уже сегодня нужно серьезно готовиться, провести тщательный анализ слабых мест и предстоящих работ.

Записала Галина ГАРИНА



ПО НОВЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ

Поиски современных технологий, которые можно было использовать на внутренних водных путях, ведутся давно. Производители предлагают различные варианты новых материалов для использования при строительстве буев, грунтопроводов, других важных комплектующих.



М.И. Трибельский, кандидат технических наук, генеральный директор ООО «НПО Сибирьтехника», и М.В. Грибановский, главный инженер учреждения на испытаниях

Однажды, вернувшись с конференции, посвященной новым технологиям на ВВП, руководитель учреждения А.А. Сажин предложил инженерно-технической службе дать свое заключение по использованию резино-тканевого пульпопровода, предлагаемого к эксплуатации одной из фирм. Наши специалисты положительного заключения не дали, и вопрос об изготовлении грунтопровода по новым технологиям остался открытым.

Вернулись к этой теме через год, случайно познакомившись с омской фирмой, использующей в своей работе современные научные разработки из области шинного производства.

Отсутствие консервативного мышления, желание искать и находить истину вопреки сложившимся стереотипам позволили путейцам сделать заказ на разработку резино-тканевого рефулера, а производителям – принять этот заказ, подключив научные и конструкторские силы своего предприятия. Техзадание путейцев было непременным, но

оно скорее включало в себя те моменты, которые не должны присутствовать в новом изделии. А решение, как этого добиться – было за исполнителем.

Среди обязательных условий была зимостойкость материала грунтопровода, ударопрочность, низкая истираемость при воздействии песчаной смеси. На европейской части страны уже был опыт использования грунтопровода с поплавками из пластика, однако для условий Сибири такая технология оказалась неприемлемой. Поэтому в основу нового изделия изготовители заложили только натуральные материалы. Для буксировки к месту работы следовало предусмотреть возможность разъединения грунтопровода. Специалисты предложили в качестве решения вставить быстроразъемное соединение.

– Возможность установки сигнальных огней и прокладки силового кабеля стала еще одним условием техзадания. – Рассказывал Михаил Васильевич Грибановский. – Поставщики задумались и ... разработали поплавки со смещенным центром – сверху больше плавучесть, снизу – меньше. За счет этого он, как ванька-встанька, – всегда в одном положении. И не только не прокручивается, но даже не шевелится, когда загружается грунтопровод. Стоит мертво. И сигнальные огни у нас строго вертикально стоят, нет опасности, что порвется кабель.

В успех дела, как это часто бывает, верили не все. Однако руководство Росморречфлота дало «добро» омским путейцам на заключение контракта по изготовлению экспериментального грунтопровода. Сроки разработки изделия и его изготовления были самыми сжатыми – поставка продукции предусматривалась до конца 2014 года. За 2 месяца исполнитель сделал невероятное – 350 метров трубопровода диаметром 530 мм было поставлено заказчику. Зимовка под открытым небом никаким образом не отразилась на качестве грунтопровода, с вскрытием реки началась сборка его узлов.

В зимний период немало задач стояло и перед техническим отделом управления. Коллективу, возглавляемому Т.А. Сысоевой, предстояло разработать промежуточный понтон, с которого можно вести работы с быстроразъемным соединением грунтопровода.

Долго рассчитывали высоту площадки с учетом осадки основного трубопровода. На основании этих непростых расчетов и сделали понтон. Практика показала – не ошиблись!

Кроме того, конструкторы технолога разработали схему прокладки электрической сети для освещения грунтопровода и силового кабеля, который должен быть протянут на кормовой понтон, чтобы подать управление на лебедку.

И еще один очень важный узел выполнили наши конструкторы – разработали переходы из стальной трубы от непарного грунтопровода земснаряда к плавучему резино-тканевому трубопроводу и от него – к концевой площадке.

Первые внутренние испытания нового грунтопровода провели на воде в затоне Омского РВПиС 18 июня. «Это был определенный риск, опыта работы с подобными установками у нас не было. – Комментировал М.В. Грибановский. – Но результат был положительным!»

22 июня на испытания на Иртыше были приглашены поставщики, они же разработчики данного грунтопровода. На водо-песчаной смеси грунтопровод также показал себя «на отлично»!

Небольшая фотопрезентация нового грунтопровода, проведенная Алексеем Анатольевичем Сажиним в Росморречфлоте среди руководителей бассейновых управлений, вызвала огромный интерес. Вполне возможно, что продукция из резино-тканевых материалов станет неотъемлемой частью технической оснащённости внутренних водных путей страны.

И тогда мы вспомним, что начиналось все в Омске.

Среди тех, кто своим трудом помог внедрению нового начинания в учреждении, кто верил в успех эксперимента – А.А. Сажин, руководитель учреждения, М.В. Грибановский, гл. инженер управления, Т.А. Сысоева и команда технического отдела управления, А.М. Савин и работники службы судового хозяйства, Н.Н. Олейник, гл. инженер Омского РВПиС, Р.С. Юзан, механик Омского РВПиС, и, конечно же, А.С. Колоколов, командир з/с «Иртышский-727», и команда землесоса.

Галина ГАРИНА



ВETERАНЫ

ПЕРЕКАТЫ В НАСЛЕДСТВО



В.Г. Пуртов

ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

В домашнем архиве сохранилась армейская характеристика на сержанта Василия Пуртова.

Ее текст лаконичен и отражает собой атмосферу, царившую в стране в конце 50-х годов: «...Зарекомендовал себя честным, правдивым и добросовестным сержантом. Политически выдержан, морально устойчив, делу Ленина-Сталина и Родине предан». Именно такие люди и создавали загадочную общность, именуемую «советский народ», они умели жить для страны, ставить общественное выше личного, отдавать себя без остатка выбранному делу.

К таким людям и относится Василий Григорьевич Пуртов, посвятивший тридцать лет своей жизни путевскому флоту.

Он пришел в Тобольский техучасток в 1972 году зрелым тридцатидвухлетним человеком, которому сразу можно было поручить важный участок работы. Служба в армии, а затем работа в местном хозяйстве научила его не только флотским азам, но и умению разбираться в людях, решать непростые хозяйственные вопросы.

«Учился в Тобольске на судоводителя. А когда вернулся домой – какой флот давали, на том и ездил! Тридцать лет отработал путевым мастером. И вот уже больше 10 лет на пенсии...» Воспоминания Василия Григорьевича были отрывисты и немногосложны. Таков уж его характер – сдержанный, непубличный, предпочитающий дело, а не слово.

«Пуртов – строгий хозяин». – Так говорили о нем односельчане. Но попасть в его бригаду каждый был рад.

– Когда я пришел, на участке работало 12 человек. Я сразу почти всех убрал... Сядет человек в лодку, а до назначенного места не доедет... – Вспоминал ветеран. – Замену подбирал тщательно, в колхозе народа работало много, было из кого выбрать.

Через меня прошло много людей, но ни одного я не уволил по статье, берег людские судьбы, хотя требования предъявлял жесткие.

Мало что изменилось и в более поздние годы: молодежь к Василию Григорьевичу шла с интересом, но оставались работать единицы, так как на первом месте у мастера всегда была дисциплина.

12-й участок, подконтрольный Василию Григорьевичу, считался очень тяжелым, с большим количеством перекатов. Однако вспомнить нештатные ситуации на судовом ходу он так и не смог. Почему – понятно. У настоящего хозяина их не было.

Остались в памяти ветерана длинные «самоходки», которые возили горячее, да попутно искали рыбу. «Раньше на участке было 9 перекатов, а когда пошел большой грузопоток, река изменила русло. Но и сейчас есть немало мест, которые заваливает...»

Воспоминания текли неспешной ре-

кой, выхватывая из памяти самые яркие картины...

За исключительно добросовестную работу Василий Григорьевич неоднократно был представлен к министерским наградам. Говорит о них просто: «А что бы ни дали – то и хорошо... Меня ни одна награда не обошла стороной». И тут же, словно стесняясь сказанного, открыл заветную металлическую коробочку и показал ее содержимое: меда-

ли «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «Ветеран труда», значок «Почетный работник речного флота», юбилейная медаль «300 лет Российскому флоту», многочисленные знаки «Победитель социалистического соревнования».

Но у него самого иная оценка своего труда, вернее – иной критерий своей добросовестности: «Если бы я по-другому работал, то сыновья не остались бы здесь». Речь идет об Андрее и Илье, которые окончили высшие учебные заведения и продолжили дело отца.

– Андрей, вернувшись из армии, сразу пошел ко мне. Подросток Илья и тоже сразу на флот. Так и росла наша бригада, развивалась. В дело наше мы вложили душу.

Василий Григорьевич мог бы уехать из Тугалово в город и даже получить там благоустроенную квартиру. Но на все эти городские соблазны у него есть один контраргумент: «Не хочу терять свое село. Много я сделал для него, и жизнь здесь свою прожил».

В начале этого года Василию Григорьевичу Пуртову исполнилось 85 лет. Но, несмотря на ветеранский возраст, есть у него одно увлечение, о котором он рассказывает с небольшим смущением. В школьном дворе, что напротив, стоят качели. Иногда он ходит туда, чтобы вспомнить... качку на волнах Иртыша, вернуться ощущениями в прошлое!

А еще может взять бинокль и отправиться на высокий берег Иртыша, чтобы взгляды ваться в речные просторы, вновь ощутить свою

сопричастность к флотской жизни. Секретов возврата в прошлое много. Главное, чтобы там человеку было комфортно, чтобы жизнь, отданная флоту, была твоим естественным самовыражением, единственно верным жизненным руслом. У Василия Григорьевича Пуртова все так и есть.

НА ЯЗЫКЕ РЕКИ

Андрею Васильевичу Пуртову «в наследство» от отца достался путевский теплоход, 9 перекатов и путевой пост – несколько добротных избушек на высоком яру Иртыша. Эти строения до сих пор можно использовать по прямому назначению – как летнюю избушку бакенщика и склад для многочисленного путевского инвентаря. Говорят, подобные посты мало кто сохранил до настоящего времени.

Но главное наследство отца – это преданное отношение к делу.

– От отца научился многому, это закон – все учатся у своих родителей чему-либо. – Размышлял Андрей Васильевич. – Главное правило – чтобы был порядок. Все делать вовремя и хорошо! На реке ничего нельзя отложить на завтра в отличие от береговой жизни.

Андрей на реке официально работает с 1978 года, после возвращения из армии. А неофициально – все школьные летние каникулы он проводил с отцом на реке, проходил своеобразную стажировку своей будущей жизни...

После окончания школы отгулял пару дней – и тут же на теплоход.

– Тогда уже далеко не каждый рвался на флот. – Вспоминал Андрей Васильевич. – Труд был не из легких. В день приходилось

любить. Основное правило отца выдержано и давно уже стало их собственной чертой.

Сложностей на участке, где работает бригада Андрея Васильевича, немало, но рассказывает он об этом спокойно, без надрыва, в чем-то повторяя манеру отца:

– Перекаты на реке узкие, все в печинах. Все время замывает Нижнеромановский перекал. Следить надо! Промывать по-хитрому с помощью судов – если их правильно направить, они помощниками будут. И думать надо, куда знак поставить, потом подвинуть вовремя...

Были годы, когда река сильно мелела, и тогда на помощь приходили ОТАшники: брали на бордаж, проводили за собой вереницу судов. А то по очереди по руслу шли.

Бывало, что за сутки уровень воды менялся на полметра. Как передавать такие данные диспетчеру? Не поймут... А река меняется каждый день. За сутки не один раз может свой характер изменить, повернуть направление подводных течений.

Объезд участка проходит традиционно – нужно промерить глубину у буйев, записать, потом пройти по створам и так круг за кругом.

Эхолот намного облегчил работу путевских бригад и сделал промеры более точными. Но еще свежо в памяти, как весь день приходилось кидать наметку. «Когда кидали – могли и на кочку попасть, неточно отразить дно. А с эхолотом метр за метром проследживается русло. Главное – не просмотреть изменения, иначе придется возвращаться обратно». – Рассказывает Андрей Васильевич. Эхолот «Гармин» – хороший, надежный аппарат. Но время идет, техника совершенствуется, по телевизору смотришь – там луч захватывает уже по 10-20 метров ширины. А у нас по-прежнему один метр, а если на 9-метровой глубине – то не больше трех».

Подручными техническими средствами бригада обеспечена сполна – есть бензопила, кусторезы, но иногда приходится и «саблей» махать. Последние годы везде ползет тал, от которого нужно зачищать берега. Бывает, что и береговые знаки уносит вместе с берегом, и створы свежим тальником закрывает. Еще в прошлый объезд участок был в норме, а сегодня все изменилось...

Немало хлопот доставляет речка Демьянка, по которой идет огромное количество леса. Он сбивается в плотные плоты, из которых, порой, буй можно с трудом вытащить. И тогда приходится на два якоря буй ставить и тросом к берегу крепить. К каждой ситуации у Андрея Васильевича свой подход.

Когда высокая вода уходит, и вынос леса заканчивается, начинается борьба с перекатами. Но и здесь нужно вовремя ориентироваться – промывать вода будет или заваливать...

Время идет. Река меняет русло и характер. Но человеческие ценности остаются неизменными и передаются от поколения к поколению, как случилось это в династии Пуртовых.

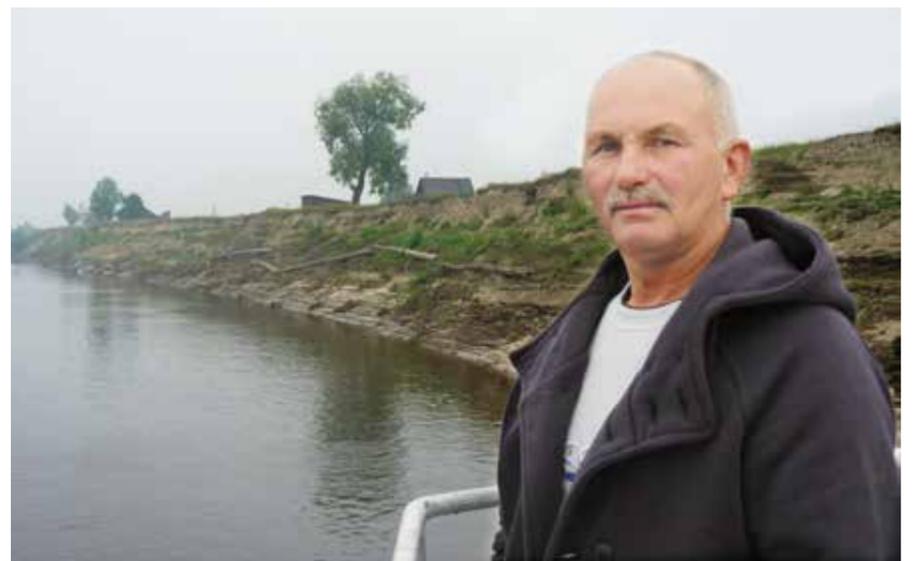
Галина ГАРИНА



менять по 70 аккумуляторов, на собственном «пупу» таскать тяжести, да на 12-метровые столбы лезть. А всего на участке таких столбов было 70. Днем выходишь, ночью возвращаешься.

Так, незаметно, он заменил отца.

Сегодня в составе экипажа путевского теплохода «Синька» работает 7 человек, все тугаловские. Есть молодые, есть стажисты. Но главное, что всех объединяет, – это трудо-



А.В. Пуртов

12+

Учредитель:
Федеральное бюджетное учреждение
«АДМИНИСТРАЦИЯ ОБЪ-ИРТЫШСКОГО БАССЕЙНА
ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ»
Гл. редактор Галина ГАРИНА

Адрес редакции: г. Омск, 644024, пр. К. Маркса, 3.
Телефон: 79-66-76, доп. 2-03.
Факс: (8-38-12) 72-91-61 с пометкой «Для редакции».
Распространяется бесплатно

Отпечатано в типографии «Золотой тираж»,
(ООО «Омскбланкиздат»), 644007, г. Омск,
ул. Орджоникидзе, 34. Подписано в печать 03.07.2015 г.
Заказ 254163. Тираж 500.