



• ИСТОРИЯ
У истоков
НИИВТа

2



• ПАМЯТЬ
Прощай,
знаменитый
капитан

3



• ПОБЕДИТЕЛИ
Боевой
характер

4

ГАЗЕТА ИЗДАЕТСЯ
С 1931 ГОДА



НА ВАХТЕ

АПРЕЛЬ 2015 г.



Уважаемые коллеги, друзья!
Дорогие ветераны!

В этом году торжество «Открытие навигации» приурочено к великому празднику – Дню Победы, символу гордости за тех, кто отстоял свободу и независимость нашей страны, символу решимости, воли русского народа, символу достоинства России. В этот день, памятный и для нас, хочется еще раз выразить всем ветеранам огромную благодарность и низкий поклон за то, что они, не щадя своей жизни и здоровья, отстояли нашу Родину. От имени Федерального бюджетного учреждения «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» и от себя лично от всей души поздравляю с этим замечательным праздником, объединяющим всех жителей нашей страны!

Руководитель ФБУ
«Администрация Обского БВП»
С.В. Павлушкин



Речные заботы

В КОНЦЕ МАРТА НА БАЗЕ Томской судоходной компании прошло собрание членов Обского филиала ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта. В рамках мероприятия представители направления развития судоходства в Обском бассейне, основные проблемы и пути их решения.

Томская судоходная компания не первый раз собирает представителей речного бизнеса. В день 20-летия основания ассоциации собрание началось с приятных новостей. Ряды членов ассоциации пополнили два новых судовладельца – Андрей и Полина Черных.

На повестку дня председатель ассоциации Владимир Кноль вынес ряд вопросов, для освещения которых были приглашены выступающие. Первым место на трибуне занял директор Обского филиала АПСРТ Александр Якимович. Он привел ряд цифр, которыми плавно подвел к определению положения всего флота в нынешнее кризисное время.

– Прошедшая навигация возвращает нас в кризисный 2008 год. Очередной экономический кризис внес и еще внесет свои коррективы в предстоящую навигацию. Основной потреби-

тель услуг – это газовые компании. С ухудшением ситуации они сокращают свои инвестиционные программы, объемы разведочного бурения и другие вложения. Естественно, мы как основные перевозчики также страдаем. Если после кризиса в 2009 году перевозки предприятий филиала составили 6,9 миллиона тонн, то уже в 2010-м – 7,7 миллиона тонн, в 2011-м – 8,3 миллиона тонн, а в 2012-м – 8,6 миллиона тонн. В 2013 году объем перевозок составил 8,7 миллиона тонн, но уже в 2014-м объемы сократились до 7,2 миллиона тонн.

По словам Якимовича, головное АПСРТ постоянно взаимодействует с законодательными органами посредством совета общественных инициатив при Законодательной Думе и другими организациями государственной власти. Благодаря действиям представителей ассо-

циации удалось внести поправки в проект федерального закона.

– В результате принятых поправок были изменены кодексы, которые обязывали судовладельцев заключать договоры на водопользование с регионами, по территории которых проходят водные пути, – уточнил Якимович.

Стоит отметить, что это не все поправки в законопроект, которых смогли добиться речники. Среди остальных – поправки в закон о вопросе лицензирования и страхования гражданской ответственности. Однако ряд вопросов еще не решен. Например, не смогли согласовать вопрос о снижении земельного налога с 1,5 до 0,3%.

Вторым место за трибуной занял руководитель ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» Сергей Павлушкин. Отдельным пунктом своего выступления он выделил вопрос о будущих кадрах. Студенты, учащиеся в речных техникумах, в том числе в Новосибирске, живут в ужасных условиях.

→ СТ. 3

7 мая 2015 года на набережной реки Оби, в парке «Городское начало», состоится торжественное открытие навигации в Обском бассейне внутренних водных путей, приуроченное к 70-летию Победы в Великой Отечественной войне. Приглашаем ветеранов, коллективы судовладельческих компаний, организаций и учебных заведений внутреннего водного транспорта, а также всех желающих посетить данное мероприятие.

Начало церемонии в 10.00 по местному времени.

В программе открытия навигации: выступление студенческих коллективов, выставка ретроавтомобилей, полевая кухня, выступления войск специального назначения, парад судов и праздничный фейерверк.

Заседание общественного совета Обского речного бассейна

14 АПРЕЛЯ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ОБСКОГО РЕЧНОГО БАССЕЙНА.

На повестке дня стояли следующие вопросы:

1 Об уточнении сроков открытия судоходной обстановки и категорий средств навигационного оборудования, планируемых объемах дноуглубительных работ.

2 Об информационном обслуживании, диспетчерском регулировании и мониторинге движения судов в Обском бассейне.

3 О проведении мероприятий по торжественному открытию навигации 2015 года.

Вопрос об улучшении состояния и финансирования внутренних водных путей планируется обсудить на заседании Госсовета РФ.

Далее С.В. Павлушкин отметил, что за время, прошедшее после предыдущего заседания совета, администрации было выделено дополнительное финансирование на выполнение государственного задания в 2015 году.

Всего дополнительно было выделено 98 миллионов рублей, из них 88 миллионов рублей – на выполнение государственного задания и 10 миллионов рублей – на улучшение судоходных условий на реках Катунь и Верхней Оби для удовлетворения требований соглашения о сотрудничестве в сфере реализации проекта развития транспортной инфраструктуры внутреннего водного транспорта в границах Алтайского края Обского бассейна внутренних водных путей.

Даже с учетом дополнительного финансирования администрация вынуждена была сократить ранее планируемые объемы путевых работ. Во многом это обусловлено удорожанием дизельного топлива. Средняя цена в 2014 году составила 33,4 тысячи рублей за тонну. В начале года план дноуглубительных работ рассчитывался с учетом цены топлива в размере 36,5 тысячи рублей за тонну извлеченного грунта. Цены выросли до 38,8–40 тысяч рублей за тонну и в настоящее время план дноуглубительных работ в пределах выделенной субсидии предусмотрен в объеме 3,5 миллионов кубометров грунта.

→ СТ. 2



У истоков НИИВТа

В ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ СТРАНЫ, И ОСОБЕННО В СИБИРИ, ОСТРО ОЩУЩАЛАСЬ ПОТРЕБНОСТЬ В КАДРАХ, ИМЕЮЩИХ ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ, НАИБОЛЕЕ ТЕСНО СВЯЗАННЫХ С ВЛИЯНИЕМ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА НА ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПРОЦЕССЫ И ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ВАЖНЕЙШИЕ ФУНКЦИИ В УПРАВЛЕНИИ И ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕЧНИКОВ.

5 мая 1951 года Постановлением Совета Министров СССР № 1456 было вынесено решение открыть в городе Новосибирске Институт инженеров водного транспорта в составе трех факультетов: судомеханического, водных путей и эксплуатации. 27 мая директором этого института был назначен инженер-генерал речного флота III ранга Алексей Петрович Морозов. Первым начальником учебной части – приехавший из Ленинграда инженер-капитан речного флота III класса Виктор Васильевич Травин.

Первым секретарем учебной части 12 июня 1951 года стала Надежда Михайловна Емельянова, проработавшая на этой должности до 1980 года, вплоть до ухода на пенсию. До этого 16-летняя девушка, ученица 9-го класса Н.М. Емельянова в связи с началом Великой Отечественной войны была мобилизована для работы на военном заводе «Сибсельмаш». Она, как и миллионы ее сверстников, напряженным трудом днем и ночью ковала общую победу над врагом. У войны не женское лицо, и тем величественнее подвиг женщин, работавших в тылу. Контролер, а затем мастер отдела технического контроля – таковы основные вехи трудной военной юности Надежды Михайловны. А после окончания войны – учеба на подготовительных курсах при Новосибирском сельскохозяйственном институте, окончание 10-го класса и работа в качестве секретаря факультета механизации этого же института.

Переход на работу секретаря-диспетчера учебной части оказался трудным. Во-первых, не было навыков этой новой работы. Надежда Михайловна вспоминала, как искренне помогал ей составить первое расписание учебных занятий кандидат технических наук Валентин Максимович Фролов, прибывший по направлению Министерства речного флота из Горьковского института водного транспорта. Во-вторых, существовали и объективные причины – первые полтора учебных года большинство преподавателей являлись совместителями, а потому надо было учитывать их занятость по основному виду работы. За короткий срок – с июня по август – был выполнен огромный объем работы: определение учебных нагрузок на предстоящий учебный год по всем дисциплинам.

Как и было намечено по плану, с 1 августа 1951 года начались вступительные экзамены, а 20 августа – зачисление студентов на первый

курс. 1 сентября в соответствии с составленным учебной частью расписанием начались занятия, а вечером состоялось торжественное заседание, посвященное открытию НИИВТа.

Всего в течение первого учебного года контингент профессорско-преподавательского состава составлял 41 человек, в том числе 15 совместителей. Кафедр было 13. Только что образовавшийся институт располагал всего 9 учебными аудиториями, половина из которых была рассчитана только на 25 студентов. Прием на первый курс составил 150 человек – по 50 студентов на факультет. И все это надо было учесть, составляя расписание занятий!

В работе проректора, вспоминает Владимир Сергеевич Перехвальский, большую роль играет учебная часть:

– Это своего рода оперативный штаб по управлению учебным процессом. За 25 лет моей работы на посту проректора сменилось 12 начальников, было много руководителей этим штабом, всяких и разных. И только диспетчер – Надежда Михайловна Емельянова – была все эти годы одна и та же; на ней в значительной степени держалось ежедневное оперативное управление учебным процессом. А составление расписания! Надо учесть число аудиторий и учебных групп, учебных дисциплин и их специфику (в химической лаборатории можно проводить занятия только по химии и т.д.); число пересмен в течение учебного дня, а также множество частных просьб преподавателей (одному не ставить утренние часы – детей надо проводить в школу, другому – дать именно утренние часы – надо освободить день для научной работы и т.д. и т.п.). Получается огромное число комбинаций событий, которые надо учесть при составлении расписания! Это под силу лишь компьютеру, а Надежда Михайловна со всем прекрасно справлялась, и сбоев в занятиях не было, помогал многолетний опыт.

Каждый день, идя на работу к 9.00 (занятия начинались в 8.30), я вначале заходил в учебную часть и получал от Надежды Михайловны полную информацию о положении дел – кто из преподавателей не пришел, кто опоздал, где не во время открыли аудиторию и т.д. За полчаса она успевала обойти весь учебный корпус, все увидеть и все узнать. Входя в свой кабинет, я был готов к любому вопросу ректора о положении учебных дел на начало рабочего дня. Правда, такие вопросы были крайне редкими. Преподаватели уважали



Надежду Михайловну и даже слегка побаивались ее. Что было бы, если бы люди на этой должности все эти 25 лет менялись? Трудно себе представить. К сожалению, мы начинаем ценить деловые заслуги коллег слишком поздно. Наверное, от того, что недостаточно хорошо воспитаны, считаем их, как говорится, «винтиками». Это лишь объяснение, но никак не оправдание. Таких «винтиков» было да и сейчас немало в нашей преподавательской «машине». Они честно и добросовестно выполняют свой преподавательский долг, как говорится, не высовываются, не жалуются на иной раз возникающую несправедливость, с коллегами доброжелательны и уважительны.

Шли годы, институт развивался... Оттачивалось и крепло мастерство Надежды Михайловны... И так продолжалось почти три десятилетия.

В 2004 году в Новосибирской академии водного транспорта готовился к изданию сборник, посвященный 60-летию Победы

советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов. Надежда Михайловна написала строчки, посвященные участнику обороны Ленинграда В.С. Перехвальскому:

Было нам всяко – и горько,

и сложно.

Знали мы: можно, на кочках

скользя,

Сгинуть в болоте, замерзнуть

можно,

И лишь Ленинград отдать

нельзя!

И я его спас – навсегда, навечно.

Невка, Васильевский,

Зимний дворец...

Впрочем – не я, не один, конечно,

Его заслонил миллион сердец!

И сегодня, в 90-летний юбилей Надежды Михайловны и в канун 70-летия Великой Победы, хочется искренне сказать ей большое спасибо за все и пожелать доброго-доброго здоровья!

Заседание общественного совета

→ СТР. 1

С докладом «Об уточнении сроков открытия судоходной обстановки и категорий средств навигационного оборудования, планируемых объемах дноуглубительных работ» выступил первый заместитель руководителя – главный инженер Ю.В. Хохлов.

В докладе отмечается, что администрацией с учетом и в пределах доведенной субсидии на выполнение государственного задания по содержанию ВВП и СГТС намечен план проведения путевых работ в навигацию 2015 года. Для обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов планируются дноуглубительные работы в объеме 3,5 миллиона кубометров грунта. Для выполнения указанных работ в эксплуатации будут введены 3 землесоса суммарной производительностью 5700 кубометров в час. Намечены лимитирующие перекаты, на которых планируется выполнение дноуглубительных работ. Планы будут корректироваться в течение навигации с учетом фактического состояния плесов.

В настоящее время в филиалах администрации интенсивно про-

водятся подготовительные работы к открытию навигации. Завершаются заготовка и ремонт обстановочного инвентаря. Готовность обстановочных теплоходов назначена на 15 апреля с последующей сдачей контролирующим и надзорным органам. Продолжается ремонт земснарядов, служебно-вспомогательного флота и Новосибирского шлюза. Закуплено топливо для проведения путевых работ в первом полугодии.

В ходе обсуждения доклада судовладельцы просили администрацию принимать все возможные меры для поддержания гарантированных габаритов судовых ходов в течение всей навигации, а не только при проектных уровнях, особое внимание обращать на обеспечение гарантированной глубины 250 сантиметров в нижней части бассейна, при установлении очередности работ лимитирующих перекатов – учитывать грузонапряженность участков водных путей.

На основании анализа работы ОАО «Томская судоходная компания» председатель совета директоров В.А. Кноль выразил сомнения в экономической целесообразности

более ранних сроков действия навигационной обстановки с последующим сокращением сроков действия в осенний период.

Несмотря на принимаемые меры по обеспечению безопасности судоходства, на реках бассейна не удается избавиться от нарушителей правил плавания. Не все владельцы гидротехнических сооружений (причалов) обустривают подходы к ним необходимыми навигационными знаками. Не единичны случаи зимовки судов в несанкционированных местах отстоя.

Решить указанную проблему без взаимодействия с правоохранительными органами, прокуратурой, транспортной полицией невозможно.

Об информационном обслуживании, диспетчерском регулировании и мониторинге движения судов в Обском бассейне рассказывал С.А. Гагарин, первый заместитель руководителя – капитан Обского бассейна БВП.

Навигационное обслуживание судов в Обском бассейне в части предоставления услуг по диспетчерскому регулированию движения судов, мониторингу движения

судов и предоставлению информации о метеорологических и путевых условиях осуществляется на основании договоров между ФБУ «Администрация Обского БВП» и владельцами судов.

По согласованию с судовладельцами размер платы определяется исходя из количества обслуживаемых судов и размера платы в расчете на одно судно.

Размер платы на 2015 год установлен с коэффициентом инфляции 11,4% к уровню 2014 года.

В 2015 году администрация планирует подготовить необходимую документацию и расчеты и направить в Росморречфлот для согласования и предоставления в Федеральную службу по тарифам (ФСТ).

После рассмотрения предоставленной документации ФБУ «Администрация Обского БВП» будет включено в Перечень субъектов естественных монополий, будут утверждены ставки навигационных сборов за обеспечение безопасности судоходства в расчете на условный объем перевозок с учетом модуля судов и пройденного расстояния, которые предполагается применять в 2016 году.

Судовладельцы высказали возражения против изменения суще-

ствующего порядка расчетов за навигационное обслуживание судов (от расчета на 1 судно к расчетам на 1000 куб. м х км). Высказаны сомнения в правомерности установления платы за мониторинг движения судов на участках водных путей, не имеющих ограничений по условиям плавания.

Общественный совет решил рекомендовать ФБУ «Администрация Обского БВП» оставить на 2015 год существовавший в предыдущие годы порядок расчетов за навигационное обслуживание судов. Планируемые изменения порядка и все расчеты по ставкам сборов согласовать с судовладельцами, обосновать нормативно-правовыми актами.

По вопросу о проведении мероприятий по торжественному открытию навигации 2015 года общественный совет решил рекомендовать руководителям речных организаций и судовладельцам принять активное участие в мероприятиях по торжественному открытию навигации-2015.

По согласованию с Сибирским федеральным округом и мэрией города Новосибирска установлена дата проведения мероприятий по торжественному открытию навигации 2015 года – 7 мая.

Прощай, знаменитый капитан

В НАЧАЛЕ МАРТА УШЕЛ ИЗ ЖИЗНИ ВАЛЕНТИН СЕМЕНОВИЧ МАНАКОВ – Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии СССР, кавалер ряда орденов. Многие годы в советское время на майских и ноябрьских демонстрациях ему доверяли нести знамя города. Он был символом эпохи – капитан-новатор, общественный деятель, надежный товарищ и друг, прекрасный семьянин – сын, отец, муж, дедушка. Мы считаем своим долгом напомнить об основных вехах жизненного пути легендарного капитана.

Валентин Семенович родился в 1937 году в Приморском крае. Он был ребенком, когда семья переехала в Новосибирск. Здесь Валентин окончил речное училище. Выбор этого учебного заведения был не случаен, так как родители юноши работали на водном транспорте. Валентин с детства учился «читать» реку, вместе со своим отцом Семеном Демьяновичем ходил по Оби, на практике осваивал науку судоходства. Свою трудовую деятельность он начал в 1954 году, тогда ему было 17 лет. За время работы на флоте Валентин Семенович прошел путь от рулевого парохода «Столетов» до капитана теплохода-двухтысячника ОТ-2032, прославившего Западно-Сибирское речное пароходство своими смелыми экспериментами.

Если в жизни человека бывает звездный час, то к В.С. Манакову он пришел с началом экспедиционных забросов грузов на Север, когда впервые заработали нефтяные скважины Западной Сибири. Он одним из первых осваивал голубую трассу к нефтегазовому комплексу Обского Севера. Будучи капитаном буксировщика, Манаков водил составы с лесом, сырой нефтью. О таких людях, как Манаков, говорят: хваткий до всего нового. Он способен был пойти на риск, но риск обдуманый, с обстоятельным расчетом, поэтому именно ему доверили проведе-

ние очень важного и в какой-то степени опасного эксперимента.

Государство высоко оценило его вклад в развитие Западно-Сибирского территориально-производственного комплекса. В 1966 году Валентин Семенович был награжден орденом «Знак Почета». Через 7 лет он вновь удостоится этой награды

Весна 1977 года. Освоение тюменских месторождений нефти и газа. Стремительно выросло значение сибирских рек как транспортных артерий. Речники доставляли оборудование, трубы, кирпич, цемент, продуктовые и промышленные товары. Для строительства дорог, обустройства нефтескважин требовались песок, гравий, щебень, причем в огромном количестве (Север с его болотистой местностью был ненасытен), их доставляли миллионами тонн.

Чтобы решить важную для страны задачу, Западно-Сибирскому речному пароходству был придан мощный флот, а это значило, что работать по старинке было нельзя, требовался новый подход. Капитану Манакову было поручено осуществить эксперимент по проводке первого в Западной Сибири большого грузозного состава. Он отлично знал лоцию, все трудные участки Оби. Задолго до начала навигации обдумал, как лучше составить большегрузный состав, провести его по реке, чтобы не столкнуться с другими судами,

неоднократно советовался со специалистами.

И вот состав из шести 3000-тонных барж, сформированный на рейде Томского речного порта, послушно сделал оборот, на хорошем ходу прошел два поворота на Томи, вышел на Обь. На всем протяжении пути он благополучно расходился со встречными судами. Груз был успешно доставлен в Сургут. Конечно, не все было гладко, но по большому счету эксперимент удался. Это коренным образом изменило технологию перевозки грузов и разрушило психологический барьер, мешающий осваивать передовые технологии. С этого рейса и начал внедряться метод вождения «двойками». У капитана Манакова появились последователи не только на Оби, но и на Иртыше. Сам же он пошел дальше: сначала сформировал состав из восьми барж грузоподъемностью 24 тысячи тонн, затем – из десяти 3000-тонных барж, что позволяло за один рейс перевозить 30 тысяч тонн грузов.

В 1978 году капитан Манаков перебрал из устья Томи в Нижневартовск состав из десяти барж. Такого в Западной Сибири еще не было. Это новшество не получило продолжения. А вот вождение составов из шести и восьми барж стало на сибирских реках обычным явлением. За освоение новых методов перевозки грузов Валентину Семеновичу Манако-



ву было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

По отношению к Валентину Семеновичу применимо еще одно выражение: учиться никогда не поздно. Будучи начальником судоходной инспекции Обского бассейна, он окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта – в 52 года получил диплом. Это тоже в его характере – во всем дойти до самой сути, быть первым, понимая, что это не только почетно, но и очень ответственно.

В 2001 году В.С. Манаков вышел на заслуженный отдых. Увы, время никого не щадит. Говорят, историю делают люди. В.С. Манаков вписал свое имя в историю Западно-Сибирского речного пароходства, он всегда будет примером для подражания молодых капитанов. Сегодня в Томской судоходной компании принято решение о названии теплохода именем капитана-новатора, чтобы Валентин Манаков снова бороздил обские воды.

Лидия Чувашова



Речные заботы

→ СТР. 1

Павлушкин призвал судовладельцев помочь будущим капитанам и работникам флота. Также он обратился с просьбой помочь достойно отметить день открытия навигации, который состоится 7 мая 2015 года и будет приурочен к 70-летию Победы, и устроить праздник для ветеранов флота.

Не обошли стороной в обсуждениях речники и работу службы государственного портового контроля.

– В самом начале навигации 2014 года количество задержанных судов достигало 50%, – отметил в своем выступлении первый заместитель руководителя – капитан Обского бассейна ВВП Сергей Гагарин. – Каждое второе судно на начало навигации задерживалось. Основная причина – отсутствие судовых

документов, в том числе санитарных свидетельств.

В своем выступлении Сергей Гагарин советовал членам ассоциации занимать более активную позицию в отношении составляющих им конкуренцию судовладельцев, работающих вне зоны правового поля, и выносить вопросы борьбы с нарушениями на совещаниях с приглашением представителей всех заинтересованных контрольно-надзорных органов (прокуратуры, налоговых органов, Роспотребнадзора, госпортконтроля, Ространснадзора и т.д.)

В итоге обсуждения был выявлен острый вопрос.

– В Роспотребнадзоре осмотр судов перед навигацией занимается один человек, – сказал ИП Виктор Черных, – и ему надо осмотреть 600 с лишним судов судоходной компании, мои суда и моих коллег. В Самуськах, ког-

да сам флот технически готов, но нет санитарного свидетельства, мы вынуждены перегонять суда из пунктов отстоя в Томск – можно это движение не считать как таковое?

Оказалось, что нельзя. Это не прописано в законе, а действовать вне закона должностное лицо не имеет права. Поэтому члены организации решили написать соответствующее письмо в управление Роспотребнадзора по Томской области.

Закончил собрание председатель Владимир Кноль поздравлениями организации с юбилеем.

– 22 февраля исполнилось 20 лет со дня создания АПСРТ, – произнес он с улыбкой. – За это время была проведена очень большая работа по улучшению условий для всех судовладельцев. Надеюсь и в дальнейшем на положительную работу и решение всех насущных вопросов.

Боевой характер

Свой 90-летний юбилей отметил ветеран боевых действий, человек, который больше 40 лет проработал радистом в Томской судоходной компании – Борис Степанович Шумайлов. Сейчас он, как и раньше, любит жизнь и с радостью рассказывает о годах своей молодости.

Родина Бориса Степановича – Дальний Восток, но сердце его навсегда принадлежит Томску. В этот город маленький Боря переехал с семьей. Окончив шесть классов, он поступил в ремесленное училище по специальности «механик радиотранспортных узлов». После окончания получил направление на работу в Новосибирск. Однако вместо работы с повесткой в руках пришел в военкомат.

– В 1942 году нас отправили учиться в Асиновскую снайперскую школу, – делится воспоминаниями Борис Степанович.

Через 10 месяцев обучения попал на фронт в Белоруссию, в Витебскую область. Военная деятельность молодого человека началась в качестве помощника командира взвода.

26 декабря Борис Степанович получил легкое ранение, контузило. А в новогоднюю ночь с 31 декабря на 1 января 1944 года ранение оказалось пострашнее.

– Дошли до опушки леса, разделились и решили окружить деревню. А тут немцы как начали бить из пулемета, я только крикнуть успел: «Взвод, открыть огонь!» Нам даже голову поднять не давали, стрельба страшная была.

Через какое-то время наступила тишина, в небе засветилась ракета, и тут Борис увидел идущих прямо на них немцев. Эта стычка чуть не стоила парню жизни – два сквозных ранения в обе ноги и слепое ранение в левое бедро. Он потерял автомат и упал на снег. Первая мысль – ноги оторвало. Обошлось, удалось отползти к своим. Старший лейтенант выделил несколько солдат, офицера донесли до санитарного батальона. Бросив раненого на середине пути и пообещав, что другие солдаты его заберут, солдаты убежали, а Борис остался один в темном лесу, где с одной стороны – свои, а с другой – немцы. 18-летний юноша двое суток пролежал без питья, еды и перевязки. На третий день его подобрала свои.

В санитарном батальоне перевязали, накормили и напоили и отправили в госпиталь. Там-то парень чуть не лишился ног. Слова хирурга звучали как приговор: ампутировать. Но ноги удалось спасти. Уже к весне 19-летний парень, получив вторую группу инвалидности, приехал домой, в Томск. Пустой город, одино-

кие улицы, и никого в доме. Мать арестована, сестра круглосуточно на работе.

– Ну маму-то неправильно осудили, ей потом справку дали о невиновности, – уточнил ветеран, а вот сестренку я мало видел, она на манометровом заводе день и ночь работала. Война ведь шла. Отца, гордость семьи, сын уже никогда не увидел. В 1940 году он ушел на войну, а через два года погиб. По словам Бориса Степановича, отряд отца попал в окружение, и, чтобы не сдаваться, он застрелился сам и застрелил своего родного брата. Отец писал письма с фронта. В семье Шумайловых их более 20, сейчас все они переданы в музей. Особенно запомнилось сыну письмо отца к нему.

– Когда я учился в ремесленном училище, нам принесли схему миноискателя, – рассказывает ветеран. – Сказали, что будем учиться делать специальные устройства, чтобы искать мины. Так вот я об этом отцу написал. И через некоторое время получил ответ. Он написал мне, что я – знатный тыловик, сказал, чтобы осваивал это дело, оно полезное и нужное...

В пустой дом Борис пришел на костылях, активная деятельность была недоступна. Но боевой характер и тяга к работе не дали парню долго сидеть на месте – отправился учиться на сапожника, а после и сам взял учеников. Уже в послевоенное время, в 1946 году, будущий речник уехал в Моряковку и поступил в техникум водного транспорта. С этого началась речная карьера Бориса Шумайлова.

– Первый мой пароход ходил по маршруту Новосибирск – Чингисы, – вспоминает Борис Степанович, – там кочегаром работал. Бывало, стоял вахту по 18 часов, потом в машинный цех перевели.

В 1949 году узнал, что в Моряковке набирают курсы радистов, и понял, что это именно то ремесло, каким он хочет овладеть в совершенстве. Так с 1952 по 1983 год ветеран боевых действий осел в Каргаске и посвятил свою жизнь одной профессии. Там же, в Каргаске, Борис Степанович влюбился в молодую и красивую нарымчанку – Таисью. Прожили они в счастливом браке больше 45 лет, вырастив сына и дочь.

– Я работал радистом на пристани. Работа мне очень нравилась, – летом, правда, ее очень много было – ни вздохнуть, ни выдохнуть. Работали мы с 7 часов утра до 10 часов вечера. А вот зимой можно было расслабиться.

Борис Степанович был и остается веселым шутником и любит жизнь во всех ее проявлениях.

– Когда в Каргасок приехал, жил на квартире, – смеется ветеран. – У меня соседка была – баба Нюра. Как-то она спрашивает



меня: «Степаныч, а как ты там работаешь?» Ну я решил пошутить и говорю: «У нас специальный аппарат стоит, мы туда бумажки сложим, а как много накопится, кнопку нажмем, и бумажки улетают». Ну, пошутил над ней и забыл. Как-то утром я пару сеансов отработал, вышел, смотрю, тетя Нюра стоит, на антенны смотрит. Я спрашиваю: «Что ты делаешь?» Она отвечает: «Да вот уже целый час стою, ни одной бумажки не было».

Закончив карьеру в 1983 году и уехав из Каргаска, обосновался в городе. Сейчас Борис

Степанович живет в родном Томске вместе с дочерью. Сын остался в Каргаске. Шумайлов говорит, на работе веселее было, чем здесь. Но и в четырех стенах ветеран находит чем себя занять. Он фотографирует – уже 20 альбомов набралось и пишет рассказы, которых у него уже почти 70.

Накануне праздника Дня Победы коллектив Томской судоходной компании поздравляет Бориса Степановича и желает ему здоровья, энергии, оптимизма.

Элина Сергеева

Наши юбиляры

Станиславу Александровичу Калашникову, кандидату технических наук, профессору кафедры «Судовые двигатели внутреннего сгорания», 23 апреля 2015 года исполнилось 75 лет.

В 1962 году по окончании Новосибирского института инженеров водного транспорта С.А. Калашников был распределен в Сибгипроречтранс. В 1965 году поступил в очную аспирантуру НИИВТа. С декабря 1968 года принят на работу ассистентом кафедры СДВС. В 1970 году успешно защитил диссертацию в ОИИМФ. С.А. Калашников последовательно прошел по карьерной лестнице от ассистента до профессора, заведующего кафедрой.

Станислав Александрович был инициатором и основателем внедрения компьютерных технологий в учебный и научный процесс кафедры СДВС.

Под его руководством и при его непосредственном участии был создан и оборудован компьютер-

ный класс с мультимедийным проектором, разработаны электронные учебники, тренажерные комплексы и программы, новые лабораторные и практические работы. Он является автором четырех учебников с грифом УМО.

Станислав Александрович является ведущим профессором. Он освоил и может преподавать все учебные дисциплины, закрепленные за кафедрой. Всегда готов оказать квалифицированную и бескорыстную помощь молодым преподавателям и аспирантам в их научной и педагогической работе.

За добросовестный труд и большой вклад в учебную, научную и воспитательную работу С.А. Калашников награжден медалью «300 лет Российскому флоту», почетным знаком «Отличник высшей школы СССР», «Отличник речного флота», «Ветеран труда».

Поздравляем Станислава Александровича с юбилеем. Примите в ваш день рождения самые добрые и наилучшие пожелания!

От всей души поздравляем! Алексея Ивановича Сосина, электросварщика ручной сварки 6-го разряда БРВПиС

Анатолия Андреевича Протазова, производителя путевых работ КРВПиС

Сергея Вильевича Медведева, механика теплохода «Дрозд» ТРВПиС

Юрия Федоровича Понамарева, производителя путевых работ ТРВПиС

Александра Петровича Дмитриева, сменного капитана теплохода «Скворец» НРВПиС

Александра Павловича Артемьева, заместителя начальника ТРВПиС

Наталью Николаевну Левашову, главного диспетчера службы пути администрации ФБУ

Рафила Самигуловича Габидуллину, шкипера рейда

Виктора Алексеевича Гулага, капитана – сменного механика теплохода РТ-645

Евгения Викторовича Дорони-на, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования

Нину Ивановну Дудко, матроса-повара теплохода ОТ-2405

Александра Викторовича Дуркина, сменного командира – помощника механика земснаряда ПЧС-450-14

Сергея Николаевича Иванцова, третьего помощника электромеханика теплохода РТ-633

Наталью Владимировну Зенкович, заместителя директора по управлению персоналом компании ООО «Новосибирская судоходная компания»

Людмилу Николаевну Новикову, матроса-повара теплохода РТ-376

Людмилу Николаевну Рябченко, таильмана правобережного перегрузочного комплекса

Василия Анатольевича Воробьева, технического директора ООО «НСК»

Ветеранская организация ОАО «Томская судоходная компания» сердечно поздравляет **Анатолия Алексеевича Орлова**, заместителя генерального директора по кадрам и быту, с 55-летним юбилеем! Желаем ему отменного здоровья, семь фунтов под килем, успеха в решении различных производственных задач и огромного личного счастья.

Н. Ф. Гресева, председатель совета ветеранов ОАО «ТСК»

Желаем вам тепла и уюта в домах, любви и радости в сердцах, заботы и понимания близких людей, а также здоровья!

Редакция газеты «На вахте»