## 7 июля - День работников морского и речного флота

№ 5 (36) 26 июня 2019 г. \* \* \* ФБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ «ОБЬ-ИРТЫШВОДПУТЬ»

\* \* \* Выходит с января 2016 г.

### БЕЗОПАСНЫХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ!

Уважаемые речники, моряки и ветераны флота, коллеги и дорогие друзья! Поздравляю всех с профессиональным праздником!

Примите искренние поздравления с Днем работников морского и речного флота! Нас всех связал воедино крупнейший транспортный путь Сибири — Обь-Иртышский бассейн. Процветание и развитие экономики нашей страны напрямую зависит от профессионализма и самоотверженного труда каждого из нас. Речники-путейцы, обеспечивая безопасность водных путей, тем самым дают возможность беспрепятственной доставки грузов как в промышленно развитые, так и в самые удаленные уголки Сибири. Поэтому в день профессионального праздника хочется сказать отдельное спасибо за добросовестный труд всем работникам путейского флота, особая благодарность и низкий поклон ветеранам отрасли.

В канун праздника хочу также искренне поздравить с Днем работников морского и речного флота наших коллег — коллективы Российского Речного Регистра, Управления государственного морского и речного надзора на транспорте, АО «Омский речной порт», ПАО «Иртышское пароходство», АО «Омтранснефтепродукт», коллективы всех судоходных компаний и бизнес-сообществ, осуществляющих свою деятельность в нашем бассейне, а также преподавателей, студентов Омского института водного транспорта и курсантов Омского командного речного училища.

Желаю всем речникам и тем, кто выбрал своей профессией служение флоту, крепкого здоровья и удачи, благополучия и процветания. А мы гарантируем вам безопасные водные пути!

Роман ЧЕСНОКОВ, руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»

#### хорошая новость

### С ВЫСОКОЙ НАГРАДОЙ!

Накануне Дня медицинского работника подписан указ президента о присвоении директору Западно-Сибирского медицинского центра ФМБА России Владимиру Юрьевичу Шутову почётного звания «Заслуженный врач РФ».



Это результат большого вклада доктора медицинских наук профессора Шутова в развитие здравоохранения, медицинской науки и многолетней добросовестной работы.

Разработанные В.Ю. Шутовым методы лечения патологий печени широко используются российскими хирургами, он часто выезжает с показательными операциями в другие регионы, а в 2015 году впервые в Омске успешно выполнил ортотопическую трансплантацию печени пациенту с декомпенсированным циррозом печени, что стало настоящим прорывом для здравоохранения региона.

Губернатор А.Л. Бурков, поздравляя В.Ю. Шутова с высокой наградой и желая успехов в развитии высокотехнологичной медицинской помощи на базе возглавляемого им медицинского центра, отметил: «Вы известный в регионе и далеко за его пределами хирург. Выполняете уникальные

операции и спасаете людей даже в самых сложных ситуациях. Искренне горжусь, что профессионал такого уровня живет и работает в Омске».

А речники, в свою очередь, гордятся тем, что такой профессионал возглавляет больницу водников, искренне поздравляют Владимира Юрьевича с заслуженным признанием и желают дальнейшего процветания медицинскому центру под его руководством!

#### ОФИЦИАЛЬНО

### ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ. ЗАДАЧИ НА НАВИГАЦИЮ

В начале первого летнего месяца состоялось второе заседание Общественного Совета Обь-Иртышского бассейна. Кроме тех, кто собрался в конференц-зале, традиционно в заседании по видеоконференц-связи принял участие Н.Д. Мочернюк, заместитель генерального директора по ОБС АО «Северречфлот»; а также на этот раз к нему присоединились А.С. Валеев, начальник управления транспорта департамента дорожного хозяйства и транспорта ХМАО-Югры, и А.Н. Костогрыз, начальник отдела развития водного транспорта департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО.

Открыв заседание, председатель Общественного Совета Р.А. Чесноков коротко информировал присутствующих:

• о работе ФБУ «Админи-«Обь-Иртышводпуть» страция прошедший период навигации по выполнению госзадания;

• об увеличении объёмов перевозок пассажиров и грузов в границах бассейна по отношению к аналогичному периоду прошлого

• о трудностях начального пе-

риода навигации для всех участников транспортного процесса.

Приступив к повестке дня. первым рассмотрели вопрос о составе Общественного Совета. По письменным обращениям АО «Северречфлот» и ОАО «Тобольский выведены ранее действующие представители этих организаций и общим голосованием в состав Совета введены их новые представители: А.Р. Чумарин, генеральный директор АО «Северречфлот», и А.В. Лавриненко, заместитель генерального директора ОАО «Тобольский речной порт».

Затем начальник службы пути Г.В. Кулманакова доложила о комплексном мониторинге и анализе состояния ВВП бассейна, подчеркнув при этом, что средняя протя-

женность обстановочного участка водного пути составляет более 140 км и, в зависимости от интенсивности судоходства, насыщенности судоходными знаками и гидроморфологии участка, колеблется от 85 до 350 км. По результатам мониторинга, выполняемого обстановочными бригадами, уточняются планы и осуществляются другие виды путевых работ. В первую очередь это русловые изыскания, в основе которых лежит детальный мониторинг

Окончание на с. 2.

### ВСТРЕЧИ НА РЕЙДЕ

### ЕРВАЯ ЛАСТО

Навигацию 2019 года в АО «Омский речной порт» одним из первых открыл экипаж теплохода «Владимир Теренин» под руководством капитана Кайрата Шайдешевича Куатова.

доставлен щебень в количестве 5000 тонн. Ежегодно теплоход «Владимир Теренин» перевозит более 100 000 тонн разного рода грузов, совершая рейсы на север

Первый рейс Омск-Павлодар- Омской области и в города Ханты-Омск был выполнен согласно гра- Мансийского автономного округа, фику движения, из Казахстана был являясь передовиком по перевозкам в АО «Омский речной порт» и Обь-Иртышском бассейне.

Под чутким руководством капитана-сменного механика К.Ш. Куатова команда работает слаженно,



безаварийно, выполняет качественно и в кратчайшие сроки поставленные перед теплоходом задачи. Кайрат Шайдешевич – хороший организатор производства, грамотный судоводитель, уделяющий оольшое внимание эффективности использования судовых механизмов, снижению себестоимости перевозок, улучшению условий труда и техники безопасности. бытовых условий проживания на судне. Все это способствует хорошей атмосфере на борту судна, а устойчивый морально-психологический климат позволяет повышать качество выполнения работ и безопасность судоходства.

При непосредственном участии К.Ш. Куатова разработаны новые технические решения ремонта флота и барж, что дало сокращение себестоимости на 5,3%, экономию металла на 3,2% и улучшение качества ремонта.

Командный состав теплохода «Владимир Теренин» трудится вместе более 10 лет. Механиксменный капитан Тулеген Абаевич Байгушкаров, досконально



Слева направо: механик-сменный капитан Тулеген Абаевич Байгушкаров. моторист-рулевой Магжан Бахитович Сарбелов, повар Светлана Адамовна Пустовая, моторист-рулевой Иван Витальевич Кошелев, капитан-сменный механик Кайрат Шайдешевич Куатов

зная свое хозяйство в машинном отделении, особое внимание уделяет эффективной работе судовых механизмов, что, безусловно, способствует экономии горюче-смазочных материалов и увеличению службы двигателей. А рулевые-мотористы с радостью возвращаются на борт теплохода для работы в новой навигации. Это позволяет экипажу из года в год свой теплоход сдавать в эксплуатационную готовность раньше других и включаться в работу одним из первых, а завершать навигацию в числе последних, помогая дежурным судам на рейде. Стабильность экипажа залог того, что закрепленный за теплоходом «Владимир Теренин» несамоходный флот всегда находится в идеальном состоянии.

Дмитрий ДАНИЛОВ, зам. генерального директора по безопасной эксплуатации флота

#### ОФИЦИАЛЬНО

## ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ. ЗАДАЧИ НА НАВИГАЦИЮ

Окончание. Начало на с. 1.

локальных участков водных путей в части определения состояния судовых ходов и действия навигационных знаков. Прежде всего выявляются участки, наиболее затруднительные для движения судов в меженный период навигации. По итогам русловых изысканий (съёмок и промеров) при необходимости проводятся работы по углублению судовых ходов, корректировке схем расстановки навигационных знаков как плавучих, так и береговых, дноочистительные работы. Согласно предложениям по содержанию водных путей, поступающим от заявителей (территориальных органов власти, судовладельцев, владельцев сооружений и пр.), заключаются договоры и контракты на их обслуживание. Основой договоров является обеспечение безопасности судоходства за счёт улучшения путевых условий, в том числе повышения установленной категории водных путей с 7-й на 6, 5, и 4-ю, и производства других видов путевых работ. Галина Владимировна рассказала также о выполнении госзадания по содержанию судовых ходов и обслуживанию боковых и малых рек

Напомнив, что составы Рабочей группы и рабочих подгрупп в Омске, Тобольске, Ханты-Мансийске, Сургуте и Салехарде утверждены, С.Г. Сандулов как председатель Рабочей группы при Общественном Совете Обь-Иртышского бассейна отметил, что работа ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» и его филиалов по содержанию ВВП бассейна за прошедший период навигации признана удовлетворительной. Как и в предыдущие годы, ежеквартальные отчёты с оценкой содержания ВВП бассейна направляются в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» и Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Об итогах работы инспекции портового контроля за истекший период навигации доложил первый заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Обы-Иртышводпуть» капитан Обы-

Иртышского бассейна И.В. Суслов.

Затем с информацией о внедрении электронных карт рек Обь-Иртышского бассейна выступил первый заместитель руководителя Э.В. Вирютин. Было подчеркнуто, что ЭНК содержит всю картографическую информацию, необходимую для обеспечения безопасного судовождения, и наряду с той информацией, которая содержится на бумажной карте, может содержать дополнительные сведения (например, его курс относительно северного направления, его скорость, точные координаты местоположения судна, позволяющие производить постоянный контроль, и т. д). Протяженность участков, покрытых ЭНК в Обь-Иртышском бассейне ВВП на навигацию 2019 г., – 9880 км, что составляет 68% от общей протяженности, в т. ч. ЭНК водных путей с гарантированными габаритами создана на 5231 км (84,5% от общей протяженности путей с гарантированными габаритами). В 2019 году предстоит создать 1016 км и обновить 41 км существующих цифровых участков ВВП РФ. Эдуард Викторович акцентировал внимание на том, что отсутствие ЭНК судоходных трасс Обско-Тазовской губы (961 км), относящихся к разрядам плавания «О» и «М», обусловлено правом изготовления данных материалов УНиОМО РФ (Управление навигации и океанографии Министерства обороны РФ).

Затем слово было предоставлено заместителю начальника отдела надзора на транспорте и санитарной охраны Управления Роспотребнадзора Ю.А. Пневскому.

Он проанализировал санитарно-техническое состояние и качество подготовки судов к навигации 2019 года и рассказал о новых требованиях.

Об организации совместных действий Госморречнадзора с Госпортконтролем по обеспечению безопасности судоходства в бассейне доложил и.о. начальника Обы-Иртышского управления Госморречнадзора А.С. Кузнецов.

В заключение были обсуждены еще ряд вопросов. Г.В. Кулманакова ознакомила присутствующих с проблемами, возникающими при проведении транзитного дноуглубления и добыче общераспространённых полезных ископаемых; Э.В. Вирютин - о мониторинге пассажиро- и грузоперевозок в границах бассейна; Е.П. Румянцев, главный специалист по безопасности судоходства ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», - о вирусе африканской чумы свиней; В.А. Рябов, инженер службы мобилизационной подготовки, ГО и ЧС режима ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», - о необходимости разработки и согласования планов ЛАРН судовладельцами; Н.И. Криворучко, начальник ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС», – об ожидаемой водности и температурном режиме в границах бассейна;

**И.В. Шантина,** заместитель начальника отдела водных ресурсов по Омской области Нижне-Обского ОБВУ, информировала присутствующих о настоящих и планируемых объёмах водосбросов из Шульбинского водохранилища в период на-

Нина ОЛЕНИЧЕНКО

### ВСТРЕЧИ НА РЕЙДЕ

### ΜΑСΤΕΡΑ СВОΕΓΟ ΔΕΛΑ!

В этом году в границах Сургутского РВПиС открытие навигации было запланировано согласно государственному заданию на 15 мая. В связи с возникшими сложностями судоремонта т/х «Беркут» участок реки Оби 1430-1515 км обслуживался экипажем т/х «Ремез».

Обычно т/х «Ремез» эксплуатируется в распоряжении производителя путевых работ прорабства № 11, а также используется инспекторами государственного портового контроля для обеспечения проверки судов на внутренних водных путях. Перед командой была поставлена новая сложная задача по выставлению судоходной обстановки и обеспечению безопасности судоходства. Необходимо было не только выставить плавучую обстановку, но и обеспечить сохранность береговых знаков в условиях весеннего половодья. К тому же, надо сказать, что с прошлого года на этом участке металлические буи были заменены на пластиковые, работа с которыми требует определенной сноровки и аккуратности.

С задачей экипаж справился на «отлично». Кроме этого производилось траление причалов и мест выгрузки по договорам общей площадью более 200000 м², приведены в надлежащий вид после зимы береговые знаки на переходах, обслуживаемых по договорам на реках Обь, Пим, Лямин, протоках Большая Юганская, Юганская Обь.

Экипаж т/х «Ремез» является молодым, сформирован не многим более двух лет, но уже слаженный и надежный. Возглавляемый капи-

таном Сергеем Александровичем Плесовских своим отношением к делу он зарекомендовал себя как высококвалифицированный коллектив, на который всегда можно положиться.

В навигацию прошлого года экипаж т/х «Ремез» работал в тандеме с группой сотрудников Московского государственного университета, которая была направлена в Сургут для изучения русловых переформирований реки Оби. Заведующий научно-исследовательской лабораторией эрозии почв и русловых процессов им. Н.И. Маккавеева профессор МГУ Роман Сергеевич Чалов и четыре научных работника в течение десяти дней изучали участок реки Оби от селения Соснино до устья реки Иртыша. Исследования проводились не только на основной магистрали, но и на многочисленных протоках. Благодаря работе экипажа т/х «Ремез» все планы ученых были выполнены в полном объеме и в установленные сроки.

Хочется поздравить экипаж т/х «Ремез», а в их лице и весь плавсостав, и пожелать удачи на водных просторах и дальнейших трудовых успехов!

Виталий СОСНОВСКИЙ, производитель путевых работ



На фото слева направо: производитель путевых работ Евгений Викторович Ашихмин, капитан Сергей Александрович Плесовских, повар Светлана Николаевна Бродова, моторист-рулевой Денис Александрович Седов.

### С ЮБИЛЕЕМ!

## и орден за ямбург



После окончания Омского речного училища в 1978 г. Николай Клят прибыл на работу в Тобольский техучасток. Через четыре года стал самым молодым (двадцати трёх лет от роду) командиром комсомольско-молодёжного экипажа земснаряда «Иртышский-528». Но, несмотря на юный возраст, новоиспеченному командиру пришлось решать очень серьезные задачи. Тогда, в начале 80-х, на лоцманской карте Обь-Иртышского бассейна появилась еще одна малая речка, впадающая в Обскую губу севернее Нового Порта. В устье этой реки со странным названием Нюде-Монготоепоко-Яха решено было построить крупный порт Ямбург. Чтобы речка как можно скорее превратилась в действующую магистраль, путейцы Обь-Иртышья совместно рабочими Надымгазстроя, которые предварительно взрывали мёрзлый грунт, готовили заход в эту реку, вели дноуглубительные работы. Семь навигаций подряд путейские земснаряды, одним из которых был земснаряд Н.Н. Клята, работали в Ямбурге. Отвоевывая у вечной мерзлоты метр за метром, путейцы расширяли и углубляли подходной канал, акваторию порта, делали подходы к новым причалам, разрабатывали специальный ковш для нефтепричала. Но и этим работа в Заполярье не ограничивалась. Еще были Надым, Нижневартовск, Катравожское месторождение песчано-гравийной смеси на р. Собь...

Для повышения своего профессионального уровня Н.Н. Клят в 1986 г., без отрыва от производства, окончил НИИВТ, получив квалификацию инженера-гидротехника с правом производства общестрои-

Юбилей – это круглая дата, заставляющая трепетать каждого, кто приближается к тому или иному рубежу, это важное событие в жизни любого человека, праздник мудрости, богатейшего жизненного опыта, а еще – повод сказать ему добрые, нужные и важные слова.

22 июня искренние слова уважения, восхищения, любви, тёплые поздравления и пожелания коллег, друзей и, конечно, родных звучали в адрес начальника Тобольского района водных путей и судоходства Николая Николаевича Клята, отметившего свое 60-летие.

тельных работ. Отличаясь умением эффективно решать сложные производственные вопросы, всегда делал это грамотно и оперативно, применяя свои профессиональные знания, опыт и деловой подход. Неоднократно имел поощрения за рацпредложения, высокие производственные показатели на судоремонте и отличное содержание судна. В начале 90-х, когда общий экономический кризис не обошел и речную отрасль, и его земснаряд был выведен из эксплуатации, Н.Н. Клят перешел работать в Тобольскую ТЭЦ. В 2006 г. Николая Николаевича, завоевавшего авторитет опытного и высококвалифицированного специалиста, вновь пригласили в филиал на должность начальника. Он в короткие сроки сумел грамотно организовать работу филиала и сохранить трудовой коллектив, сформировав работоспособную команду единомышленников. За период его руководства не допущено ни одного транспортного происшествия в границах деятельности филиала по вине работников обстановки. Ежегодно в филиале неизменно высокие производственные показатели.

Николай Николаевич - современный руководитель, который обладает высокой степенью ответственности, настойчивостью и целеустремленностью. Его отличают работоспособность, неиссякаемая энергия, способность отстаивать интересы филиала на всех уровнях. Эти свойства характера позволяют ему организовать работников филиала на качественное выполнение производственных задач. Под его непосредственным руководством работает коллектив численностью более 200 человек, который успешно обеспечивает безопасность судоходства на участке реки Иртыша от п. Байбы до устья р. Конда протяжённостью 1115 км

с гарантированными габаритами судовых ходов с освещаемой судоходной обстановкой, а также реках Тобол, Тура, Тавда, Сосьва, Лозьва, Пелым, Ишим и протока Укинская, общей протяженностью 2091 км без гарантированных габаритов судовых ходов и без средств навигационной обстановки.

В 2007 г. за организацию перегона з/с «Георгий Петров» и перевозку его технологического оборудования из Печорского в Обь-Иртышский бассейн Н.Н. Кляту объявлена благодарность руководителя управления. В навигацию 2012 г. под его руководством обеспечена безопасность судоходства от г. Тобольска до п. Сосьва по рекам Тобол, Тавда и Сосьва при поставке водным транспортом негабаритного, тяжеловесного оборудования для реконструкции ГРЭС в г. Серове, Свердловской области, согласно распоряжению Правительства РФ. Перевозка деталей и оборудования носила стратегический характер.

Среди множества наград юбиляра самые весомые: орден «Знак Почета» за успехи в строительстве Ямбургского месторождения, Благодарность МРФ РСФСР за участие в успешном выполнении заданий по разработке подходов к порту Ямбург, Почетная грамота МРФ РСФСР за успешное выполнение заданий по добыче песчано-гравийной смеси на Катравожском месторождении, нагрудные знаки «Почетный работник речного флота», «В память 200-летия Управления водяными и сухопутными сообщениями». В прошлом году Н.Н. Клят был отмечен высшей наградой учреждения – знаком «Флотский крест».

#### Нина ОЛЕНИЧЕНКО

**P.S.:** Коллективы управления, Тобольского РВПиС и других филиалов поздравляют юбиляра со знаменательной датой и желают здоровья, счастья и долголетия!

#### **МОДЕРНИЗАЦИЯ**

# «ВПЕРЕДИ ЕЩЕ МНОГО ИНТЕРЕСНОЙ РАБОТЫ!»

АО «Омский речной порт» на протяжении последних четырех лет ведет постоянную работу по модернизации и восстановлению флота. До конца 2017 г. основной упор был направлен на обновление корпусов барж и теплоходов. С 2018 г. начал свою работу цех по конвертации и агрегатированию двигателей, что послужило импульсом для развития технических служб порта.

Дальше – больше. В этом году под программу глубокой модернизации попали т/х «РТ-371», «Юрий Зинченко», «РТ-674». Начиная с осени проводились совещания, где обсуждались объемы

работ по восстановлению корпусов теплоходов, модернизации механизмов, ремонту и отделке жилых помещений и кают-ком-

Перед службами ремонтно-экс-



плуатационного комплекса были поставлены задачи:

- замена главных двигателей на т/х «РТ-674». 6NVD26A3 на новые двигатели 8Z170 производства КНР с увеличением суммарной мощности судна до 870 л.с.;
- замена главных двигателей на т/х «РТ-371», «Юрий Зинченко». 6ЧНСП 18/22 на новые двигатели WD12 производства КНР с увеличением суммарной мощности судна до 600 л.с.;
- замена судовых котлов КОАВ на современные, полностью автоматизированные котлы корейского производства Kiturami;
- установка новых дизель-генераторных станций собственного производства на базе двигателей Минского моторного завода;
- замена судовых радиостан-

Корпусно-сварочный цех на «РТ-674» произвел полную смену подводной части корпуса теплохода, но на этом решили не останавливаться, и вслед за корпусом был заменен весь привальный брус и фальшборт, итого на одном суд-



не было сменено порядка 500 м<sup>2</sup>.

В ходе работ на теплоходах назрел вопрос о ремонте систем отопления и водоснабжения. Ответ был один: «Стопроцентная замена!». И работа закипела с новой силой. Были задействованы котельщики, сантехники, маляры, плотники-бетонщики и т. д.

Ну и, в конце концов, для повышения уровня комфорта работы и отдыха экипажей судов было принято решение обновить мебель и бытовую технику судового исполнения.

Нельзя не отметить новое цветовое решение по окраске корпусов судов, на реке они заметны издалека, теперь - это визитная карточка Омского речного порта.

С уверенностью можно сказать, что после проведения такого объема работ, планы по модернизации флота только увеличились и впереди еще много интересной работы!

Алексей ВАСИЛЕНКО, главный инженер АО «Омский речной порт»

### СЕМЕЙНАЯ ФОТОЛОЦИЯ

## ПУТЕЕЦ В ТРЕТЬЕМ ПОКОЛЕНИИ

23 мая Николай Витальевич Рочев, механик-старший помощник капитана-мастер пути обстановочного теплохода «Журавль» Ямало-Ненецкого ОУВПиС, принимал поздравления с 60-летним юбилеем. Редакция, решив поздравить юбиляра и связавшись по телефону с его семьей, поняла, что рассказать сегодня только о виновнике торжества будет не совсем справедливо. Вернее, совсем не справедливо. Ведь Николай стал путейцем благодаря самым близким людям, воспитавшим его в любви и преданности их семейному делу. К тому же, пока материал готовился к печати, выяснилось, что 18 июля 50 лет исполняется капитану теплохода «Журавль» Владимиру Анатольевичу Долгополову. Оказалось, что два юбиляра связаны не только четвертьвековой работой на одном судне, но и семейным родством.

Николай Витальевич - потомственный речник. Еще его дед, Миновей Зиновьевич, был бакенсудоходную обстановку в 30-е годы

Ивановны, проживающих в селе Мужи, было четверо детей – три сына и дочь. Виталий был вторым, щиком, работал на веслах, зажигал когда ему исполнилось шесть годков, в 1933 году их семья была



Миновей Зиновьевич со старшим сыном Виталием, 1952 г.

прошлого столетия, освещая бере- репрессирована: забрали дом, поговые и плавучие знаки керосиновыми лампами. Было это вначале на Верхнем Войкаровском перекате 436-го км, а потом на о-ве Вой-Харас-Пугр 398-го км Малой Оби. Отец Николая, Виталий Миновеевич, проработал 63 года на реке. Начиная, как и положено, с самых азов путейской работы постепенно постигал все ее премудрости: был обстановочным старшиной Шурышкарского участка, дорос до капитанской должности. Работал капитаном на теплоходах: «Путейский-68», «Ронжа», «Глухарь», в 1988-м принял т/х «Журавль».

А начиналась речная династия непросто, а с семейной драмы на стыке исторических эпох.

#### ДЕД. ИЗ ОЛЕНЕВОДОВ В БАКЕНЩИКИ

В семье оленеводов Рочевых, Миновея Зиновьевича и Клавдии строенный собственными руками, 600 оленей, множество ценных вешей, наложили налог в 17 тыс. рублей. Ссылать, как раскулаченных по всей стране, Рочевых было некуда – дальше Крайнего Севера не пошлешь. Поэтому жить остались в своем селе. Клавдия Ивановна вынуждена была устроиться банщицей в сельской бане, где их семья нашла приют и стала проживать. Глава семейства получил работу бакенщика Нижне-Обской дистанции Тобольского техучастка в селе Мужи - Войкаровский перекат Салехардского района. В апреле 1939-го, немного разжившись, семья переехала в село Шурышкары. В этом же году Миновей получил должность старшего бакенщика. Его двенадцатилетний сын Виталий все лето пробыл напарником у местного рыбака, помогая прокормить

#### ОТЕЦ. ОТ ГРЕБЦА ДО КАПИТАНА

С 1940 г. Виталий перешел в помощники к своему отцу. Сначала они работали на весельной лодке, а позже на бударке (деревянной лодке). В июле 1941 г. его приняли на должность гребца, и все военные годы подросток трудился вместе с отцом - летом, выставляя обстановку, зимой (с ноября по май) - на дроволесозаготовках, где заготавливал материал для бакенов.

Весной 45-го Виталий попал в команду для отправки на фронт, но в мае отправку отменили в связи с Победой. Он продолжил трудиться в Обско-речном районе обстановки Салехардского техучастка. В 1948 г. Виталий был переведен на должность старшего бакенщика, через гол его назначили на лолжность обстановочного старшины, а спустя еще 6 лет – мастером пути. Его наставником все эти годы был отец.



Обстановочный теплоход «Журавль»

В 1962 г. Миновея Зиновьевича не стало. Все свои знания, практический опыт, приобретенный на реке за три десятка лет, он передал сыну, научил его всему, что знал и умел

До 1965 г. Виталий Миновеевич продолжал обслуживать участок, протяженность которого составляла 45 км от острова Шурышкарский до устья реки Тушвош-Юган. Простейшее оборудование, отсутствие техники создавали большие трудности в работе. В любую погоду нужно было выезжать на участок и зажигать керосиновые лампы для

обеспечения перевозок по реке в ночное время, и ранним утром, на рассвете, снова объезжать участок и гасить фонари на бакенах. Керосиновые лампы нуждались в постоянной чистке и заправке керосином. Один объезд участка занимал порядка 10-12 часов на веслах и 7-9 часов на маломощном лодочном моторе. Количество бакенов составляло 40 штук. Около каждого бакена выставлялись вехи (деревянные жерди, окрашенные в белый либо красный цвет), которые

Окончание на с. 4.



Труд путейца Виталия Миновеевича оценен по достоинству.

#### СЕМЕЙНАЯ ФОТОЛОЦИЯ

## ПУТЕЕЦ В ТРЕТЬЕМ ПОКОЛЕНИИ

Окончание. Начало на с. 3.

выполняли роль дублёров в случае отсутствия бакена. Иногда во время шторма или позднего ледохода из Шурышкарской протоки бакены уносило, разбивало волной, нужно было найти и вернуть их на место. В 1958 г. появились первые лодочные моторы типа «Л-6», «Л-3», «Л-12», а керосиновые лампы заменили электрическими. Работать стало легче.

В 1965 г. В.М. Рочева перевели на должность путевого мастера прорабского участка № 20, а в 1968 г. на должность путевого ма-**Усложнились** стера-старшины. производственные задачи, повысилась ответственность. Два десятка лет он трудился на бударке, и лишь в конце 60-х на их участок выделили небольшое маломерное судно. Первым катером был «Балиндер» мощностью 4 л.с., и Виталия Миновеевича назначили путевым мастером-старшиной-мотористом, а обслуживаемый участок увеличили до 59 км. Но, несмотря на плотную занятость и первоочередность производственных задач, путейская бригада Рочева всегда помогала местному населению. В осеннее время экипаж судна объезжал рыбацкие участки и доставлял детей рыбаков в школу-интернат с. Шурышкары.

В трудные военные годы сел Виталий Миновеевич за весла лодки своего отца - опытного бакенщика - и до 2004 г. не расставался с профессией путейца. Работал на лодке, зажигая керосиновые фонари на обстановочных знаках. Затем появились мотолодки, а за ними и первый катер - маломощный, но более надежный, чем лодка. Керосиновые фонари уступили место светосигнальной электрической аппаратуре с автоматическим управлением. Не оставался на месте и путеец. Новая техника требовала и новых навыков. В.М. Рочев приобрел опыт, на курсах получил необходимые знания и стал капитаном обстановочного теплохода, мастером пути одного из лучших в Обь-Иртышском бассейне участка. Знание всех проток, соров позволяло быстро передвигаться по участку, четко выполнять свои обязанности, вовремя устранять неполадки и всегда содержать участок в идеальном состоянии. В.М. Рочев



Виталий Миновеевич Рочев, капитан обстановочного теплохода, мастер путевых работ

проработал 63 (!) года в Салехардском техучастке. За свой добросовестный труд он многократно награждался почётными грамотами разного уровня, медалями МРФ. Общее количество всех наград составляет более 50. Самые весомые из них — медали «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда» и высокие звания «Специалист высшего класса» и «Почетный работник речного флота».

#### А ВОТ ТЕПЕРЬ О ЮБИЛЯРАХ! ДОСТОЙНАЯ СМЕНА

Виталий Миновеевич болел душой за свой участок, и для дальнейшего его содержания подготовил достойную смену. Под его руководством с 1976 г. работали все сыновья: Николай, Михаил и



Николай Витальевич Рочев, механикстарший помощник капитана-мастер пути

Анатолий, проходил практику внук Сергей, получивший диплом капитана. С детства Николай, как и другие его братья, не только слышал разговоры о навигации, бакенах и судоремонте, но и сам был непосредственным участником почти всех событий, связанных с работой деда и отца, поэтому выбор его жизненного пути был предопределен. Свою флотскую трудовую деятельность он начал в 1976 г. под началом отца, когда пришел в Ханты-Мансийский техучасток на т/х «Глухарь» мотористом-рулевым. При передаче теплохода в 1993 г. от Ханты-Мансийского Салехардскому техучастку Николай Витальевич вместе со всем экипажем, где капитаном был отец, а рядовым В.А. Долгополов, был переведен в



Владимир Анатольевич Долгополов, капитан теплохода «Журавль», первый помощник механика-мастер пути

г. Салехард. В 1993 г. получил назначение механиком обстановочного теплохода «Журавль», где ровно десять лет они проработали в тандеме с отцом.

В 2004 г. Виталий Миновеевич, уверенный в своем преемнике, которого 10 лет учил путейскому мастерству, уступил место за штурвалом своему зятю, Владимиру Долгополову. Владимир Анатольевич с готовностью продолжил дело тестя, возглавив команду, и не подвел заслуженного и уважаемого речника. За отличные результаты ученику Виталия Миновеевича капитану т/х «Журавль» В.А. Долгополову была объявлена благодарность Министерства транспорта РФ, благодарность Законодательного Собрания Ямало-Ненецкого АО, ему вручена Почетная грамота Министерства транспорта РФ, знаки «За безаварийную работу на речном транспорте» и высшая

награда учреждения — знак «Флотский крест».

Богата нынешняя навигация юбилейными датами для династии Рочевых-Долгополовых! Если сложить общий стаж работы на флоте всей семьи Рочевых, то получится 142 (!) года.

Оба юбиляра работают на т/х «Журавль» больше четверти века! И оттого, что за столь продолжительный срок теплоход стал до боли родным, и потому что рядом, плечо к плечу, трудились всегда близкие и дорогие им люди, привыкли к нему относиться, как к родному дому. Этому способствует, безусловно, и многолетний труд на реке, а значит, приобретенные ими обширный опыт и глубокие знания по своей специальности. Конечно, изменились условия труда, появилось более совершенное оборудование, но вместе с тем возросли и требования к профессии путейца.

Участок реки Малая Обь, обслуживаемый экипажем теплохода «Журавль», протяженностью 121 км очень сложен в эксплуатации, плавучих знаков - 78 штук. Более половины участка реки – перекаты, и не всегда удается организовать слаженную работу по содержанию обстановки, но благодаря стараниям и умениям опытных путейцев обеспечение безопасности судоходства все же достигается. Механик-старший помощник капитана-мастер пути Н.В. Рочев и капитан В.А. Долгополов делают все возможное, чтобы теплоход, которому в прошлом году исполнилось 30 лет, не подвел экипаж, чтобы все механизмы работали, как часы. При правильной эксплуатации судна капитаном, умелых действиях механика по предотвращению поломок и поддержанию его в рабочем состоянии, ежемесячных профилактических работах производится достаточно большой объем по выставлению и снятию судоходной обстановки.

Этой зимой «Журавль» находился на среднем ремонте. Ему полностью заменили обшивку корпуса, бортов, переборок и палубы, его покрасили, провели внутренние работы, установили новый редуктор... Механик Н.В. Рочев и капитан В.А. Долгополов принимали самое непосредственное участие в обновлении своего судна. Они уверены — теплоход еще поработает на благо

отрасли, а их семейная династия продолжит трудное, но такое нужное дело обеспечения безаварийного плавания флота на реках Ямала!

P.S.: Редакция выражает благодарность за помощь в подготовке материала и предоставление архивных снимков семье Рочевых-Долгополовых и особенно сыну капитана и племяннику механика Николаю Долгополову.

Нина ОЛЕНИЧЕНКО



Путейскую династию Рочевых-Долгополовых, а в ее лице и всех речников бассейна поздравляем с профессиональным праздником — Днем работников морского и речного флота.

#### РЕЧНИК

Он много лет вращал штурвал, Мотаясь по речным дорогам, И утверждать не уставал: «Нас руки кормят, а не ноги».

Вахт тысяч десять отстоял, Не раз росла в душе тревога, Но тихо-тихо повторял: «Нас руки кормят, а не ноги».

Речного волка путь не прост, Среди предательских порогов. Ох, вероломен этот пост, Где руки кормят, а не ноги!

Хожденье морем – плод наук, Рекой – искусство без подлога. Труд речника – не просто звук, Сия стезя дана не многим.

И я хлеб речника жевал, И всем скажу, как перед Богом, Что есть у них свой крест – итурвал...

Их руки кормят, а не ноги.

### NO3DPABAREM HOFUARPOB UHOHR U UHOAR!

#### С 90-летием

**Поспелову** Серафиму Никифоровну, труженицу тыла, ветерана труда Тобольского РВПиС.

#### С 75-летием

**Борисенко Раису Георгиевну**, ветерана труда Омского РВПиС.

#### С 70-летием

**Лыкова Александра Никола- евича**, ветерана труда Тобольского РВПиС.

Загороднего Бориса Михайловича, ветерана труда Омского РВПиС. Саблукову Любовь Александ-

ровну, ветерана труда управления ФБУ «Администрация «Обы-Иртышводпуть». Струихина Павла Евстафье-

Струихина Павла Евстафьевича, механика «Плавмастерская-2» Ханты-Мансийского ОУВПиС.

#### С 65-летием

Дулова Владимира Алексеевича, начальника ремонтно-меха-

нических мастерских АО «Сургутское судоремонтное предприятие». Лисова Петра Ивановича, ве-

терана труда Омского РВПиС. Лебедева Виктора Николае-

вича, сторожа Тобольского РВПиС. Козлова Петра Алексеевича, ветерана труда Ханты-Мансийско-

#### С 60-летием

**Клята Николая Николаевича**, начальника Тобольского РВПиС.

**Кузнецову** Любовь Ивановну, секретаря-референта АО «Сургутское судоремонтное предприятие».

Злыгостева Владимира Васильевича, слесаря по эксплуатации и ремонту газового оборудования Тобольского РВПиС.

**Рахимову Галину Андреевну**, уборщицу Тобольского РВПиС.

Кудрявцеву Галину Степановну, повара т/х «Байданов» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

Плесовских Сергея Александровича, капитана т/х «Ремез» Сургутского РВПиС.

**Шестакова Петра Николаевича**, механика т/х «Киви» Тобольского РВПиС.

**Маркова Ивана Николаеви- ча**, сторожа Тобольского РВПиС.

**Калиновского Михаила Юрьевича**, ветерана труда Тобольского РВПиС.

**Щепину Светлану Сергеев- ну**, радиооператора узла связи и радионавигации Ямало-Ненецкого ОУВПыС

#### С 55-летием

Волкова Юрия Федоровича, помощника механика-помощника икипера гидроперегружателя «ПГР-6» АО «Омский речной порт».

Третьякова Александра Васильевича, капитана т/х «Московка» Тобольского РВПиС.

Руднова Александра Николаевича, капитана т/х «Дельта» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

**Беркину Елену Викторовну**, инженера РИП-17 Омского РВПиС.

Таранченко Ивана Павловича, капитана т/х «Дупель» Сургутского РВПиС

**Камелина Сергея Юрьевича**, инженера-механика по флоту Тобольского РВПиС.

**Дубровина Дмитрия Викто- ровича**, слесаря-судоремонтника Тобольского РВПиС.

Серасхова Льва Дмитриевича, моториста-рулевого т/х «Фламинго» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

#### С 50-летием

**Ганихина Олега Валерьевича**, старшего помощника капитана м/з «Озерная-6» Тобольского РВПиС.

Кондрашова Александра Александровича, капитана т/х «Чирок» Ханты-Мансийского ОУВПиС. **Малина Татьяну Геннадьевну**, бухгалтера Омского РВПиС.

Долгополова Владимира Анатольевича, капитана т/х «Журавль» Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

**Шишкина Александра Сергеевича**, моториста-рулевого т/x «Орел» Тобольского РВПиС.

Мокроусова Михаила Валентиновича, старшего помощника капитана т/х «Малиновка» Тобольского РВПиС.



12+

Учредитель: Федеральное бюджетное учреждение «АДМИНИСТРАЦИЯ ОБЬ-ИРТЫШСКОГО БАССЕЙНА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ» Гл. редактор Н.И. Олениченко Адрес редакции: г. Омск, 644024, пр. К. Маркса, 3. E-mail: oivodnik@mail.ru, телефон: 76-66-79, доп. 2-03. Факс: (8-38-12) 72-91-61 с пометкой «Для редакции». Распространяется бесплатно

Отпечатано в типографии «Золотой тираж», 644007, г. Омск, ул. Орджоникидзе, 34. Подписано в печать 21.06.2019 г., время по графику — 12.00, время фактическое — 12.00, выход в свет 27.06.2019 г. Заказ 312910. Тираж 700.