

В.М. Антонов



Воспоминания речника-путейца





В.М. Антонов

Воспоминания речника-путешественника

**г. Печора
2017**

ББК 84(2=411.2)6-49

УДК 821.161.1-3

А 72

А 72 **Антонов, В.М.**

Воспоминания речника-путейца [Текст] / Виктор Михайлович Антонов. – Киров: ООО «Кировская областная типография», 2017. – 156 с., ил. ISBN 978-5-498-00430-3

© В.М. Антонов, 2017

1. Предисловие

1 апреля 2015 года исполнилось 50 лет со дня официального (не считая производственных практик в период учебы в ЛИВТе) начала моей работы в системе Минречфлота РСФСР и в Печорском бассейновом управлении пути (Печорском БУП), которое я возглавлял с 1987-го по 2005 год, в период его максимального развития и самые критические дни его существования после раз渲ала СССР. Тогда я и решил написать свои воспоминания.

В определенной степени этому способствовали и воспоминания С.И. Вильперта, с 1936 года работавшего на Печоре начальником службы пути, главным инженером, а с 1947-го по 1950 год начальником Печорского БУП, которые я прочел с большим интересом.

Но, конечно, писал их прежде всего для себя, так как мне было интересно вспомнить свою молодость, этапы своего жизненного пути и замечательных людей, с которыми меня сталкивала жизнь в период моего становления как специалиста и во время работы руководителем управления, подвести краткий итог тому, что мне удалось, а чего не удалось сделать в сфере совершенствования производства путевых работ.

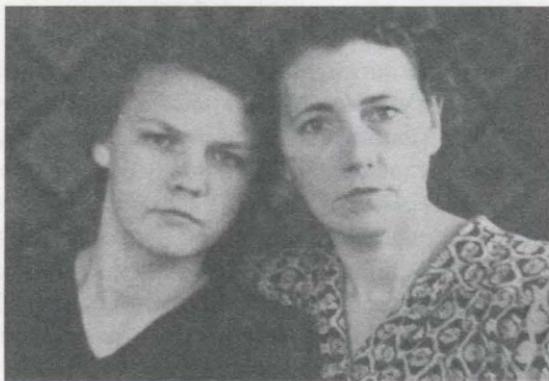
Поэтому, если они не будут прочитаны другими, это не имеет особого значения ни для меня, поскольку моя цель достигнута самим фактом их написания, ни для кого другого, поскольку это не официальная история Печорского БУП, а субъективные воспоминания десятого по счету его начальника, интересные, и то лишь частично, только специалистам водных путей.

К сожалению, я не мог более полно осветить свою деятельность и упомянуть всех замечательных людей, с которыми я работал до оставления должности руководителя, не говоря уже о талантливом, молодом поколении, с которым я работал будучи главным специалистом по путевым работам, так как для этого потребовался бы солидный том, а не скромная книжечка.

2. После школы

После окончания 284-й мужской средней школы города Ленинграда в 1954 году я поступил в Ленинградский институт инженеров водного транспорта (ЛИИВТ), на кораблестроительный факультет (впоследствии слово «инженеров» из наименования института убрали). Правда, проучился там недолго – всего один семестр.

Причиной этого послужило то обстоятельство, что мои друзья работали, имели деньги, а я, получая мизерную стипендию, вынужден был находиться на иждивении матери.



Моя мать Екатерина Михайловна и сестра Галя



**Мой отец
Михаил Антонович**

Я устроился на работу на судостроительный завод имени А.А. Жданова, где до ухода на фронт трудился мой отец, погибший в 1944 году в боях за освобождение Эстонии.

После прохождения курса обучения работал судомонтажником в крытом эллинге, где стояли на стапелях четыре эсминца в разной степени готовности.

Бригадиром у меня был участник войны с Японией – человек очень вспыльчивый, но моим напарником и непосредственным начальником был хороший парень Володя, который вместо того, чтобы отругать, когда я делал что-то не то или не так, только говорил: «Ну ты, Виктор, даешь!», после чего я думал, что лучше бы он меня отругал.

В общем, работать было можно, да и я вскоре приобрел необходимый опыт, так что труд монтажника в тесном трюме эсминца, под пулеметный грохот клепальщиков и матерок подавальщиц раскаленных заклепок (у эсминцев тогда были клепаные броневые палубы), стал для меня привычным делом.

3. Служба

Осенью 1956 года меня призвали в армию. До места службы ехали в крытом товарном вагоне. Спали, не раздеваясь, так как было очень холодно. Так я оказался в Ярославле, в школе младших авиаспециалистов.

Здесь за полгода занятий в учебных классах и практических занятий я приобрел специальность электромеханик-шофер. Запомнились маршброски летом, в тридцатиградусную жару, с полной выкладкой, когда приходилось не только бежать самому, но и тащить, взяв под руки, вдвоем с товарищем солдата, теряющего сознание от жары и усталости.



Последний день перед призывом

ткосрочный отпуск на десять суток, после чего я должен был явиться к новому месту службы – в станицу Крымскую.

Отпуск прошел быстро, и вот я в Крымской. За мной была закреплена трехосная полноприводная машина американской фирмы «Студебеккер» с фургоном, в котором располагались радиостанция для связи с авиацией и прицеп с дизель-генератором для ее питания. Однако она использовалась только во время учений, а всё остальное время я работал на машине ГАЗ-63, разъезжая по горным дорогам между командными пунктами и аэродромами.

Старшиной у нас был армянин Погосян. Помню, как он с южным акцентом говорил нашему признанному остряку: «Мухлинин, Мухлинин, какой у Вас отвратительный улибка». Служба в Крымской продолжалась недолго. От вышестоящего начальства в нашу часть поступил приказ – подобрать кандидатуру для комплектации команды торпедного катера, переданного от ВМФ морской авиации.

Выбор пал на меня, видимо, потому, что я, во-первых, работал на заводе, связанном с флотом, а во-вторых, а, может быть, и во-первых, наш замполит старший лейтенант Диреча, с которым у нас была взаимная антипатия, хотел избавиться от лихача-шофера и не очень дисциплинированного солдата. При прощании старшина Погосян построил роту, вызвал меня из строя и сказал: «Благодарю за совместную службу!», что было для меня полной неожиданностью.

Катер находился на ремонте в Очамчире, куда я и прибыл в конце декабря 1957 года. Меня переодели в матросскую робу, и я вместе со всей командой начал сдирать скребком старую краску с наросшими ракушками на подводной части катера, поднятого на клетки. Во время ремонта мы жили в казарме, а после спуска катера на воду перешли жить на него. Потом перебазировались в город Гудауту.

Командиром катера был небольшого роста мичман-сверхсрочник Иван Помулев, бывший дальневосточник. Ничего командирского, в

Не легче было и зимой, когда поднятые ночью по тревоге бежали в противогазах, ничего не видя из-за запотевших стекол, спотыкаясь и падая на скользкой дороге.

После окончания школы «за успехи в боевой и политической подготовке», как значилось в приказе, мне дали кра-



**Командир ТК-782 мичман-сверхсрочник
Иван Помулев**

обычном понимании этого слова, в нем не было. Он не дистанцировался от команды, не кричал, обладал чувством юмора и не пытался искусственно поддерживать свой авторитет.

Напротив, рассказывал, как во время учений он при сбросе глубинных бомб забыл их подготовить, и они не взорвались, за что отсидел «на губе», а его друзья по этому поводу сочинили

стихи, которые он нам с улыбкой декламировал:

«Вот представьте, на мостице рядом
Ваня Помулев, – знают везде,
Он глубинные бомбы бросает –
Только булькают малость в воде».



**Команда ТК-782: Иван Филлипи迪,
Ваня Черный и я**

Боцмаником был старшина второй статьи Ваня Черный. Добрый, симпатичный и отзывчивый парень, пользовавшийся большим успехом у местных девушек. Нижнюю команду возглавлял старший матрос Иван Филлипи迪 – необузданный по натуре грек, который мог в экстремальной ситуации совершать самые необдуманные поступки, например, запустить в столовой тарелку с горячим гуляшом в лицо дежурного мичмана, сделавшего ему замечание.

Его полной противополож-

ностью был моторист Коля Редкин – худой, всегда спокойный рыжий парень. Замыкал команду старослужащих моторист Толик Храновский, как он сам говорил: «Красавец мужчина – подарок для женщины на день 8 Марта» – низенький, симпатичный, крепко сбитый хохол.

Моя штатная должность называлась рулевой-радист. Две штатные должности рулевых пока были вакантными. Впоследствии их заняли ря-



Команда ТК-782: я, Коля Редкин и Толик Храновский



В увольнение по форме «раз»

больших бочек, хранящихся в подвалах.

Одетые по форме «раз», во всем белом, включая брюки и ботинки, мы посещали и танцплощадки-курзалы для курортников, знакомились с девушками, и всё это на фоне благоухающей южной природы, особенно красивой вечерами, когда в парках зажигались разноцветные огни.

Осенью 1958 года получили приказ перебазироваться в город Новороссийск. Время перехода совпало с периодом штормов. Поскольку наш катер был рассчитан на волнение до 5 баллов, а ожидался более худший прогноз, нам было приказано идти в сопровождении эсминца, а на катер был направлен флагманский штурман.

занский паренек Ваня Тряпкин и киевлянин Коля Вдовиченко.

С Толиком Храновским у меня случился такой инцидент. Подходит он ко мне и говорит: «Давай на спор, что ты не пробьешь мой брюшной пресс, но если не пробьешь, то я буду бить по прессу тебя!»

Я в школе занимался боксом, поэтому согласился и нанес ему удар по напряженному брюшному прессу. Он крякнул, но мой удар выдержал.

«Хорошо бьешь!» – сказал он. «Ну, теперь давай я!» После этого нанес удар не в район напряженных мышц, а выше – в район солнечного сплетения. Мне показалось, что палуба катера встала вертикально и со всей силы ударила меня по лицу.

Очнулся я на палубе после того, как меня окатили из ведра забортной водой. Так я узнал, что такое нокаут.

Отношения внутри нашей команды были нормальными, и служба протекала практически бесконфликтно.

В выходные нам давали увольнительные, и мы ходили в город, где у нас появились знакомые среди грузин. Мы посещали винные погребки и пили настояще грузинское вино из

Это был пожилой старший лейтенант с висячими усами, который занял место рядом с командиром и рулевым на открытом ходовом мостице. Вышли мы засветло, а к ночи шторм усилился настолько, что переди идущий эсминец входил в волну по самую надстройку так, что почти пропадал из виду.

Что касается нашего катера, то он взлетал на гребень волны высотой с многоэтажный дом, а потом падал вниз с такой скоростью, что ноги отрывались от палубы.

Следовал резкий удар корпуса о воду, грозивший его переломить, и на ногах было уже не удержаться. Следующая волна полностью накрывала катер, и все стоявшие в открытой рубке окатывались холодной и соленой водой.

Наш штурман, вытирая мокрые усы, говорил: «Эх, взял бы я сюда своих щенков, посмотрели бы, как батька свой хлеб зарабатывает!» На рулевой вахте мы стояли по два часа, после чего спускались в кубрик для отдыха, ложились на койку, пристегивались коечным ремнем, но ни о каком отдыхе не было и речи.

Ремень держал только середину туловища, а ноги и верхняя его часть приподнимались и ударялись о койку в такт волнению. Хуже всего приходилось мотористам, которые несли вахту у трех дизелей мощностью 1100 л.с. каждый в закрытом машинном отделении и дышали воздухом, пропахшим соляркой и машинным маслом.

Огромность волн и мощь стихии подтверждало изречение: «Кто в море не бывал, тот богу не маливался!», но когда под ударами волн едва удерживавший штурвал на курсе за пропадающими волнах и брызгах огнями эсминца, тут не до молитв.

На следующий день прибыли в Новороссийск, но здесь служба продолжалась недолго, и вскоре нас перебросили в Евпаторию.

Здесь базировались торпедоловы, работающие совместно с авиацией, и дюралевые торпедные катера «Комсомольцы», развивающие 52 мили (около 100 км) в час. Во время учений они без команды, управ-

ляясь по радио, выходили в море и использовались как корабли-цели, по которым работали самолеты-торпедоносцы.

Сбрасываемые торпеды не имели боеголовок, поэтому после выработки топлива не тонули, и торпедоловы их подбирали для дальнейшего использования.



Торпедный катер в походе

Поскольку в систему охлаждения двигателей торпед заливался спирт, так как вода на высоте замерзала, у торпедоловов можно было им разжиться. Он, хотя и попахивал авиационным керосином, был вполне приемлем перед увольнением.

Кроме работы с авиацией и торпедоловами, мы выполняли разные задания – от принятия на борт высоких авиационных чинов до буксировки ночью металлических щитов, по которым вели огонь береговые батареи, засекая их локаторами.

4. Демобилизация. Учеба в институте



Демобилизация.
Поступление в ЛИВТ



Ленинградский институт
водного транспорта

Осенью 1959 года мне предстояла демобилизация, однако тот, кто хотел поступить в институт, мог демобилизоваться раньше, подав заявление с документами и получив вызов из института, что я и сделал. Документы я подал в ЛИВТ для поступления на гидротехнический факультет.

Куда поступать, мне было безразлично, т.к., учитывая отсутствие времени для подготовки к экзаменам, поступить в институт я не надеялся, а единственной моей целью была более ранняя демобилизация. Вызов я получил, демобилизовался, рас прощался с ребятами, причем эмоциональный Иван Филиппиди даже прослезился, и в августе приехал в Ленинград.

Вопреки ожиданию, экзамены я сдал на «хорошо» и «отлично» и в институт поступил. Встал вопрос: что делать дальше? Мать советовала учиться, говоря, что ее зарплаты и моей стипендии хватит на жизнь, т.к. моя сестра к этому времени, закончив техникум, уехала по распределению в Сегежу и там вышла замуж.



Приехали в совхоз



Вышли в поле



Приступили к работе

рали в складчину на вино, устраивали танцы и пели песни. Так отработали три недели.

Перед отъездом в комитете комсомола института мне было дано задание убедить курс перечислить заработанные в совхозе деньги в комсомольский фонд. Здесь возникли проблемы, т.к. наш курс по своему составу был неоднороден: процентов 70 составляли вчерашние школьники, убедить которых не составляло труда, а в число оставшихся 30 входили ребята-производственники, окончившие ранее строительные и другие техникумы, которые были категорически против этого.

В результате голосования деньги в комсомольский фонд были пере-

Возможно, с этической точки зрения, находиться, хотя бы частично, на иждивении матери было не по-мужски, тем не менее я принял решение учиться на дневном отделении.

Учеба в институте началась с решения организационных вопросов. У гидротехников на каждом курсе было по три группы. Были проведены выборы старост, комсоргов групп и курса.

Меня избрали комсоргом курса, поэтому, когда в начале октября наш курс (120 человек) был направлен под Ленинград на уборку картофеля, меня назначили старшим – ответственным за курс.

Ехали мы туда в крытых кузовах грузовиков. Разместили нас в деревянном бараке с двухэтажными нарами, с матрасами и подушками, набитыми сеном, без простыней и наволочек. Обед нам привозили в поле, а ужин после работы в барак.

Спали не раздеваясь, т.к. в бараке отопление отсутствовало, а по утрам были заморозки. Работали дружно, а вечерами к ужину соби-

числены, а дирекция совхоза, отмечая нашу хорошую работу, направила в институт Благодарственное письмо.

На первом курсе мне как комсоргу курса пришлось выступать за отчисление из института Сергея Назарова – сынка первого замминистра речного флота РСФСР М. Назарова, который учился в нашей группе, систематически пропускал занятия и практически ничего не делал сам, а все лабораторные и курсовые работы делали за него другие студенты, которым он за это платил.

Я поднял вопрос об его отчислении в комитете комсомола института, секретарем которого был Николай Кока, однако поскольку ни ему, ни ректору института не хотелось конфликтовать с заместителем министра, решение принято не было.

Я не сдавал свои позиции, тем более что меня поддерживали наш курс и большинство членов комитета комсомола института, в результате чего Сергея перевели в Московский филиал ЛИВТа.

К первому курсу относится и инцидент, который произошел со мной в конце первого семестра, во время сдачи экзамена по химии. Мы, как обычно перед заходом в аудиторию, где принимался экзамен, просматривали конспекты, и я, чтобы его не оставлять в коридоре, засунул конспект за пояс брюк.

Под застегнутым пиджаком его не было видно, однако, когда я писал на доске, совершенно забыв об этом, он выпал, и принимавший у меня экзамен профессор Розман спросил: «Что это?» Я ответил: «Конспект». Он стал возмущаться, говоря, что конспекты на экзамены приносить нельзя и т.д., но я не стал ничего ему объяснять, поднял конспект и вышел из аудитории.

На следующий день мне сообщили, что вызывают в деканат. Деканом нашего факультета был Николай Владимирович Бобков – бывший ректор института, вот к нему я и направился в сопровождении, несмотря на мои возражения, группы поддержки из сердобольных девочек.

К ректору я зашел один. Он начал читать мораль, говоря, что я комсорг курса и не должен был так поступать, что надо было выслушать Розмана, который не собирался меня выгонять с экзамена и т.д. Я объяснил ситуацию. Видимо, он меня понял, но сказал, что я должен извиниться перед Розманом.

Извиняться я не пошел, думая, что смогу объяснить ситуацию на переэкзаменовке, но на повторном экзамене его не было. На комсомольском собрании курса никто неставил вопроса о моем переизбрании, поэтому инцидент окончился без серьезных последствий (если не считать того, что я за всё время учебы в институте никогда не брал на экзамены никакие шпаргалки).

Более того, на третьем курсе я был избран секретарем комитета ВЛКСМ гидротехнического факультета, сменив В.П. Тригуба, который оканчивал институт и уезжал на Печору, в Печорское БУП. Там он трудился сначала командиром земснаряда, потом начальником Верхне-Печорского техучастка, а затем, после окончания ВПШ, перешел на партийную работу, являлся первым секретарем Троицко-Печорского райкома партии, а затем первым секретарем Печорского горкома КПСС.

1961 год запомнился мне полетом Гагарина в космос, о котором я



Василий Прокопьевич
Тригуб

узнал, будучи делегатом на городской комсомольской конференции в Смольном. Это произвело на всех колossalное впечатление, и мы направили Юрию Алексеевичу приветствие от комсомольцев Ленинграда.

Студенческая жизнь не ограничивалась только учебой в институте. Мы с моими друзьями Гешей Веселковым и Бобом Ледневым, которые имели за плечами строительный техникум, посещали выставки (запомнилась первая за период «холодной войны» выставка американской графики), музеи (помню, каких трудов стоило попасть, выстояв всю ночь в очереди, в Русский музей, на выставку картин Рокуэлла Кента), театры.



Виктор Антонов

Борис Ледnev

Геннадий Веселков



Ира Короленко

Аида Коваленко-Бенуа

В театры ходили уже с девушками. Хотя самые красивые девушки были на нашем факультете (среди них, по общему мнению, мои близкие подруги: Ира Короленко, которая ушла из института после второго курса, и Аида Коваленко-Бенуа, по окончании института работавшая на кафедре портов), я считал их прежде всего боевыми подругами и предпочитал новых знакомых.

Это было незабываемое время в преддверии «хрущевской оттепели», когда нелегально распространялся отпечатанный на пишущих машинках «самиздат» и было большой удачей заполучить на одну ночь «Один день Ивана Денисовича» Солженицына или «Доктора Живаго» Пастернака.

5. Увлечение поэзией и философией

Именно в это время я увлекся поэзией. Началось всё с поэзии Бориса Пастернака, с которой познакомился прежде всего потому, что он был в опале, но потом я был захвачен не только глубиной ее содержания:

«Во всем мне хочется дойти
До самой сути.
В работе, в поисках пути,
В сердечной смуте.

Всё время схватывая нить
Судеб, событий,
Жить, думать, чувствовать, любить,
Свершать открытия»,

но и формой стиха, которая ритмом смены созвучий создавала динамику образа:

«Я живу с твоей карточкой, с той, что хохочет,
У которой суставы в запястьях хрустят,
Той, что пальцы ломает и бросить не хочет,
У которой гостят и гостят, и грустят...»

Сила выражения женского страдания и одиночества в стихах Марины Цветаевой, романтизм Блока в его «Незнакомке», трагическое прощание с Лилей Брик в «Неоконченном» Маяковского, поэтические выражения чувств в стихах других поэтов производили на меня сильное впечатление, а потрясающие строки запоминались сами собой.

Я понял, что поэзия в литературе – это высшая математика выражения человеческих чувств, и тот, кто ее не знает, обкрадывает самого себя.

Особое отношение, как и у всей студенческой молодежи 60-х годов, было к поэзии бардов-шестидесятников: Киму, Городницкому, Визбору, Окуджаве, Галичу, Высоцкому и другим. Их песни распространялись при помощи магнитофонных записей, и я собрал приличную коллекцию, которая впоследствии, во время моей работы на Печоре, пользовалась большим успехом.

Впрочем, читал я в основном прозу. Читать научился до 4-х лет – помню, как в это время уже читал напечатанный мелким шрифтом славянской вязью толстый том русских народных сказок. Читал всё подряд. Еще в начальной школе прочитал «Королеву Марго» и «Тихий Дон».

Во время учебы в институте, когда начали изучать историю марксизма-ленинизма, заинтересовался философией – прежде всего теми философами, которые подвергались критике, в частности, Ф. Ницше, так как ничего не хотел принимать на веру и всегда подвергал сомнению официальные догмы марксизма-ленинизма, преподносимые как аксиома.

В институтской библиотеке трудов Ницше не было, а для того чтобы получить его сочинения в Публичной библиотеке имени Салтыкова-Щедрина, пришлось оформлять ходатайство в комитете комсомола института, объяснив это тем, что хочу сделать доклад с критикой антимарксистских философов.

Надо сказать, что знакомство с основным трудом Ницше «Так говорил Заратустра» не произвело на меня особого впечатления, возможно, из-за стиля его изложения. Гораздо более доходчиво понятие «сверхчеловека» объяснено устами Ивана Карамазова в романе Достоевского «Братья Карамазовы». Достоевский меня заинтересовал, я приобрел и прочитал полное собрание его сочинений, однако не могу сказать, что я его полюбил.

Возможно, мой интерес к философии объяснялся еще и тем, что среди книг отца, заочно учившегося в институте, я обнаружил собрание сочинений французского философа Дени Дидро.

Если не считать фантастики и детективов, которые я читал во время приема пищи (дурная привычка, сохранившаяся у меня на всю жизнь), из серьезной литературы в прозе меня привлекала историческая и мемуарная литература, в том числе «История государства Российского» Карамзина, «Житие протопопа Аввакума, писанное им самим», «Сравнительные жизнеописания» Плутарха, «Жизнь 12 цезарей» Светония, «Анналы» Тацита, «История Рима со дня его основания» Тита Ливия, «Опыты» Монтеня, мемуары Наполеона и других военачальников, которые я всегда стремился приобрести, хотя, конечно, читал и Мопассана, Бальзака, Тургенева и других классиков.

Мемуарная литература привлекала меня тем, что отражала реальные события, мысли и поступки реальных, а не выдуманных людей, что само по себе гораздо интереснее.

Помню, в воспоминаниях Наполеона меня поразила его фраза, в которой он кратко и четко иллюстрирует гегелевский «переход количества в качество» при противостоянии прекрасных наездников-мамлюков и организованной кавалерии французов:

«Два мамлюка безусловно превосходили трех французов, 100 мамлюков были равны по силе 100 французам; 300 французов обычно одерживали верх над 300 мамлюками, а 1000 французов всегда побивали 1500 мамлюков».

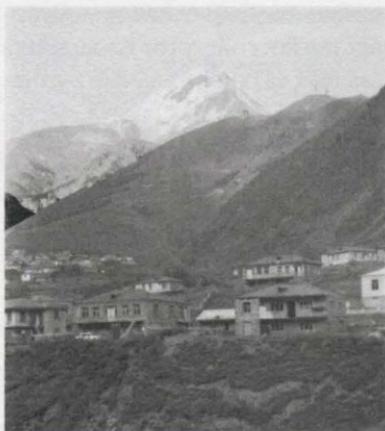
6. По Военно-Грузинской дороге

Посещение лекций в институте строго не контролировалось, поэтому я часто их пропускал, и к экзаменам зачастую приходилось готовиться по учебникам. Экзамены, как правило, сдавал досрочно, до начала сессии, чтобы иметь больше свободного времени.

Так, однажды, решив с другом Гешей Веселковым, что мы не хуже Максима Горького можем пройти пешком по Военно-Грузинской дороге, досрочно сдали экзамены, доехали на поезде до города Орджоникидзе и начали свое пешее путешествие до Тбилиси.

Было начало апреля. Крестовый перевал еще только начали расчищать бульдозерами, поэтому пришлось идти по снежной слякоти между трехметровыми стенами слежавшегося снега в насквозь промокших ботинках, а, преодолев перевал, переправляться вброд через Тerek, чтобы найти в пещерах место для ночевки и ночевать в пещере у костра в обществе летучих мышей.

Здесь я впервые увидел вблизи настоящие гигантские горы, впечатление от которых было просто ошеломляющее. По сравнению с ними человек чувствовал себя песчинкой мироздания. Да и сама дорога, частично высеченная на откосе горы и шедшая над пропастью, производила неизгладимое впечатление.



Село Казбеги. Вид на гору Казбек

Дойдя до селения Казбеги и переночевав в пустующем пансионате, куда нас пустил его сторож, которого мы угостили вином, мы отправились дальше и наконец дошли до Тбилиси. На железнодорожном вокзале, во время ожидания поезда на Питер, к нам подошла группа грузинских парней, которые увидев, что у Геши была гитара, попросили его сыграть.

Когда игра закончилась, они ушли, и только тогда обнаружилось, что Гешин рюкзак, лежавший на лавке за его спиной, исчез. Милиционер, к которому мы обратились, только развел руками. Вот так закончился наш поход, а в украденном рюкзаке самой ценной вещью был взятый мною у деда трофейный эсэсовский штык-кинжал в ножнах с орлом и свастикой и надписью на лезвии: «Gott mit uns!» («С нами бог!»).

7. По Северному морскому пути

Для того чтобы подзаработать, мы регулярно ходили в морской торговый порт на выгрузку мороженой рыбы, а однажды во время летних каникул, после геодезической практики, удалось устроиться в Экспедицию Спецморпроводок для перегона Северным морским путем из Ленинграда на реку Обь, в город Салехард, самоходки типа «Беломорская» грузоподъемностью 2000 тонн, которая перегонялась в составе большого каравана судов.

Меня как бывшего моряка оформили рулевым, а Гешу мотористом. Перегон начали ночью, когда ленинградские мосты разводятся для пропуска судов, от Дворцового моста.

Руководил проводкой лоцман, а я стоял за штурвалом. Необходимость в лоцмане объяснялась тем, что в мостовых пролетах наблюдалось сильное свальное течение и нужно было знать его направление, чтобы не врезаться в устой моста, поэтому по его команде приходилось активно работать штурвалом.

Самым сложным участком перегона до Беломорканала был участок нижней Свири с сильным течением, узким и извилистым судовым ходом. Чтобы длинному судну вписаться в его габариты и не выскочить на камни, мне приходилось почти мгновенно перекладывать штурвал с борта на борт, а вахтенному механику – помкапитана – работать двигателями враздрай.

Пройдя Онежское озеро, тогда еще деревянные шлюзы Беломорканала и Белое море, мы прибыли в Архангельск.

В Архангельске мы стояли дней десять – делали конвертовку, ожидали подхода других речных судов, перегоняемых на Обь, и благоприятного прогноза для перехода.

Здесь наше судно посетил начальник Экспедиции Спецморпроводок Герой Соцтруда Федор Наянов. Я в это время, находясь на вахте, сидел на крышке грузового люка и читал книгу.

Увидев, что на судно поднимается группа людей, я никак не прореагировал на это, поскольку их сопровождал капитан, и продолжал сидеть. Но зато прореагировал Наянов, спросив капитана: «Кто это?», и тот подобострастно ответил: «Студент».

Сказав: «Понятно», Наянов проследовал дальше. По свидетельству старых перегонщиков, он был неплохим мужиком, и ходившая среди них шутка:

«Видели Наянова трезвого, не пьянова,
Трезвого, не пьянова? – Значит не Наянова!»

была добродушной.

Кстати, потом я с удовольствием прочитал книгу моряка-писателя Виктора Конецкого «Соленый лед», в которой он описывал свою работу на Севморпути.

Наконец было получено «добро» на выход. Довольно спокойно прошли Белое и Баренцево моря. Идти в Карское море пришлось через пролив Карские Ворота у Новой Земли, т.к. пролив Югорский Шар у острова Вайгач был еще забит льдом.

Перед выходом в Карское море мы пристали к Новой Земле. Вблизи нашей стоянки стоял ненецкий чум. Около чума стоял привязанный за ногу, чтобы не убежал, пока взрослых нет в чуме, сопливый трехгодовалый ненецкий мальчионка в одной рубашонке и босой, хотя температура воздуха была всего 6 градусов и на всех нас были теплые куртки. Поэтому неудивительно, что туберкулез у ненцев – самая распространенная болезнь.

Заправившись водой и топливом, мы пошли дальше и вышли в Карское море. Вопреки прогнозу, оно сильно штормило. Идти по курсу приходилось под углом к ветру и волнению, поэтому, когда мощная волна

ударяла в скулу судна, оно отклонялось от курса и нужно было время, чтобы вращением штурвала возвратить его на заданный курс, однако в этот момент капитан спрашивал: «На курсе?» А когда я ему сообщал курс на данный момент, кричал: «Кошмар! Кошмар!»

Я не могу судить, насколько этот молодой парень соответствовал должности капитана по своим профессиональным качествам, но настоящий капитан должен соблюдать спокойствие и выдержанку в любой ситуации.

Команда его не любила. Помню, когда после перегона на железнодорожном вокзале в Лабытнангах мы ожидали поезда на Питер, расположившись недалеко от капитана, то встречали анекдот очередного рассказчика дружным возгласом: «Кошмар! Кошмар!» Не знаю, что он при этом чувствовал, но молчал.

Наконец вошли в относительно мелководную Обскую губу. Здесь характер волнения изменился, так как на мелководье волны более крутие и их длина меньше. Это опасно для речных судов с недостаточной прочностью корпуса.

При длине волны, равной чуть больше половины длины корпуса судна, оно может переломиться, когда его середина находится на гребне волны, что и случилось с речным танкером, у которого посередине корпуса палуба дала трещину.

Чтобы переждать шторм и обеспечить плавучесть танкера, палубу которого пришлось стягивать талрепами, нашему каравану пришлось встать на якоря на траверзе Нового Порта. При отдаче якоря приходилось цепляться за что возможно, чтобы не оказаться за бортом, поскольку сила ветра по анемометру доходила до 35 метров в секунду.

Нашему длинному судну короткие волны были не опасны, поэтому после вахты я сражался в шашки со всегда находившимся под хмельком помощником механика, который меня постоянно обыгрывал, повторяя: «Я Баба Си! Я Баба Си!» (африканский гроссмейстер, чемпион мира по стоклеточным шашкам). Примерно через сутки шторм прекратился, на борт прибыл лоцман, и мы пошли дальше.

Лоцман был неунывающим человеком, и, смеясь, рассказывал, как во время войны ненцы под воздействием немецких агентов организовали поход на оленых упряжках на Салехард, говоря: «Салехард возьмем, Москва сама падет!» Но из Салехарда вылетели два У-2 с милиционерами и пулеметным огнем рассеяли ненецкую «армию» по тундре.

Несмотря на присутствие лоцмана, мы неоднократно садились на мель, что он объяснял сгонным ветром, однако вскоре дошли и до Салехарда.

В то время это был заштатный городок с деревянными домами. Кроме высоких ивовых деревьев там не было никакой растительности, и он производил унылое впечатление. Через день, сдав судно, мы на ж.д. вокзале в Лабытнангах сели на поезд и отправились в Питер.

8. Производственные практики

8.1. В Толмачево (геодезическая)

Большую роль в подготовке нас как специалистов играли производственные практики. Запомнилась геодезическая практика после первого курса в Толмачево, на реке Луге. Вел ее кандидат технических наук, доцент Александр Федорович Щавелев,



На практике в Толмачево
с А.Ф. Щавелевым

который для студентов был своим, со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Его помощником был очень пожилой Иван Иванович Призренов, окончивший университет еще в царское время. По его словам, в университете он учился более 10 лет, во-первых, потому что срок обучения не ограничивался, а во-вторых, потому что у студентов в то время считалось зазорным идти сдавать экзамен, если он знал предмет хуже профессора.

Здесь мы научились работать с мензуру, кипрегелем, нивелиром и теодолитом в реальных полевых, а не в лабораторных условиях, когда каждый из студентов должен был научиться самостоятельно брать отсчеты на каждом приборе. Только после этого профессор А.С. Юркевич, который вел у нас геодезию, разрешал переходить к следующему прибору.



А.С. Юркевич

Это отнимало много времени, а нужно было еще успеть обработать результаты измерений, поэтому после того, как я определил по теодолиту все заданные углы, попросил у него разрешить нашей группе перейти к следующему прибору, не дожидаясь, что тоже самое сделают все остальные.

Я сказал, что все видели, как я брал отсчеты, и знают, как это делается, на что он ответил: «Я знаю, как играет Давид Ойструх, но не умею играть так, как играет Давид Ойструх. Я знаю, как катаются на велосипеде, но я не умею кататься на велосипеде, поэтому каждый должен не только знать, как брать углы, но и уметь это делать». Так я на всю жизнь запомнил разницу между понятиями «знать» и «уметь».

8.2. На Рыбинском водохранилище (на земснарядах)

После второго курса у нас была практика на земснарядах. Нашу группу в Управление канала им. Москвы сопровождал аспирант Яша Осянский – добрый, веселый и открытый еврейский парень, который после окончания института, до поступления в аспирантуру, был прорабом на Волге и с которым у меня на долгие годы сложились дружеские отношения.

Уже работая на Печоре, в конце 80-х годов, я с горечью узнал, что он покончил жизнь самоубийством.

Нашу группу направили на штанговый земснаряд, работавший на разработке подхода к пристани Мякса на Рыбинском водохранилище. Вся команда была укомплектована молодежью.



Штанговый земснаряд



На практике

Мы укомплектовали верхнюю палубу, а мотористами были курсанты Рыбинского речного училища.

Командир и механик только что окончили ЛИВТ, а их помощники – речное училище. Единственный человеком, имевшим большой практический опыт, был старший помощник командира, который учил нас сращивать тросы. Меня назначили старшим лебедчиком, но вскоре помощник командира стал доверять мне управление земснарядом.

Впервые сев за рычаги управления земснарядом, представляющим

из себя плавучий экскаватор с четырехкубовым ковшом, я набрал полный ковш глины и, переведя его на борт на полный вылет для выгрузки, почувствовал, что бортовые закольные сваи под действием нагрузки погружаются в грунт и земснаряд резко кренится на борт.

Я растерялся, но помощник сказал, чтобы я заглубил сваи побольше в грунт и в следующий раз брал меньше грунта. Я так и сделал и впоследствии в таких ситуациях не терялся.

Вообще-то труд помощника командира на штанговом земснаряде, где целую вахту приходилось работать рычагами управления, по сравнению с работой на других земснарядах был наиболее тяжелым. Недаром впоследствии во время моей работы на Печоре командир катамарана П.В. Шевкопляс вспоминал, что на штанговый земснаряд направляли помощников командиров, проштрафившихся на других земснарядах.

Если невозможно было работать в отвал, приходилось отвозить грунт в шаландах, а створки у них после выгрузки закачивались вручную, причем из-за плохих уплотнений в цилиндрах крутить тяжелое колесо закачки приходилось более получаса. Прямо скажем, это была работа не из легких.

8.3. На строительстве Волго-Балтийского канала (строительная)

После третьего курса у нас была строительная практика на Волго-Балте, где мы работали на строительстве котлована шлюза № 6. Меня назначили поммастера по земляным работам. В моем подчинении были вольнонаемные бульдозеристы и бригада заключенных, которые лопатами досуха зачищали от плывуна дно котлована и готовили его для бетонирования.

Эта работа должна была делаться непрерывно, до самого момента укладки бетона, так как иглофильтры, установленные на откосах котлована для понижения уровня грунтовых вод, не справлялись с их откачкой и при малейшей остановке работы плывун вновь заполнял уже очищенную площадь, размягчал глинистый грунт, и в этом случае приходилось снова убирать не только плывун, но и слой разжиженной глины, что при постоянном потоке самосвалов с бетоном было недопустимо, а зэки при первой возможности стремились бросить работу и собраться у костра.

Здесь неоценимую помощь оказывал мне бригадир заключенных, который, имея богатырское сложение, хватал их за шкирку и пинком под зад заставлял продолжать работу. Бригадир был моим земляком, и у нас установились дружеские отношения.

Как он рассказывал, срок 7 лет он получил за неумышленное убий-

ство. Когда он был в командировке в Череповце и отдыхал в общежитии, к нему в комнату ворвалась пьяная компания и, приняв его за кого-то другого, начала избивать. В ответ он ударил одного из нападавших, от чего тот головой ударился о стену и упал замертво.

Кроме подготовки днища шлюза я занимался и строительством грунтовой дамбы, ограждающей напорный фронт пришлюзового водохранилища, а чтобы подзаработать, мы с Гешей Веселковым после окончания рабочего дня строили забор для зэков, ограждающий шлюз.

На строительстве Волго-Балта мы работали и всю следующую практику – сначала на том же шестом шлюзе, на бетонировании нижней головы шлюза, а затем нас перебросили на строительство Шекснинской ГЭС, где я работал арматурщиком.

Работать приходилось на большой, в несколько десятков метров высоте, и, стоя на качающейся арматуре, поддерживать очередной стержень для приварки его сварщиком.

Несмотря на то, что я уже имел опыт работы со сварщиком, в первый день я так нахватался «зайчиков», что от рези в глазах всю ночь не мог заснуть, а утром пришлось идти на работу с опухшими глазами и подвергаться насмешкам старых работников. За практику я заработал больше тысячи рублей, а тогда это были очень большие деньги.

8.4. На реке Печоре (преддипломная)

Последняя, преддипломная, практика после пятого курса (мы учились 5,5 года) была на реке Печоре. Я не помню, почему был направлен именно на Печору, определившую мою дальнейшую судьбу на долгие



Г.А. Бученкова



А.Ф. Парнякова

годы, однако запомнил первое впечатление от вида города Печоры с борта самолета, на котором я прилетел на практику.



И.Г. Ахременко

Вид маленького захолустного деревянного городка являл резкий контраст только что оставленному мною громадному Питеру, а потому внушал снисходительное отношение к нему.

Я помню, что это впечатление не покидало меня долгие годы, когда я прилетал сюда после пребывания в Питере, однако оно пропадало сразу же, как только я ступал на землю Печоры.

Здесь я был дома, а в Питере уже в гостях, и люди, живущие здесь, стали не менее, а, может быть, и более значимы для меня.

Управление пути располагалось в здании Печорского пароходства, стоящего на правом высоком берегу Печоры при заходе в затон.

В службе пути я впервые познакомился с двумя приветливыми женщинами-диспетчерами: Галиной Александровной Бученковой и Анной Федоровной Парняковой. Забегая вперед, скажу, что это были, особенно Г.А. Бученкова, асы своего дела, находившие, кроме того, добрые слова для каждого прораба, путевого мастера и капитана как своего флота, так и флота пароходства.

В отделе кадров начальник отдела Иван Гаврилович Ахременко сообщил, что практику я должен проходить в Нижне-Печорском техучастке на должности помпрораба, и туда придется добираться сначала поездом до Сосногорска, а затем спускаться по реке Ижме, так как аэропорт в Щельяюре, куда я должен был попасть, закрыт в связи с наступлением весеннего паводка и затоплением взлетно-посадочной полосы.

В службе пути мне предложили тему дипломного проекта – «Коренное улучшение Харинско-Кузьдибожской затруднительной группы перевозок», находящейся в границах недавно образованного Троицко-Печорского техучастка, сказав, что в конце навигации мне дадут возможность выехать туда для сбора материалов.

Доехав до Ухты и прождав несколько часов на берегу, я сел в набитый доверху маленький пассажирский теплоход типа «Москвич», где пришлось более суток стоять на ногах, пока не спустились по реке Ижме до Диюра, а затем еще несколько километров идти пешком до Щельяюра, расположенного на реке Печоре.

Начальником Нижне-Печорского техучастка был Александр Дмитриевич Татаринов, главным инженером – Григорий Иванович Перфилов, а проработом Василий Михайлович Пономарев. Все они были техниками, но имели большой практический опыт работы.



А.Д. Татаринов

Г.И. Перфилов

В.М. Пономарев

Я был направлен руководить путевыми работами на реке Ижме, где на участке с. Ижма – устье со следующего года планировалось поддержание гарантированных габаритов пути. В моем распоряжении были русловая партия, дизель-электрические снаряды: землесос производительностью 180 кбм в час, многочерпаковый лонгкулуарный 50 кбм в час и паровой землесос 330 кбм в час, временно работавший здесь в ожидании наступления уровня, при котором он сможет работать на реке Печоре.

Разъезды приходилось совершать на обстановочном теплоходе, капитаном которого был замечательный человек Алексей Тимофеевич Чупров, бывший моряк, а матросом – его жена Клава, которой на подходе к вехе он давал команду: «Клавэ кыскэ!», после чего она, ухватившись за веху, вытаскивала ее на борт.

Ознакомившись с участком, я пришел к выводу, что разработка только эксплуатационных прорезей, без закрепления трассы выправительными сооружениями, будет неэффективна, и запроектировал на перекате Ворга с тяжелыми грунтами отсыпку поперечных полузапруд лонгкулуарным земснарядом, а на песчаном Лямчинском продольную струенаправляющую дамбу длиной более километра.

Решив, что мои решения нужно согласовать с руководством, я показал плановые материалы главному инженеру Г.И. Перфилову, который, не желая брать на себя ответственность, сказал: «Виктор Михайлович, вас учили и вы сами должны принимать решения». В дальнейшем все решения по путевым работам я принимал самостоятельно.



К.В. Гришанин

Осенью я на самолете вылетел в Троицко-Печорск для сбора материалов к дипломному проекту. Контора техучастка произвела на меня удручающее впечатление, никто мною не занимался, но разрешили взять необходимые плановые материалы, после чего я вылетел в Питер.

Дипломный проект вел у меня Кирилл Владимирович Гришанин. Наша немка предлагала провести защиту проекта на немецком языке, но я не был настолько самонадеян, чтобы согласиться на это.

Во время подготовки проекта мне несколько раз по приглашению Гришанина приходилось бывать у него на квартире, где меня поразило обилие книг, которые были не только на полках вдоль стен, но и на стеллажах, стоящих посередине комнаты.



В.М. Макавеев



Б.В. Федоров



А.И. Чекренев



А.З. Зархи



С.Г. Субботин



В.К. Штенцель

Если быть честным, то никакого особого почтения по отношению к нему как к большому ученому я не испытывал, видимо, потому что «лицом к лицу, лица не увидать – большое видится на расстоянии», да и мой уровень знаний был недостаточен для его оценки, но уважал за то, что он не показывал своего превосходства перед заурядным студентом и разговаривал с ним как с равным.

Профессорско-преподавательский состав института был очень сильным. Здесь, наряду с Гришаниным преподавали такие теоретики и авторы книг, как В.М. Макавеев, А.И. Чекренев, В.В. Федоров, профессора А.С. Юркевич, А.З. Зархи и многие другие, которых я помню до сих пор.

Помню, как завкафедрой портов В.К. Штенцель, проводя занятия в день похорон президента Кеннеди, предложил почтить его память вставанием, и мы дружно встали, почувствовав себя выше политических амбиций наших партийных лидеров.

Помню, как нашего сухого математика С.Г. Субботина, всегда ходившего в форменном кителе, встретили однажды в филармонии в полуфраке с белой бабочкой.

Помню слепого профессора А.З. Зархи, который не только читал лекции, но и совместно с ассистентом принимал экзамены...

Все они отдали много сил, чтобы превратить нас в настоящих специалистов-гидротехников, за что им вечная наша благодарность!

Дипломную работу я защитил на отлично и получил диплом с отличием.

Мы с Гешей при протекции бывшей секретарши нашего факультета, перешедшей на работу в Ленспецмортгидрострой, получив приглашения на работу от этой организации, предъявили их в комиссию по распределению, но поскольку это было другое ведомство, не относящееся к Минречфлоту, они не были учтены и меня распределили на Печору.

9. Начало работы в Нижне-Печорском техучастке Печорского БУП

Прилетев в город Печору, я явился в отдел кадров БУП, где узнал, что мне предстоит работать не в Печоре, а в Нижне-Печорском техучастке. Я расстроился, немного повыступал, но делать было нечего, и я полетел в Щельяюр.

Там произошли изменения: главным инженером вместо Перфилова был назначен выпускник ЛИВТа – волгарь Женька Макаров, и его должность именовалась теперь главный инженер-старший прораб, проработом был приезжий хохол Володя Корниш, а меня назначили помпрораба и

опять направили на реку Ижму, где впервые были установлены гарантированные габариты пути.

С Макаровым и Корнишем, а также с начальником русловой партии Василием Михайловичем Пономаревым у меня установились дружеские отношения, и мы после работы часто собирались вместе, а иногда у выпускниц медтехникума – москвичек, также получивших распределение в Щельяю и работавших в больнице водников.

Слушали мой магнитофон с записями бардов, пили коньяк с привезенным мною быстрорасторимым бразильским кофе, только что появившимся на прилавках Питера, обсуждали политику, которая после периода «оттепели», становилась всё более жесткой по отношению к инакомыслящим.

Я возмущался тем, что Хрущев, не имея специального образования, критиковал поэтов, писателей и художников, на что подвыпивший Пономарев, бывший секретарем парторганизации техучастка, кричал: «Неизвестно, по какую сторону баррикад ты окажешься с такими взглядами!»

Вообще в Щельяюре в то время было много молодежи, включая старшеклассников Щельяюрской десятилетки. Клуб, куда мы ходили на танцы, всегда был переполнен, так же, как и столовая, которая по вечерам работала как ресторан.

Правда, часть вечеров у меня была занята, так как мне предложили взяться за преподавание высшей математики на вечернем отделении речного техникума, открытого в Щельяюре, где учились судоводители, работающие в пароходстве на штатных должностях, но не имеющие диплома об окончании училища, в том числе А. Шувалов, ставший впоследствии знаменитым капитаном «Ракеты» и автором книги о реке Печоре.

Начальник техучастка Татаринов стал моим первым учителем, к которому я на всю жизнь проникся глубоким уважением. Помню, он гордился тем, что во время инспекционной поездки на Печору начальник Главводпути Г.Л. Садовский похвалил его за качественное содержание керосиновых фонарей с идеально очищенными от копоти лампами на знаках судоходной обстановки, в чем он лично убедился, поднимаясь по лестницам обстановочных знаков и проверяя чистоту стекол ламп носовым платком.

На работе он был строг, и его побаивались. Помню, как начальник русловой партии Маракулин, проживающий так же, как и я, с ним в одном доме, подвыпив, спрашивал у его жены: «Анна Прокопьевна, как Вы с ним живете? Ведь он такой строгий!»

В то же время ничто человеческое ему не было чуждо. Помню, когда однажды медички пригласили его в нашу компанию, он на их обращение

к нему: «Александр Дмитриевич» сказал: «Девочки, зовите меня просто Сашей!», а разница в возрасте между Сашей и девочками была около сорока лет!

В путевые работы начальник техучастка не вмешивался и занимался в основном хозяйственной деятельностью, но он был для меня примером честного и беззаветного служения делу.

Его принципиальность была такова, что, как он сам рассказывал, будучи главным инженером, за неявку на работу ставил прогулы самому начальнику техучастка.

Он меня тоже уважал, и наши добрые отношения продолжались и после выхода Александра Дмитриевича на пенсию, до самой его смерти в Сыктывкаре.

Уже будучи начальником БУП, приезжая туда в командировку, я, если было время, оставался ночевать в его маленьком деревянном домике с небольшим приусадебным участком, расположенным недалеко от стадиона.

Спустя год с небольшим после моего приезда в Щельяюр, произошли изменения в моей личной жизни. Я женился на одной из медичек, и у нас родилась дочь.



Маргарита Васильевна
Смотрикова

Правда, я не мог, как положено, встретить и привезти жену с ребенком из роддома, так как двое суток без сна вытаскивал на реку Печору обсыхающий на Ижме паровой землесос.

Произошли изменения и в моем производственном статусе: Женька Макаров уехал на Волгу, и меня назначили гл. инженером – ст. прорабом Нижне-Печорского техучастка.

Жизнь моя мало изменилась. Летом на линии, зимой в kontоре. Отпуск, который я приурочивал к чемпионату мира по хоккею, т.к. в Щельяюре не было телевидения, проводил в Питере.

Помню, что в то время зимой в Щельяюре, да и в Печоре, морозы под 50 градусов и более были обычным явлением, и чтобы поддержи-

вать нормальную температуру в комнате для ребенка, всё время приходилось держать запас дров и топить печку.

Зимой руководство БУП собирало линейных работников в городе Печоре на семинары для обмена опытом. После семинара обычно собирались всей компанией в только что открытом ресторане в гостинице «Печора», где мы останавливались, и там продолжалось общение уже в неформальной обстановке.

Здесь я впервые познакомился с Маргаритой Смотриковой – начальником Троицко-Печорского техучастка. Надо сказать, что в форменном костюме она отлично смотрелась и пользовалась большим успехом у мужчин, наперебой приглашавших ее на танец.

Летом я проводил большую часть времени на пароходе «Тюлень», где капитаном был Михаил Исаакович Дьячков, который под хмельком говорил: «Ты у меня шешнадцатый прораб», а механиком Иван Антонович Канев, который по ночам заходил ко мне в салон и под небольшим градусом вел разговоры «про жисть», в том числе о том, как он раньше владел стадом оленей.

Спать приходилось урывками, так как днем была проверка перекатов, а ночью нужно было смотреть световую. Ложился, когда начинал брезжить рассвет, засыпал под успокаивающий шум плиц, но мгновенно просыпался, как только наступала тишина, и бежал на мостик, чтобы узнать, почему остановились.

Поддерживать гарантированные габариты на 655 км реки Печоры, имея лишь два паровых землесоса общей производительностью 530 кбм в час, было сложно, но поблажек не давалось.

Помню, как начальник БУП Клепицкий отчитывал начальника техучастка Татаринова, который объяснял срыв глубин на Абрамовском перекате тем, что «перекат заплескало волной».

Фактически Татаринов был прав, т.к. сильный ветер, направленный против и без того слабого течения на перекате, расположенном на расширенной части русла, вызвал подпорный подъем уровня, а это привело к дополнительному падению скоростей и отложению большего слоя наносов на перекате.

Это был самый затруднительный перекат в нижней Печоре, поэтому за зиму при разработке проекта путевых работ я на основе недавно разработанной ЛИВТом Методики расчета деформаций русла и прорези рассчитал капитальную прорезь в левобережный рукав в обход этого переката. После утверждения проекта в БУПе уже весной прорезь была разработана и открыт новый судовой ход, уже никогда не лимитировавший судоходство.

Глубины на нижней Печоре поддерживались дноуглублением, т.к.

при большой ширине реки выпрямление осуществлять было сложно. Последние работы по установке ветвистых завес в зимний период проводились на Чаркаювомском перекате, расположенному в правом рукаве реки Печоры.

Провожая туда недавно прибывшего в техучасток с Северной Двины техника Цветкова, я сказал: «Ну вот, Христофор Анатольевич, побудете там на лоне природы». На что он, обладая незаурядным чувством юмора, ответил: «Виктор Михайлович, если всё время «лоно природы», то это будет уже «не лоно природы», а каторга!»

Судоходная обстановка на Печоре освещалась при помощи щелочных аккумуляторных батарей и обслуживалась бригадным методом, однако в составе бригад находились и посты, обслуживаемые бакенщиками на моторных лодках, причем на прораба возлагалось решение не только производственных, но и всех возникающих на линии бытовых вопросов.

Так, Татаринов поручил мне разобраться с жалобой жены бакенщика Верхне-Полойского поста на неверность своего мужа. Когда я на пароходе «Тюлень» производил установку земснаряда на Верхне-Полойском перекате, подъехал подвыпивший бакенщик Чаркаювомского поста, ветеран войны Андрей Гермогенович Терентьев, который, стоя на мотолодке во весь свой двухметровый рост, стал курсировать между пароходом и машиной, каждый раз поднимая руками буксирующий трос и крича: «Мне Ленина или Антонова!»

Чтобы избежать несчастного случая, срочно отдали буксир и поставили машину на раму. Здесь же пришлось разбираться и с бакенской честью, значительно старшей меня по возрасту.

Помню, когда моя примиренческая миссия не увенчалась успехом, жена бакенщика села в лодку и, запев песню, уехала с парохода. Эта песня означала, что она горда и не жалеет о разрыве.

В границах нижней Печоры, так сказать, в боевых условиях, состоялась моя встреча с другим моим печорским учителем – Иваном Васильевичем Пугачевым. Я находился на земснаряде «Печорский-7», разрабатывающем Верхне-Прасканский перекат, перед которым сверху выстроилась большая группа судов, ожидающих пропуска.

Учитывая относительно короткий гребень переката, я решил произвести разработку прорези через-траншейным способом, чтобы пропустить суда не через сутки, как предусматривалось наряд-заданием, а уже через 8 часов.

И тут я заметил, что к земснаряду подходит БУПовский служебный теплоход, на борту которого находился начальник службы пути Пугачев.

Считая, что мне будут читать мораль по поводу срыва габаритов пути



Иван Васильевич Пугачев,
начальник службы пути Печорского БУП

быими производственными нарушениями, не считалась слишком большим грехом. А.Д. Татаринов рассказывал, что выпивать начал во время войны, потому что если приезжал в Ижемский райком партии трезвым, то его и за начальника не считали.

Когда я впервые посетил обстановочный теплоход, стоящий в затоне Щельяюр, его команда сидела в каюте и выпивала. Мне предложили выпить, но я отказался, сказав, что на работе не пью, на что капитан воскликнул: «Садись, прораб, мы же тоже на работе!»

Техники, приезжавшие из речных училищ, несмотря на молодость, были настолько приучены к алкоголю, что давали сто очков вперед старым работникам. Помню, на земснаряде «Печорский-2» мне пришлось отбирать ружье у помощника командира – выпускника училища Паши Клопова, допившегося до белой горячки, а в Щельяюре два техника перепились и начали стрелять в комнате общежития вечером из охотниччьего ружья, сначала по портрету Хрущева, а потом в окно общежития, чуть не попав в случайного прохожего, за что их арестовали и предали суду.

Ижемский райком партии предложил собрать собрание техучастка и выдвинуть общественного обвинителя. Собрание собрали, но я выступил с предложением выдвинуть не общественного обвинителя, а обще-

на перекате, я настроился на резкий отпор, но Пугачев, посмотрев на мое злое и усталое лицо, только сказал: «Пойдем, прораб, выпьем!» Главный урок, который мне преподал Пугачев, – это доброе отношение к людям, которое настраивает людей на самоотдачу в работе в сто раз эффективнее криков и угроз. Выпили мы всего по стопке, так как я должен был продолжать работу на земснаряде, а вот настроение сразу поднялось!

Что касается предложения выпить, то это был просто знак доброго расположения. При этом следует отметить, что в то время выпивка, если она не была чрезмерной и не сопровождалась какими-либо гру

ственного защитника, мотивируя это тем, что уже сейчас они осознали всю тяжесть своего поступка, и не стоит калечить их дальнейшую судьбу.

Собрание приняло мое предложение, и в качестве общественного защитника выдвинуло мою кандидатуру. Не знаю, насколько помогла моя защита, но им дали не максимальные сроки.

Моя работа не вызывала нареканий у руководства, а вот я вошел в конфликт с начальником БУП. Причиной этого явилась передача на баланс Нижне-Печорского техучастка разукомплектованного выпарительного агрегата, с которого были сняты и оставлены в Верхне-Печорском техучастке бульдозер, транспортеры и сваебойный агрегат, а нам был оставлен только экскаватор-драглайн.

Нашему техучастку, где никакой наземной техники не было вообще, снятая техника была крайне необходима, поэтому я написал жалобу Клепицкому, наивно полагая, что это было сделано без его ведома. Не получив ответа, я направил жалобу на имя начальника Главводпути.

У Клепицкого только спросили, кто такой Антонов, но, конечно, принятого в общем-то правильного решения никто отменять не стал.

Подходил конец моему трехлетнему сроку обязательной отработки на Печоре.

В это время я получил приглашение в аспирантуру от зав. аспирантурой ЛИВТа Селезневой – жены завкафедрой водных путей профессора В.М. Селезнева, но перспектива занятия чисто научной работой и существования на мизерном окладе аспиранта после северных коэффициентов меня не прельщала, поэтому я ответил отказом.

10. Работа в Верхне-Печорском техучастке

В принципе, я готов был остаться и в нижней Печоре, но мне предложили должность главного инженера Верхне-Печорского техучастка. Квартиру дали во вновь построенном 70-квартирном доме в городе Печоре, который был построен благодаря настойчивости А.Н. Клепицкого, сумевшего включить его строительство в план «Печорстроя». Забегая вперед, скажу, что строительство «Печорстроем» детского сада и блока цехов в поселке Путеец было осуществлено также по его инициативе.

Анатолий Николаевич был квалифицированным специалистом. Окончив с отличием ЛИИВТ, до назначения начальником Печорского БУП, работал на Волге помпрорабом, прорабом и начальником Саратовского техучастка. Он нравился мне своей энергией и решительностью.

Верхне-Печорский техучасток в системе Печорского БУП был головным, однако его производственную базу составляли ветхие деревянные

цаха. Помню, когда я при обходе сделал замечание мастеру механического цеха Клявлину, что токари работают без очков, тот, будучи маленьким, сухоньким и очень пожилым человеком, подпрыгнул, ухватился за металлические тяги, стягивающие две противоположные стены цеха, и начал раскачиваться на них, отчего обе его стены тоже стали качаться. «Вот смотрите, скоро цех рухнет, а вы говорите – очки!» – сказал он. Материальное снабжение было слабым, помню, что из-за отсутствия электродов для электросварки использовались узкие полоски металла, обмазанные мелом.

Начальником техучастка был бывший начальник Рязанского техучастка УКИМ Глеб Борисович Соловьев, который переехал на Печору по семейным обстоятельствам. Его отличительной чертой было полное отсутствие приказного стиля руководства.

К подчиненным он всегда обращался не с приказами, а с просьбами, и те неукоснительно исполнялись, при этом никакого панибратства с начальником не было.



Глеб Борисович
Соловьев

Несмотря на хромоту, он всегда находился в гуще событий. Помню, уже в период осеннего ледохода, после заправки на нефтебазе, пробилась и затонула на Кожвинском перекате наша нефтеналивная баржа.

Чтобы ее поднять, нужно было сначала хотя бы частично откачать с нее мазут, поэтому я дал команду забуксировать туда паровой землесос, а сам, взяв водолазов, собрался на пароходе выехать на место происшествия, однако Глеб Борисович, несмотря на мои возражения, категорически заявил, что поедет тоже. Всю ночь на холодном ветру он ни разу не сомкнул глаз, пока нефтянку не подняли и не привели в затон. Он был добрым и

гостеприимным человеком, страстным рыболовом. Помню, как он у себя дома угождал меня отличным заливным из щуки.

Работа в техучастке запомнилась мне творческой атмосферой, царившей в управлении и передававшейся на линию, так как представители БУП бывали у нас частыми гостями. Благодаря настойчивости А.Н. Клепицкого флот стал пополняться дизель-электрическими земснарядами. По инициа-

тиве замначальника БУП А.П. Звонарева, чтобы уменьшить осадку поступающих многочерпаковых земснарядов проекта 23-75, делали растяжку их корпусов и обустраивали в их трюмах жилье для команд.

Конечно, условия проживания там были хуже, чем на брандвахтах, но их строительство только начиналось, а работать надо было уже сегодня!



А.Н. Клепицкий



А.П. Звонарев



А.П. Звонарев

Б.В. Низовцев

А.С. Юшков

По инициативе замначальника БУП А.П. Звонарева, замначальника механико-судовой службы БУП Б.В. Низовцева и начальника планового отдела А.С. Юшкова начались работы по газификации котельной в Путейце, а так как после выхода флота свободных людей в техучастке не оставалось, первые металлические сваи для опор газопровода пришлось устанавливать мне самому вместе с машинистом винтового бура.



И.М. Брюхов

Работы велись за счет ссуды Госбанка, для получения которой мы с А.С. Юшковым сделали все необходимые расчеты.

Также самому пришлось устанавливать и первые фундаментные блоки под первое кирпичное здание – материальный склад. Инициатором его строительства был И.М. Брюхов (отец Т.И. Кончиной), возглавлявший в БУПе службу материально-технического снабжения, который уговорил меня начать строительство хозспособом именно со склада, обещав обеспечить стройку стройматериалами, которые в то время были дефицитом.

В период работы в Путейце начальник БУП А.Н. Клепицкий стал еще одним из моих учителей. А дело было так.

Большое количество парового флота и необходимость предъявления Речному регистру паровых котлов перед вводом их в эксплуатацию при загруженности Речного регистра создавало дополнительную проблему – заполучить его для приемки нашего флота в нужный для нас момент.

Регистром был М.О. Сигель – муж диспетчера БУП А.Ф. Парняковой, с которым я лично не был знаком, поэтому позвонил Клепицкому и попросил, чтобы он договорился с Сигелем об осмотре нашего флота, поскольку считал, что это ему не составит труда. Выслушав меня, он сказал, что я сам начальник и должен решать свои проблемы самостоятельно.

После этого разговора я бросил всё, поехал к Сигелю, познакомился с ним и решил все вопросы, причем хорошие отношения с ним у меня сохранились на протяжении всего периода его работы на Печоре.

Это мне послужило уроком на всю оставшуюся жизнь, и больше я никогда не пытался перекладывать свои проблемы на начальство.

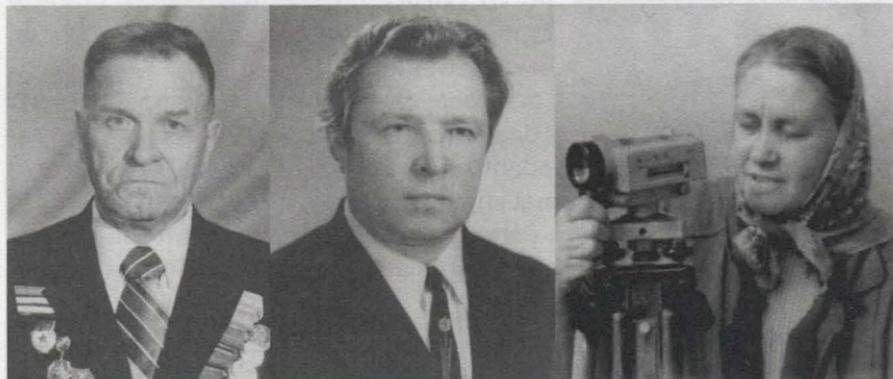
Особые отношения сложились у меня с А.П. Звонаревым, который в отличие от В.В. Бисерова в Путейце бывал очень часто. Он всегда приезжал на выпуск флота и часто предлагал ехать ломать лед до устья затона, не дожидаясь его самоочищения, на шаландерах, у которых после такой работы выступали ребра (шпангоуты), а на мои возражения, что жалко теплоходы, говорил, что мы их ремонтируем, чтобы они работали, а не стояли!

Он был откровенным ценителем женской красоты. Помню, как-то мы сидели в путейской столовой, а мимо окна проходила только что при-

нятая на работу после окончания десятилетки Нина Валентиновна Ала-каева, и он воскликнул: «Ты посмотри, какая красивая девушка! Знаешь, я, даже когда нахожусь вместе с женой, открыто любуюсь женской красо-той, как произведением искусства, и она не обижается!»

Кстати, в путейской столовой кормили очень хорошо, а в обед торго-вали пивом, поэтому она пользовалась большим успехом не только сре-ди своих работников, но и других организаций, в частности экспедиции геологов, среди которых тоже были красивые женщины.

Коллектив путейцев в техучастке был сильный. Русловые партии воз-главляли такие высококвалифицированные специалисты, как П.И. Фро-лов, Г.Б. Носова, В.Н. Панов.



П.И. Фролов

В.Н. Панов

Г.Б. Носова



А.А. Окуловский

Б.А. Воронцов

И.П. Окрестин

Среди лучших командиров следует отметить старейшего команди-ра А.А. Окуловского, И.П. Окrestina, сконструировавшего поворотный

папильонажный наконечник, позволяющий ускорить разработку перекатов, и который впоследствии трагически погиб при тушении пожара в машинном отделении своего землесоса; Б.А. Воронцова, у которого внедряемая по плану новой техники система автоматического регулирования грунтозабора (САРЗ) всегда находилась в рабочем состоянии.



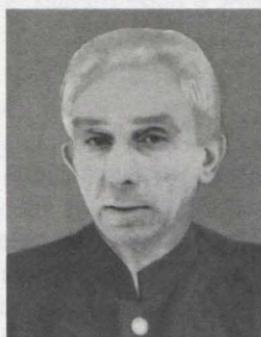
Г.Б. Носова



Р.М. Геращенко

Галина Борисовна Носова была первой на Печоре женщиной-начальником русловой партии, а позднее появилась еще одна – выпускница ЛИВТа Раиса Марковна Геращенко, очень похожая на киноактрису Татьяну Самойлову («Летят журавли»). С ними у меня установились хорошие (неформальные) отношения, и впоследствии они навещали меня и во время моей работы в Москве.

Среди диспетчеров запомнился Иван Николаевич Родионов – бывший моряк, получивший во время войны ранение в ногу, который каждое утро в наглухо застегнутом кителе заходил прихрамывающей походкой в мой кабинет и по-военному докладывал о ситуации на водных путях.



И.Н. Родионов



В.А. Москвин



И.И. Глебов

Прорабом был техник Иван Иванович Глебов, хороший практик, одновремя работавший и начальником службы пути, однако с ним у меня дружеские отношения не сложились, поскольку в вопросах соблюдения трудовой дисциплины он придерживался тезиса: «Что можно Юпитеру, того нельзя быку», а Юпитером он считал себя. Помпрораба у него был В.А. Москвин – хороший, всегда спокойный, но слишком мягкий человек.

Участок реки Печоры от города Печоры до села Усть-Уса являлся самым лимитирующим в бассейне и здесь были сосредоточены главные силы дноуглубительного флота, однако вышележащий участок от города Вуктыла до города Печоры был наиболее грузонапряженным, так как здесь происходил спуск плотов с Подчертской запади на Печорскую лесобазу, завозились грузы для Вуктыльского газоконденсатного месторождения, и на этом участке также постоянно работали земснаряды.



В.В. Бисеров

Осенью 1969 года главный инженер БУП В.В. Бисеров уходил на пенсию. Незадолго до этого А.Н. Клепицкий вызвал меня и сказал: «Я считаю тебя третьим человеком в бассейне после себя и Пугачева, поэтому после ухода Бисерова Пугачев будет главным инженером, а ты начальником службы пути!»

В.В. Бисеров совершил свой прощальный рейс по реке Печоре до Нарьян-Мара на служебном теплоходе в компании доцента ЛИВТа А.Ф. Щавелева, приехавшего на Печору по его приглашению, а я сопровождал их по своему участку до Усть-Усы. Доехав до русловой партии Г.Б. Носовой, мы пристали

к брандвахте, и Галина Борисовна быстро организовала прощальное застолье, на котором А.Ф. Щавелев исполнял романсы о паре гнедых, а мы все дружно ему подпевали.

11. Работа в Управлении

Вскоре был подписан приказ о моем назначении, и начался очень короткий период работы начальником службы пути.

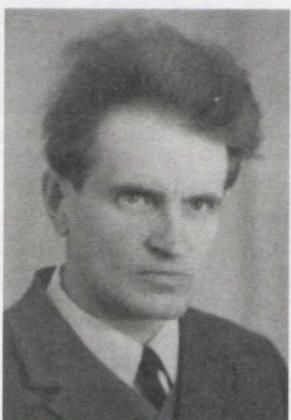
Короткий, потому что в это время скоропостижно скончался находившийся в отпуске начальник Печорского БУП А.Н. Клепицкий. Это трагическое событие привело к тому, что И.В. Пугачев был назначен начальником управления, я – главным инженером, а Б.В. Орлов начальником службы пути.



И.В. Пугачев,
начальник Печорского БУП



В.М. Антонов,
главный инженер БУП



Б.В. Орлов,
начальник службы пути



В.И. Гольдберг,
зам. начальника БУП

До ухода на пенсию Бисерова уехал на работу на Волго-Дон А.П. Звонарев, а на его место был назначен В.И. Гольдберг, так что руководство управления за один год полностью обновилось.

Моему назначению на должность предшествовало вступление в партию. Так как беспартийных на должности номенклатуры коллегии министерства, как правило, не назначали, Пугачев предложил мне подать заявление в партию.

А когда я привел слова Ленина о том, что «коммунистом можно стать только тогда, когда обогатишь свою память всеми знаниями, которые вы-

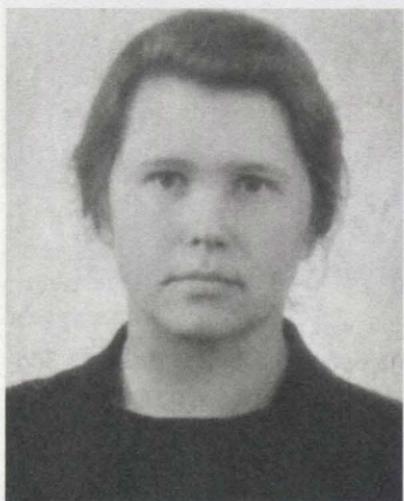
работало человечество», он предложил не валять дурака и дал мне рекомендацию.

Иван Васильевич, так же, как и А.Н. Клепицкий, окончил с отличием ЛИИВТ, работал прорабом, инженером по капстроительству, начальником службы пути и хорошо знал свое дело. Я его уважал, поэтому и не стал выпендриваться.

Поскольку я был полностью согласен с провозглашенными в партийной программе идеалами коммунизма, мое вступление в партию нельзя рассматривать как поступок карьериста.

Я оставался в партии до конца и презирал тех, кто в период перестройки из-за конъюнктурных соображений поспешил из нее выйти, хотя незадолго до этого всеми силами старался в нее вступить.

После утверждения на коллегии министерства началась моя работа в должности главного инженера. Мои отношения с Пугачевым не ограничивались отношениями начальника и подчиненного и были скорее товарищескими, но без панибратства, и проникнуты взаимным уважением. Он никогда не вмешивался в мою сферу деятельности, и для рассмотрения вопросов, касающихся путевых работ в пароходстве и в других организациях, в том числе и партийных, как правило, делегировал меня.



Верочка Гольдберг

Хорошие отношения среди руководства распространялись не только на рабочее, но и на нерабочее время, что вовсе не означало какую-то идиллию. По ряду производственных вопросов мы с Гольдбергом, обладая схожими характерами, зачастую сталкивались так, что только искры летели, однако это не отражалось на личных отношениях. Праздники мы часто встречали вместе, обычно у Гольдбергов, с которыми я жил в одном подъезде и где душой компании была обаятельная Верочка Гольдберг, работавшая в Печорском порту.

Пили вино, ели тушеного кролика, приготовленного Гольдбергом, пели романсы под аккомпанемент работавшей в пароходстве еврейской приятельницы Гольдбергов и слушали анекдоты Пугачева, рассказывать которые он был великий мастер.

В службе пути командирами-наставниками являлись специалисты, имевшие большой практический опыт работы, среди них В.М. Дементьев, работавший ранее на земснарядах, начальником Верхне-Печорского и Троицко-Печорского техучастков В.Н. Филиппов, бывший начальником русловой партии и начальником плеса, Ю.В. Шептунов, работавший начальником русловой и выправительной партии и проработом путевых работ.



**Василий Максимович
Дементьев**

**Валентин Николаевич
Филиппов**

**Юрий Васильевич
Шептунов**

В.М. Дементьев обладал незаурядным чувством юмора. Как-то в период навигации он просил меня отпустить его в отпуск для поездки к своей пассии, проживавшей в Котласе, а когда я не согласился, воскликнул: «Виктор Михайлович, был же ты тоже молодым!» Хотя я и был моложе его лет на тридцать, пришлось вспомнить молодость и отпустить его.

Начальником пароходства в то время был Т.А. Пуртов, считавший БУП полуподчиненной ему организацией и с которым у меня по этой причине во время отпуска Пугачева произошел конфликт.

Однажды Пуртов, выйдя вместе с управляющим Печорским банком Овчинниковым из здания пароходства, направился к нашей «Волге», сел в нее, пригласив и Овчинникова, после чего сказал нашему шоферу: «Поехали!» Тот спросил, согласовано ли это с Антоновым, на что Пуртов еще раз сказал: «Поехали!» Наш шофер вышел из машины, зашел ко мне и спросил, давал ли я разрешение Пуртову на поездку на нашей машине. Услышав отрицательный ответ, он вернулся к машине и, сказав, что разрешения на поездку нет, предложил освободить машину.

Через некоторое время у меня раздался звонок Пуртова, который вне себя от ярости кричал: «Что Вы себе позволяете? Да я Вас выгоню из здания!» (БУП размещался в здании пароходства).



Т.А. Пуртов,
начальник Печорского речного
пароходства в 1963–1970 гг.



В.А. Макеев,
начальник Печорского речного
пароходства в 1971–1993 гг.

Я спросил его: «Неужели было трудно позвонить и попросить разрешения?» и повесил трубку. Мое поведение по отношению к Пуртову объяснялось необходимостью показать ему, что БУП – не структурное подразделение пароходства, и он должен не приказывать нам, а просить, хотя лично к нему я даже испытывал симпатию за его решительность.

Следует отметить, что его деятельность сопровождалась большим количеством жалоб работников пароходства, в результате чего для их разбора на Печору приехал корреспондент газеты «Правда», и после появления там разгромной статьи под названием, по-моему, «Адмирал Печоры», он был снят с работы.

На его место в январе 1971 года был назначен В.А. Макеев, бывший до этого начальником Котласского порта, с которым у нас установились нормальные рабочие отношения.

До отъезда из Печоры Пуртов некоторое время работал инженером в Печорском порту. Как-то раз, зайдя в управление порта, через приоткрытую дверь увидев его сидящим в маленьком кабинетике, у меня возникла ассоциация с картиной Сурикова «Меншиков в Березове», где ранее всесильный владыка сидит в темной деревенской избе с давящим низким потолком, погруженный в свои мысли, одинокий, несмотря на окружение дочерей, и невольно его пожалел.

Но он был сильным человеком и после отъезда из Печоры через некоторое время уже работал начальником порта на Волге.

Основной задачей управления в этот период было улучшение судоходных условий на участке от города Печоры до Вуктыла, где осваива-

лось Вуктыльское газоконденсатное месторождение, для этого требовалось пополнение управления дноуглубительным флотом.

Именно об этом у нас зашел разговор с приехавшим на Печору в период отпуска Пугачева замминистра Б.В. Егоровым, курировавшим в Минречфлоте Главводпуть и вопросы капитального строительства. Разговор состоялся в кабинете Пугачева, куда были приглашены работники управления. Когда я доложил ему наши расчеты и сказал, что они подтверждаются и расчетами Ленгипроречтранса, он заорал, что Гипроречтранс подтвердит Вам всё, что Вы хотите, после чего наш разговор продолжался уже на повышенных тонах.

В этот момент встал И.Г. Ахременко и спросил его: «Почему Вы кричите?» Егоров опешил: «А Вы кто такой?» На что тот, по-гвардейски выхватив грудь с орденскими планками, ответил: «Начальник отдела кадров Печорского БУП!» Егоров резко повернулся и, не говоря ни слова, вышел из кабинета.

Спустя некоторое время позвонил начальник пароходства и пригласил зайти к нему. Когда я зашел, находящийся там Егоров сказал: «Мы с Вами погорячились, передайте мои извинения коллективу». После этого разговор продолжился в спокойных тонах, и мы договорились о строительстве в Путейце системы водоснабжения и канализации для привязки благоустроенного жилья. После этого случая я Ивана Гавриловича зауважал.

Весной 1971 года в управлении произошла трагедия: погибли пять наших шкиперов нефтянок и снабженец, находившиеся на Кожвинской нефтебазе для заправки мазутом и отравившиеся метанолом, который они набрали из неисправного метanolопровода, приняв его за этиловый спирт. Кроме наших работников, отравились и погибли и другие люди, в том числе сотрудники самой нефтебазы.

Для расследования этого случая в Минречфлоте была создана комиссия, в которую был включен в качестве заместителя председателя С.А. Зернов – заместитель начальника Главводпути, который и приехал на Печору. Расследование вела и Печорская прокуратура.

По результатам расследования виновной в происшествии была признана администрация Печорской нефтебазы, не обеспечившая исправное состояние и охрану метanolопровода как объекта повышенной опасности, поэтому руководство БУП наказано не было.

В период своего пребывания на Печоре С.А. Зернов ознакомился с организацией путевых работ и остался ею доволен. Надо сказать, что это был интереснейший и высококультурный человек. Обычно после окончания рабочего дня мы с И.В. Пугачевым долго беседовали с С.А. Зерновым.

вым, и он рассказывал про свою жизнь, говорил, что его отец был егерем Его Императорского Величества, а сам он страстно любит охоту и рыбалку, рассказывал сам и с удовольствием слушал Пугачева, который был прекрасным рассказчиком и юмористом.

Перед этой трагедией на Печоре произошла еще одна: на Печору прибыла экспедиция, которая собиралась проводить здесь гидрологические исследования. Возглавляла ее дочь профессора Великанова, которая перед отъездом в район Щугора зашла ко мне и интересовалась гидрологией и путевыми работами на участке Щугор – Печора, причем ни о какой помощи не просила.

Как оказалось, отправились они на лодке, сверх нормы загруженной оборудованием и снаряжением, которая при волнении заполнилась водой и затонула. Поскольку дело было ранней весной, люди, оказавшиеся в ледяной воде, были обречены.

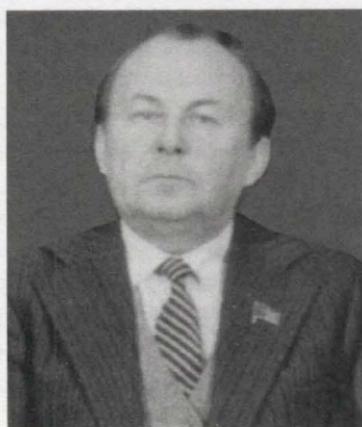
Спасся лишь один человек, которого подобрала команда буксируемого вверх земкаравана и долго отогревала у парового котла, сама же Великанова погибла.

Период моей работы главным инженером управления совпал с периодом активного исследования и освоения нефтегазовых месторождений Республики Коми, обустройство которых находилось под контролем обкома партии.

Доставка грузов для их обустройства осуществлялась по малым рекам, в том числе Колве, Адзьве, Лае и Шапкина. Особенно сложная ситуация сложилась с завозом грузов на реки Колве и Шапкина.

Этот вопрос наряду с другими рассматривался на бюро Коми обкома КПСС в Сыктывкаре, куда я поехал по вызову заведующего промышленно-транспортным отделом обкома Давыдова, с которым я был знаком по нашим встречам в Печоре. Вел заседание первый секретарь Коми обкома КПСС Иван Павлович Морозов.

Доклад делал А.А. Давыдов, который обрисовал ситуацию с завозом грузов и предложил записать в решение: «Печорскому БУП с целью увеличения длительности судоходства в период весеннего паводка обеспечить производство дноуглубительных работ на реках Колве и Шапкина».



И.П. Морозов,
первый секретарь
Коми обкома КПСС

После его доклада я попросил слова и сказал, что дноуглубление на реке Шапкина не даст никакого эффекта, так как за короткое время работы земснарядов в период весеннего паводка можно будет разработать лишь 2–3 переката в устьевой части, что совершенно не скажется на условиях судоходства по реке Шапкина до 350 км, поскольку на остальных перекатах положение не изменится. Несмотря на это, Морозов сказал, что эту работу надо сделать.

Вторым вопросом рассматривался вопрос о работе «Печорстроя». В своем докладе Давыдов предложил обязать «Печорстрой» увеличить объем жилищного строительства для Печорского пароходства. Несмотря на выступление начальника «Печорстроя» Б.П. Грабовского, который говорил о том, что в текущем году возможности «Печорстроя» исчерпаны, решение было принято.

Следует отметить, что Б.П. Грабовский по своему влиянию в Коми АССР был звездой первой величины, так как от него зависели объемы транспортного и жилищного строительства подрядным способом не только в Печорском пароходстве и БУП, но и всей республике.

После бюро я спросил Грабовского: «Ну и что будем делать?» На что он ответил: «То же, что и делали!», и я с ним согласился. Хотя на устьевом участке реки Колвы дноуглубительные работы были продолжены, никаких дноуглубительных работ на реке Шапкина мы не производили, да и «Печорстрой», не выполняяший даже установленный план, ни о каких сверхплановых объемах и не помышлял (вскоре Б.П. Грабовский по требованию Коми обкома КПСС был снят с работы).



А.А. Давыдов



М.В. Круссер



Б.П. Грабовский,
начальник «Печорстроя»

На заседании бюро обкома присутствовал секретарь парткома пароходства и БУП М.В. Круссер, с которым у меня были хорошие отношения. Он раньше был первым секретарем Коми обкома ВЛКСМ и хорошо знал Давыдова.

После заседания он пригласил Давыдова и меня к своей сестре, жившей в Сыктывкаре. Это была красивая и жизнерадостная молодая женщина, которая производила сильное впечатление. Ее муж – летчик – отсутствовал, и дома оставался лишь маленький сын.

По обычаям русского гостеприимства был накрыт богатый стол, и благодаря обаятельной хозяйке быстро возникла атмосфера непринужденности. Конечно, рабочие вопросы здесь не затрагивались. Михаил Круссер, обладая прекрасными вокальными данными, пел русские песни и романсы, я ему подпевал, и в результате всё затянулось до поздней ночи.

Учитывая наше состояние, нас всех осторожно оставили ночевать в гостеприимной квартире. Утром, поблагодарив прекрасную хозяйку, мы расстались.

12. Работа в Главводпуть

В 1972 г. я получил предложение занять должность главного специалиста по дноуглубительным работам Главводпути МРФ РСФСР вместо уходившего Д.И. Горбунова – автора знаменитого «якоря Горбунова», с которым я познакомился во время моих командировок в Главводпуть и который впоследствии работал в Госплане СССР.



Дом на Пятницкой,
где жил Л.Н. Толстой

Вначале я отказался, так как без северных коэффициентов моя зарплата уменьшилась почти вдвое, однако после повторных предложений согласился. Основной причиной этого послужил наметившийся разлад в семейных отношениях.

В общежитии на Пятницкой меня поселили в комнате старой постройки на первом

этаже, с высоченным потолком и громадным окном, сидя у которого, я каждое утро брался. Помню, что в это же время по тротуару, вплотную к закрытому окну, проходила красивая девушка, видимо, студентка, которая через некоторое время стала с улыбкой со мной здороваться, и я отвечал ей тем же.

По вечерам я любил гулять по Пятницкой, где в старину был прославленный трактир, а если идти в сторону Москвы-реки, слева стоял низкий одноэтажный дом, в котором после кавказской кампании жил Лев Николаевич Толстой.

Поневоле вспоминались строки стихов Окуджавы:

«Как мне нравится по Пятницкой в машине проезжать!
Восхищения увиденным не в силах я сдержать.
Кораблями из минувшего плывут ее дома,
Будто это и не улица – история сама».



Здание Министерства речного флота РСФСР.
Слева здание ЦУМа (бывший Мюр и Мерилиз)

в метро после работы меня подхватывал людской поток и нес, сжимая со всех сторон, по длинным переходам станции до самого вагона, куда под давлением и вталкивал. Когда я приезжал в Питер, более свободное питерское метро воспринималось мною чуть ли не как провинциальное.

Главводпуть помещалось на шестом этаже здания Министерства речного флота на Петровке, 3/6, расположенного напротив ЦУМа. На работу я ездил на метро до станции «Площадь Свердлова», шел мимо Большого театра и ЦУМа до входа в министерство.

Надо сказать, я был захвачен не только красотой Москвы, но и стремительным темпом ее жизни. Помню, как после входа



Большой театр, справа ЦУМ (Мюр и Мерилиз). 1973 г.

От начальника главка Г.Л. Садовского, который, когда его доставали просьбами начальники БУП, кричал: «У меня не Мюр и Мерилиз», я узнал, что так назывался магазин голландской фирмы, располагавшийся ранее в здании ЦУМа. С тех пор для себя я именно так его и именовал.



Служба пути Главводпути МРФ РСФСР. 1973 г.

Слева направо: Н.И. Ильин, А.И. Кудряшов,
В.М. Антонов, Валюша – диспетчер,
М.П. Головушкин – начальник службы,
Г.Н. Лопатин

Кроме начальника службы пути М.П. Головушкина нас было еще пять человек, среди которых особо следует отметить Ростислава Николаевича Галкина – главного специалиста по судоходной обстановке: это был маленький, худой человек, лет под шестьдесят, с узким лицом, совершенно лысый и обладающий импульсивным характером.

Раньше он вместе с Головушкиным работал в Главвостоке – управлении, руководив-

шем всеми восточными БУПами.

Помню, как замначальника Главка С.А. Зернов, заходя в службу, садился спиной к окну на стул, стоящий между столами Галкина и Головушкина, и у него начиналась дискуссия с Галкиным, в результате которой Зернов бросал свои очки на стол Галкина, а тот с криком: «Вы самодур!» высакивал в коридор и начинал быстро ходить взад-вперед, после чего возвращался, и разговор продолжался уже в более спокойном тоне.

К сожалению, он вскоре умер от сердечного приступа. На похоронах меня поразила его жена – черноволосая красавица со скорбным лицом царственной особы, выше его ростом и на двадцать лет моложе. Головушкин рассказывал, что они поженились, когда он работал начальником русской партии, а она у него инженером.

На его место был назначен бывший начальник Рязанского техучастка Александр Иванович Кудряшов – ему было под сорок, а внешностью он походил на бывшего начальника Печорского БУП Клепицкого и президента Кеннеди. Он обладал чувством юмора.

Помню, как он рассказывал о визите в техучасток первого секретаря Рязанского обкома: «Подает он руку – как для поцелуя, а рука – мягкая, как оладушка».

Женат он не был, поэтому мы вместе с нашим диспетчером Валюшой Крашенниковой часто посещали Большой театр и только что открытый Дворец съездов, причем дефицитные билеты на спектакли доставала она по своим каналам. Часто ходил и в Третьяковку, которая была рядом с Пятницкой.

Кроме них, в службе было еще два старших инженера:

Г.Н. Лопатин и Н.И. Ильин.

Мой непосредственный начальник М.П. Головушкин был эрудированным специалистом, он никогда не лез на рожон, но обладал независимым характером. Однажды министр Кучкин вызвал его по поводу подготовки какого-то решения и в конце разговора сказал: «Сопливых во время целуют!», на что Головушкин, уходя, ответил: «Неизвестно, кто здесь сопливый!»

Он был открытым человеком, но любимой темой разговора было состояние его здоровья. Его жена Галина Романовна Романова – красавая представительная женщина возглавляла отдел кадров Главводпути.

Мне было поручено курировать 4 бассейна: Волго-Балтийский водный путь, Беломоро-Балтийский канал, Северное БУП и Печорское БУП.

Особое внимание ГЛ. Садовский уделял работам по увеличению гарантированной ширины с 50 до 80 метров на Волго-Балтийском канале, которое производилось за счет сметы эксплуатационных расходов, поэтому замначальника управления Л.С. Зуев ежедневно докладывал мне, какой объем выполнен за сутки, а я докладывал Садовскому.

Головушкин говорил, что это связано с возможностью присуждения Садовскому Государственной премии, так как именно он был инициатором этих работ.

На ББК Главк контролировал работы по разработке судового хода новым скалодробильным снарядом на Вологже в обход лимитирующего по ширине и радиусу закругления участка канала.

В Северном БУП под контролем находился весенний завоз грузов на реку Юг, а в Печорском – завоз грузов по Колве, реке Шапкина и для Вуктыльского газоконденсатного месторождения.

Во время командировок в бассейны я знакомился с организацией и местными условиями производства работ и приобретал знания, необходимые для правильной оценки ситуации в бассейнах.

На Волго-Балте я познакомился с работой высоконапорного электрического землесоса, который поднимал на бровку канала и отводил грунт по береговому грунтопроводу на расстояние нескольких километров; на ББК увидел, как работает построенный в Голландии скалодробильный снаряд; в Северном БУП побывал на новом землесосе производительностью 2500 кубометров в час.

По ББК я совершил поездку с начальником службы пути Михаилом Амигудом (впоследствии начальник ББК), хорошим еврейским парнем, знаяшим меня еще по институту, который постоянно обыгрывал меня в шашки и заставил охотиться на уток.

Дело было весной, во время открытия охотничьего сезона. Мы зашли на теплоходе в небольшое озерко, где садились и поднимались стаи уток. Убив одним выстрелом двух уток, я никакого удовольствия от этого не получил, но суп из них получился вкусный.

Больше всего на канале меня поразила работа судоводителей, ювелирно проводивших громадные суда река-море по узкому извилистому каналу со скальным дном и берегами.

С Северным бассейном меня знакомил начальник службы пути Анатолий Бусько. Во время командировки мы приехали на чешский землесос проекта 23-110, обсохший в связи с падением уровней воды в довольно узком ручье, впадающем в реку Северную Двину, где он делал платную работу по углублению его русла для отстоя флота.

Положение было сложное. Учитывая небольшую ширину ручья, я предложил перекрыть его намывной дамбой, в результате чего в ручье возникнет приточный подпор воды, и земснаряд всплынет, после чего его можно будет на буксире протащить через узкую перемычку.

Я был в Москве, когда мне сообщили, что земснаряд уже на вторые сутки вытащили именно таким способом. На Северной Двине я попробовал настоящую уху из стерляди...

Поездку по Волго-Балту я совершил с начальником управления В.К. Шурпицким и его замом Л.С. Зуевым на теплоходе, на котором были многие знаменитости, оставившие свои отзывы в гостевой книге теплохода. Помню, что там был и отзыв поэта Михаила Дудина в стихотворной форме.

Во время поездки Виктор Константинович Шурпицкий рассказывал о своей жизни, в том числе о работе во время войны начальником Невско-Ладожского техучастка, обслуживавшего Дорогу жизни, о том, как его утверждали в ЦК КПСС на должность начальника управления Волго-Балта, а вечером, после постановки теплохода на ночную стоянку, угощал посольской водкой.

Он был интересным и очень впечатлительным человеком. Часто, приходя в службу пути, после очередной головомойки от Садовского он говорил Головушкину: «Ну что, мне заявление писать?» На что тот, зная Садовского, отвечал: «Наплюй!»

Добрые отношения с ним сохранились у меня на долгие годы. Последний раз он поздравил меня с Новым годом в год своей смерти, когда я работал уже начальником Печорского БУП.

Надо сказать, что в Главводпути я познакомился с проблемами не только этих курируемых мною бассейнов, но и с проблемами всех российских бассейнов, поскольку для службы эти проблемы были общими.

Ежедневно Валюша, наш диспетчер, получала информацию о габаритах пути со всех бассейнов и составляла информационный бюллетень, который ложился на столы руководства нашего и других главков, министра и его заместителей.

Периодически в службу пути приходила главный гидролог Главвод-

пути Галина Петлякова – пожилая одинокая женщина, дочь знаменитого авиаконструктора тяжелого бомбардировщика Петлякова, и они с Головушкиным готовили запросы в Минэнерго по поводу недостаточных по-пусков с водохранилищ Волжского каскада, что ставило под угрозу судоходство по ЕГС, особенно на участке Городец – Горький.

Поскольку я курировал дноуглубительные работы во всех бассейнах, то был в курсе, какие участки в каждом бассейне являются наиболее сложными для судоходства. По объему дноуглубления на километр водного пути после участка Городец – Горький на Волге – 80 тыс. кбм шел участок Новосибирск – устье р. Томи на Иртыше – около 60 тыс. кбм и на третьем месте участок реки Печоры г. Печора – с. Усть-Уса – около 40 тыс. кбм.

Сведения о работе земснарядов, в целом по Главводпути, раньше в бассейны не направлялись, и управления пути в этом отношении варились в собственном соку, поэтому я впервые сделал анализ работы земснарядов, в котором, в частности, указал, на сокращение какого вида остановок необходимо обратить внимание в том или другом бассейне. Анализ был подписан Головушкиным и Садовским и направлен в бассейны.

Кроме того, я разработал единые для всех БУП новые формы анализа работы дноуглубительного флота, разбив его по проектам, что позволило сравнивать результаты работы земснарядов разных проектов в каждом бассейне и однотипных земснарядов в разных бассейнах.

Изучая вопрос планирования путевых работ в целом и показателей работы дноуглубительного флота, в частности, я пришел к выводу, что, если показатели устанавливают как плановые, они сразу начинают расти без каких-либо объективных причин для этого и сразу же падают, как только их отменяют, с одновременным ростом нового планового показателя.

Так было и с коэффициентом эксплуатации, и с введенным после него коэффициентом выполнения норм времени, что приводило к искажению действительных результатов работы, кроме того, объем путевых работ планировался в нереальных сметных ценах 1955 года.

Поэтому я написал рапорт Садовскому о необходимости при планировании путевых работ по обстановке и землечерпанию перейти на реальные цены 1974 года и определять плановый объем в сметных ценах, исходя из валовых, а не нормокубометрочасов, которые больше стимулируют приписки, чем инициативу командиров, однако он на это не пошел, так как это требовало согласования в Минфине РСФСР.

На меня была возложена также обязанность подготовки распределения по бассейнам флота, строящегося на предприятиях Главводпути и выделяемого Главводпути от предприятий пароходств по решению коллегии МРФ.

Однажды, когда на коллегии рассматривался этот вопрос, никого из

руководства Главка не оказалось на месте, в результате чего нам с предприятий пароходств ничего и не выделили. На партийном собрании Главка я выступил с критикой по этому поводу. Садовский очень расстроился и с виноватым видом оправдывался тем, что он отсутствовал по уважительной причине – был на совещании в Минэнерго, где решался вопрос судоходных попусков из Рыбинского водохранилища.

Надо сказать, что Георгия Львовича Садовского я уважал не только как специалиста, но и как человека, под внешней суровостью которого скрывался хороший человек с мальчишеским характером, которого порой выдавала его озорная улыбка.



Г.Л. Садовский – начальник
Главводпути Минречфлота

сравнению с ним, амбициозным мальчишкой, которого я даже не воспринимал всерьез. В то же время главного инженера Главка В.П. Александрова я уважал за его спокойствие и рассудительность.

Он обладал еще и уникальной способностью читать текст не построчно, а одним взглядом. Об этом я узнал, когда он, едва взглянув на принесенную мною бумагу, сразу же ее подписал. Я удивился и сказал, чтобы он ее прочитал, так как бумага важная. Он ответил, что уже прочитал и почти дословно пересказал текст письма, сказав при этом, что научился так читать по специальной методике.

Хотя на отчетах он не давал спуску начальникам БУП, если они, по его мнению, нарушали теоретические принципы производства путевых работ, но никогда не таил на них зла и не подвергал репрессиям.

Большой утратой для нас явилась смерть заместителя руководителя Главводпути С.А. Зернова, который был для нас не только руководителем и квалифицированным специалистом, но и доброжелательным старшим товарищем, готовым всегда прийти на помощь. Об этом я и говорил от лица работников Главводпути на церемонии прощания с ним в зале крематория.

Назначенный на его место К.С. Орлович-Грудков был, по

Во время работы в министерстве я познакомился со многими известными людьми. В службу пути заходил и бывший министр речного флота СССР Зосима Шашков, и Х.М. Полин – автор знаменитого «коэффициента плеса», к.т.н. Е. Рабкова, опубликовавшая совместно с д.т.н. Н. Ржанициным в журнале «Речной транспорт» статью «Метод оценки эффективности путевых работ на свободных реках», с которой я часто спорил, не говоря уже о маститых работниках министерства и начальниках БУПов, каждый из которых был личностью.

Помню, как начальник Волжского БУП Иваницкий, выходя после отчета от Садовского, возмущался, что у него на шее висят судостроительные заводы, а его дрючат за неправильно затрассированную капитальную прорезь объемом всего-то 100 тыс. кбм, на что начальник Енисейского БУП Зоммер привел анекдот, как врач говорит начальнику БУП, что на основании анализов у него беременность, а тот отвечает, что поскольку их постоянно ...ут, это вполне возможно.

Начальник Северного БУП Петровский перед отчетом в Главводпути посещал Большой театр, чтобы, как он говорил, набраться положительных эмоций перед приемом отрицательных. Сменивший его на этом посту А.С. Вильперт (сын бывшего начальника Печорского БУП в послевоенные годы С.И. Вильперта) был единственным из начальников БУП, непосредственно занимавшийся гидрологическим анализом и его применением при производстве путевых работ.

Работая в МРФ, мне приходилось участвовать в субботниках, на которых начальник Главводпути Г.Л. Садовский вместе со всеми подметал мост в районе УКИМа, массовках при встрече зарубежных гостей, на которые всем учреждениям давались разнарядки.

Помню, как при встрече югославского президента Тито, ехавшего, стоя рядом с Брежневым, в открытой машине, меня поразило, что он был ниже Брежнева, который сам был маленького роста.

20.06.1974 года я вместе с тысячами москвичей участвовал в прощании с маршалом Г.К. Жуковым. Людской поток, который проходил через ЦДСА, где был установлен его гроб, был поистине неисчерпаем.

Когда я уже вышел наружу, подъехали 3 правительственные ЗИЛа, в которых были Л.И. Брежnev, А.Н. Косыгин и Н.В. Подгорный. Они остановились метрах в десяти, и я их увидел только тогда, когда они вышли из машин, так как на первом сиденье рядом с шофером сидели сопровождающие генералы.

В общем, работа в Главводпути меня устраивала, но мои личные проблемы требовали перемены места жительства. Я развелся с женой, а во время отпуска в Ленинграде у меня официально появилась новая семья.

Моя жена – Нина Валентиновна – оканчивала последний курс на гидрофаке ЛИВТа, и нам нужно было определяться с местом жительства и местом работы.

О месте работы я договорился с начальником Иртышского БУП О.М. Стрельчена, который предложил мне должность замначальника Салехардского техучастка по путевым работам. Я согласился, так как это был район Крайнего Севера, где, как сказал Стрельчена, «с учетом больших северных коэффициентов у тебя зарплата будет больше моей».



Ленинградский дворец бракосочетания

мышленно-транспортного отдела обкома)

Но мою судьбу решал не только Садовский, но и партком министерства, так как я был членом партии. В парткоме были против моего увольнения, главным образом потому, что вместе со мной от министерства уходила и квартира, а без визы парткома министр приказ об увольнении не подписывал.

Наше министерство курировал Свердловский райком КПСС, где я получал новый партбилет в связи с обменом партбилетов, поэтому я пошел на прием ко второму секретарю райкома.

Я через Садовского подал заявление об увольнении на имя ministra. Садовский вызвал меня и был очень недоволен, но, когда я объяснил ситуацию, он не только понял меня, но и командировал в Амурское БУП, где уходил на пенсию начальник БУП, замначальника Главводпути К.С. Орловича, чтобы согласовать с партийными органами мое назначение на эту должность.

После возвращения Орловича Садовский вызвал меня, и тот в моем присутствии, доложил, что в обкоме партии ему сказали: «Варягов нам не надо! У нас уже есть кандидатура» (На должность начальника Амурского БУП был назначен заведующий про-

ПАРТИЙНЫЙ БИЛЕТ

№ 04798874

Фамилия Литонов
 Имя Виктор
 Отчество Михайлович
 Год рождения 1937
 Время вступления в партию декабрь 1970г.

Наименование партийного органа, выдавшего билет
Свердловский РК КПСС
гор. Москвы.



Дата выдачи 2 ноября 1973 г.

УПЛАТА ЧЛЕНСКИХ ВЗНОСОВ

1973 год

Месяц	Месячный заработок	Сумма взноса	Подпись секретаря
Январь			
Февраль			
Март			
Апрель			
Май			
Июнь			
Июль			
Август			
Сентябрь			
Октябрь	255	6-38	2. категория
Ноябрь	185	2-78	2. категория
Декабрь	225	4-50	2. категория

Это была красивая, интеллигентная женщина, которая внимательно выслушала меня, после чего набрала номер секретаря парткома Минречфлота и сказала, что меня нужно отпустить. Этого оказалось достаточно, чтобы партком завизировал, а министр подписал мое заявление. Так закончилась моя работа в Москве.

13. Работа в Салехардском техучастке Иртышского БУП

В Салехард я прибыл вместе с Ниной Валентиновной и после встречи с начальником техучастка И.М. Ковригиным, который временно, до сдачи в эксплуатацию строящегося деревянного восьмиквартирного дома, поселил нас в маленьком номере деревянной гостиницы, приступил к исполнению обязанностей заместителя начальника по путевым работам, а Нина Валентиновна заняла должность инженера.

Салехардский техучасток обслуживал низовья реки Оби, Обскую и Тазовскую губы, а также реки Полуй, Надым, Пур, Таз общей протяженностью 2450 км, и играл важную роль в обеспечении перевозок грузов для освоения мощных нефтегазовых месторождений в этом регионе, в том числе Уренгойского нефтяного на реке Пур и Надымского газового на реке Надым.

Дноуглубительные работы производились в Обской губе и на реках

Пур и Надым, причем земснаряды базировались в Омске, т.к. техучасток не располагал собственной базой для их ремонта. О важности техучастка свидетельствовал и тот факт, что в свое время здесь побывали С.А. Зернов и Г.Л. Садовский.

Обстановочные суда, обслуживавшие водные пути в разряде «О», представляли собой рыболовные тральщики, теплоходы проекта Р-376, морской буксир и самоходную баржу грузоподъемностью 600 тонн. Реку Полуй и причалы в Лабытнангах обслуживал теплоход проекта Т-101.

Я ознакомился с водными путями Салехардского техучастка и определил, какие проблемы являются первоочередными.

В Лабытнангах было множество причалов, которые нужно было трапить, однако, как я убедился, траление ограничивалось тыканьем наметки вдоль причала, поскольку никакого трала у теплохода не было.

Поэтому я прежде всего сконструировал траул, который крепился к штангам с обоих бортов теплохода в виде консольной конструкции из труб.

Общая длина траляющей части составляла 10 метров, и траул мог после окончания траления подниматься по штангам выше уровня воды и разворачиваться вдоль бортов, что позволяло выполнять работы по обслуживанию обстановки без его съемки. Правда, путевым мастером это было принято без энтузиазма, поскольку появились лишние заботы.

Другой первоочередной проблемой было недостаточное количество навигационных знаков в Обской губе, что не позволяло непрерывно определять положение судна при помощи секстанта. Чтобы ликвидировать «слепые» участки, в межнавигационный период нужно было изготовить 12 навигационных знаков высотой до 12 метров.

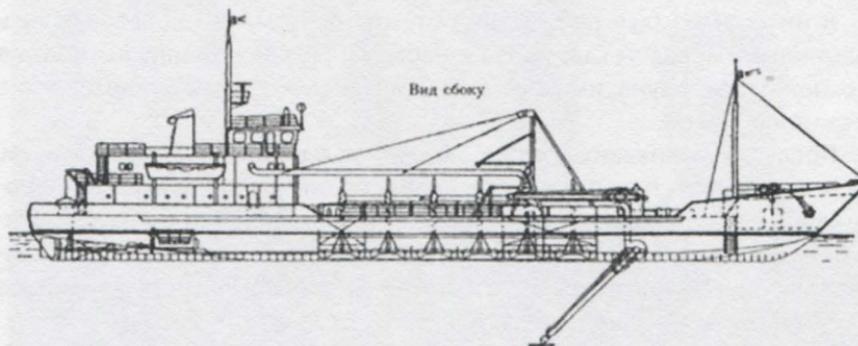
Это была сложная задача, т.к. каждый знак представлял из себя конструкцию на четырех опорах с промежуточными площадками и лестницами для подъема и обслуживания, устанавливаемого на самом верху ацетиленового фонаря. Древесину для изготовления знаков нужно было сначала ошкурить вручную, а поскольку каждый знак состоял из сотни деталей, каждую из них нужно было промаркировать, чтобы не перепутать при сборке на месте установки.

Для того, чтобы за одну зиму изготовить такое количество знаков, были задействованы и плавсостав, и инженерные работники техучастка, включая и меня, в результате чего уже в следующую навигацию все знаки были установлены и проблема ориентации судоводителей в Обской губе была решена.

Большое неудобство создавала невозможность своевременного определения уровней воды в Обской губе при переменных значениях приливных и ветровых сгонно-нагонных явлений.

Установленный самописец уровней воды был доступен обстановочной бригаде, но она не могла находиться у него постоянно, поэтому информация о глубинах быстро устаревала. К сожалению, приобрести самописец уровня воды, передающий информацию по радио, мы так и не смогли.

Еще одна проблема – производство дноуглубительных работ в Обской губе – была решена после поставки из Финляндии самоотвозного землесоса «Уренгой» класса «М-СП».



Самоотвозный землесос производительностью 600 м³/час. класса «★ М-СП»

Это был первый землесос такого типа в Минречфлоте РСФСР, и для его испытания и определения технической производительности в Минречфлоте была создана комиссия, которую возглавил д.т.н. А.С. Стариakov – руководитель лаборатории дноуглубления МОФ ЛИВТа, с которым я познакомился, еще работая в Москве, где он показывал мне свою лабораторию. В состав комиссии включили и меня.

На земснаряде во время двухнедельных испытаний мы с ним жили вдвоем в двухместной каюте и по вечерам беседовали «за жисть». Надо сказать, что со многими его взглядами я был не согласен, в частности, с тем, что продукцию «серого вещества» нельзя отдавать бесплатно.

Земснаряд имел трюм объемом 600 кбм и стреловую поворотную трубу, которая позволяла производить выброс пульпы за борт на расстояние 25 метров. Сосун был волочащийся и крепился к правому борту. На земснаряде был установлен счетчик кубатуры.

При работе в Наречинской Оби (южная часть Обской губы) мы столкнулись с серьезной проблемой. Дело в том, что в процессе работы сосун землесоса присасывался к илистому дну, в результате чего происходил срыв вакуума и поднятый на восьмиметровую высоту столб пульпы в напорном трубопроводе срывался вниз.

В результате этого на помпу обрушивался мощный гидравлический

удар, грозивший вывести ее из строя, от которого содрогался весь корпус земснаряда. Я предложил сделать в верхней части сосуна отверстие, через которое, в случае прилипания сосуна к грунту, могла поступать вода, предотвращая тем самым срыв вакуума.

Стариков не соглашался, считая, что это уменьшит всасывающую способность сосуна. Я доказывал, что этого не произойдет из-за относительно небольшого, по сравнению с зевом сосуна, размера отверстия, однако он стоял на своем.

Я никогда не был рабом авторитетов, поэтому, воспользовавшись временным отъездом Старикова в Лабытнанги, дал команду вырезать в верхней части сосуна, имеющего толщину 50 мм, квадратное отверстие со стороной 20 см.

После этого никаких срывов вакуума уже не наблюдалось, причем, как показывал счетчик производительности, она увеличилась, т.к. равномерность всасывания улучшилась. Приехав, Стариков мог бы дать команду заварить отверстие, но она бы не была выполнена, так как все почувствовали облегчение от того, что работа землесоса стала нормальной. Но Стариков был умным человеком и этого не сделал.

Большое впечатление произвела на меня природа за Полярным кругом: полярные сияния в Наречинской Оби, когда начинаются заморозки, а по берегу бродят стаи песцов, богатство вод, в которых водятся осетр, нельма, чир, щокур, сосвинская селедка и много других видов рыб, сильные ветры во время морозов выше сорока градусов, когда идешь домой с работы короткими перебежками от одного магазина до другого, и необъятная ширина нижней Оби и Обской губы.

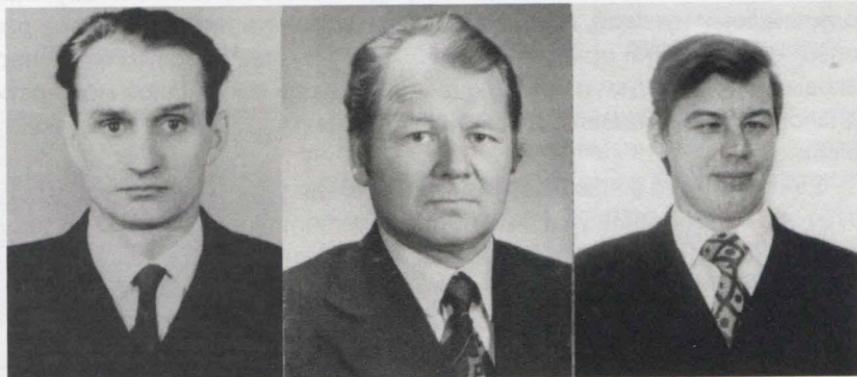
Коллектив техучастка был хорошим, причем многие были личностями свободолюбивыми и незаурядными. Начальник техучастка Иван Михайлович Ковригин был хорошим, но мягким человеком, не склонным идти на конфликты даже в интересах дела, и в производство путевых работ не вмешивался.

В общем, работа в техучастке меня устраивала, у меня родилась дочь, мы переехали в двухкомнатную благоустроенную квартиру в новом доме, но Нина Валентиновна заболела крупозным воспалением легких, и после длительной болезни ей нужно было сменить климат на менее суровый.

Я связался с начальником Печорского БУП И.В. Пугачевым, и он, согласовав мое назначение в Главводпути, предложил мне место начальника службы пути (начальник службы пути являлся номенклатурой Главводпути). О.М. Стрельчена был недоволен, но мое заявление об увольнении удовлетворил, и вот после Москвы и Салехарда в ноябре 1975 года я вновь оказался в Печоре.

14. Возвращение в Печорское БУП

До моего возвращения службу пути возглавлял А.И. Васильев, перешедший на работу начальником Троицко-Печорского техучастка. Это был хороший специалист, а главное, хороший и добрый человек, уважительно относившийся к людям. Он работал начальником всех трех технических участков и везде пользовался заслуженным уважением.



**Анатолий Иванович
Васильев**

**Василий Дмитриевич
Чиспанов**

**Виктор Михайлович
Иванов**

Стиль его руководства во многом был схож со стилем Г.Б. Соловьева. В службе пути работали инженеры В.М. Иванов и В.Д. Чиспанов, которые, хотя и не были аналитиками, но были крепкими практиками и безотказными работниками.

Ознакомившись с состоянием дел, я обнаружил, что за четырехлетний период моего отсутствия в Печорском БУП и гарантированные габариты пути, и проектные уровни остались без изменений, хотя в бассейн не без моей помощи поступило 2 многочерпаковых земснаряда проекта Р-010, 2 землесоса проекта 324 и обстановочные теплоходы проекта 391.

Исходя из важности стоящих перед управлением задач, я понял, что главное внимание следует уделить наиболее грузонапряженному участку реки Печоры г. Вуктыл – г. Печора, по которому производился интенсивный сплав леса в плотах и завоз грузов на Вуктыльское газоконденсатное месторождение.

15. Углубление Щугорского порога

О значении перевозок на Вуктыл свидетельствовал тот факт, что в пароходство регулярно прилетал из Москвы главный диспетчер Мин-

газпрома СССР, который отслеживал отправку грузов на Вуктыл, а она в период мелководья практически прекращалась, так как глубины здесь лимитировались Щугорским порогом.

Попытки углубления порога путем производства взрывных работ, которые делались вплоть до 1968 года, результата не дали, поскольку здесь нужно было равномерно снимать скалу на большой площади.

Я помнил, что скала на пороге представляла из себя слоистую породу, аналогичную той, которая встречалась мне в нижней Печоре при попытке разработки правого Кыкашорского рукава паровым многочерпаковым земснарядом и которую он не мог взять из-за малой мощности, однако при этом отдельные пластинки скалы от общей массы всё же отделялись.

С учетом этого мною было принято решение уже с начала навигации 1976 года попробовать углубить порог более мощным многочерпаковым земснарядом проекта Р-010, оборудованным тяжелой цепью с литыми черпаками, а для уборки вала, образующегося перед черпаками, задействовать дноочистительный снаряд (грунтозаборным экраном, предотвращающим его образование, мы оборудовали земснаряд только на следующий год).



А.А. Поплаухин

Несмотря на тяжелые условия работы команды при оглушительном лязге и скрежете черпаков и бросков земснаряда, малую толщину слоя скалы, снимаемого за один проход, разрывы литых черпаков, повреждения катков и угрозу повреждения рамы, эта работа, вопреки предсказаниям скептиков, была выполнена, и до наступления межени на пороге было получено приращение глубины 20 см.

В этом была огромная заслуга командира земснаряда А.А. Поплаухина, награжденного впоследствии орденом Трудового Красного Знамени.

На Щугорском пороге меня поразила чистота щугорской воды, когда на глубине более 3 метров виден каждый камешек, а на самой реке Щугор – «Первые ворота», из которых, пробив скалу, вырывается река (туда мы поднимались на теплоходе вместе с И.В. Пугачевым).



Разборка
Щугорского порога



Впереди черпаков – вал
из обломков скалы (снято
через слой воды 3 м)



Выгрузка обломков
скалы, извлеченных
дносарайдом



Грунтозаборный экран
на з/ч ПЧ-212

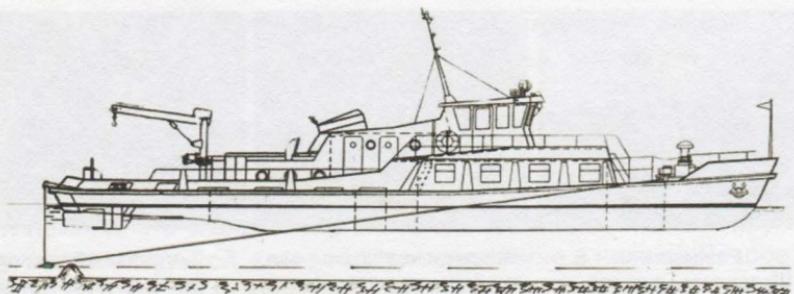
В следующую навигацию работы были продолжены. К этому времени мы оборудовали земснаряд грунтозаборным экраном, повысившим эффективность работы, и уже в 1977 году гарантированная глубина на участке р. Печоры г. Вуктыл – г. Печора, без учета созданного запаса под днищем судов для скальных грунтов, была повышена сразу на 10 см (до 120 см).

16. Разработка трала с крыловидной траляющей частью

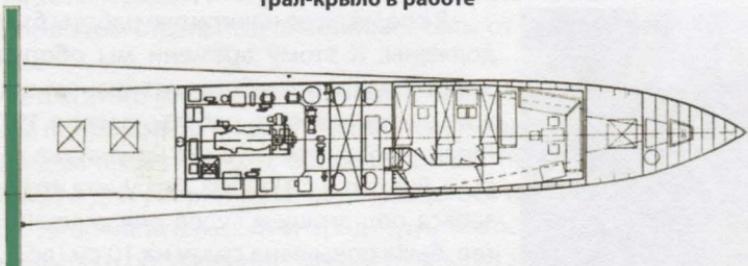
Поскольку при разборке порога судоходство не прекращалось, его всё время приходилось трализовать жестким тралом типа Волго-Балт с траляющей частью в виде тяжелой буровой трубы, подвешенной на тросах, которая из-за плохого обтекания потоком при небольшом увеличении скорости начинала подпрыгивать, поэтому скорость траления была низкой (менее 5 км/час).

Местное траление обстановочные бригады производили тоже с помощью этой тяжелой трубы, а облегчить ее вес было нельзя, так как она бы начала подпрыгивать при еще меньшей скорости траления. Это заставило меня искать новое решение.

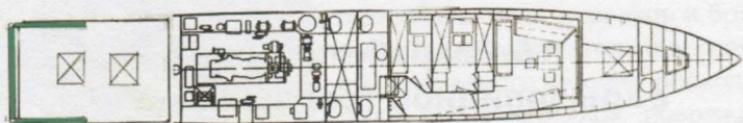
Так, для обстановочных теплоходов 391 проекта была разработана и рассчитана принципиально новая конструкция трала с траляющей частью в виде самолетного крыла. Она имела в несколько раз меньшее сопротивление движению и меньший вес, чем применяемая до этого труба, в связи с чем скорость траления увеличилась более чем вдвое.



Трал-крыло в работе



Трал-крыло в походном положении



Крыло за счет регулировочных отверстий устанавливалось в положение «антикрыло», что позволяло удерживать трал на заданной глубине не за счет его веса, а за счет скоростного напора воды на верхнюю часть крыла при его движении.

Тралящая часть, состоявшая из трех частей, имела шарнирную конструкцию, позволяющую укладывать среднюю часть трала по корме, а крайние – по бортам без его разборки, поэтому он не мешал обслуживанию судоходной обстановки.

В кормовой части теплохода была сделана площадка, на которой были установлены лебедки для подъема и опускания трала, кроме того, уширение кормовой части позволило расширить рабочую площадку для обслуживания буев.

17. Удлиненный лоток для многочерпакового земснаряда

Пришлось обратить внимание и на проблему подходов к берегу пассажирских судов. В связи с каменистыми берегами на участке реки Печоры г. Вуктыл – г. Печора подход пассажирской «Заря» к берегу был опасен, поэтому наиболее оптимальным решением было строительство грунтовых пирсов, выдвинутых в русло реки.

Поскольку их отсыпка шаландами была возможна только при высоких уровнях воды и требовала больших объемов работ, я, памятую опыт отсыпки полузапруд лонгкулуарным земснарядом на реке Ижме,

сконструировал и рассчитал удлиненный лоток для многочерпакового земснаряда ПЧ-15 с вантовым креплением его к мачтовой конструкции.

При помощи этого лотка длиной 15 метров можно было строить сооружения с минимальной шириной гребня и с меньшими объемами, что значительно упростило и удешевило их строительство.



**Удлиненный лоток на земснаряде ПЧ-15.
Отсыпка дамбы для подхода т/х «Заря»
у пристани Вои**

18. Решение проблемы Нижне-Канинского переката

Помимо Щугорского порога другой проблемой, с которой мне пришлось столкнуться в ту же первую навигацию, была проблема Нижне-Канинского переката.

Судовой ход здесь проходил по левобережной протоке, где располагалась Печорская лесобаза, берег которой был заставлен плотами, оставлявшими для движения судов лишь узкую полосу водного пространства, причем в межень при постановке земснаряда приходилось ограничивать движение судов.

Дно протоки было засорено топкой древесиной, тросами и железобетонными блоками, служившими якорями для плотов, поэтому работа земснарядов была малоэффективной.

Дно правой несудоходной протоки на большом протяжении было

сложено в основном из тяжелых гравелисто-галечных грунтов, а сама протока была мелководной.

Навигация 1976 года была исключительно маловодной, поэтому на Нижне-Канинском перекате и на заходе в протоку, и в самой протоке поочередно работали 6 земснарядов, которые выполнили 12 работ с объемом более 200 тыс. кбм.

В самый мелководный период, когда возникла угроза прекращения движения «Ракет», я выехал на работавший там земснаряд «Печорский-9»,



Самый мощный в бассейне паровой землесос «Печорский-9» проекта 592 производительностью 550 кбм/час постройки 1953 г.

оборудованный папильонажным наконечником, и сам давал команды на пропуск судов, исходя из ситуации. (В то время о задержке выхода в рейс пассажирского судна более чем на полчаса пароходство обязано было докладывать в министерство).

Конечно, такое положение вещей меня не устраивало, поэтому в межнавигационный период я запроектировал разработку капитальной прорези в правобережном рукаве и перенос туда судового хода.

Это было очень непростое решение.

Во-первых, прорезь объемом в полмиллиона кбм, преимущественно в тяжелых грунтах, нужно было разработать до наступления межени, чтобы открыть здесь судоходство, минуя левый рукав.

Во-вторых, нужно было предупредить Печорлесосплав, что отныне разработка захода в левый рукав будет производиться на платной основе, а это, учитывая его вес в республике, ставило под вопрос саму возможность такого решения.

В-третьих, Печорский горисполком решил в правом рукаве уложить со льда без заглубления уже сваренный трубопровод для выпуска сточных вод, пересекающий запроектированную прорезь.

Конечно, И.В. Пугачев, чтобы не входить в конфликт с государственными и партийными органами, мог бы отменить это решение, но он был смелым человеком и поддержал мое решение.

Мы написали письмо в Печорлесосплав, который сразу же пожаловался в горком КПСС. Не только написали письмо в Печорский горисполком, где указали, что выпуск сточных вод, уложенный без заглубления, будет поврежден при разработке прорези, но и предупредили об этом при личной встрече зампредгорисполкома Гераськина, однако, несмо-



Такой технике любые задачи по плечу

Это было внушительное зрелище, вызвавшее резкую реакцию Печорлесосплава, который поднял на ноги партийные органы. Поскольку И.В. Пугачев находился в отпуске, в горком партии вызвали главного инженера Б.В. Орлова, исполнявшего обязанности начальника, который взял с собой меня.

Первый секретарь был тоже в отпуске и его замещал второй секретарь Ю.Е. Беликов, там же присутствовал и гендиректор Печорлесосплава Ю.Л. Литvak, который начал свое выступление с того, что БУП вывело армаду земснарядов и демонстрирует свою мощь на разработке нового хода, в результате чего заход на Печорскую лесобазу обсохнет, а это вызовет срыв поставок леса.

Беликов его поддержал, сказав, что доложил ситуацию в обком, и там тоже против переноса судового хода от лесобазы, поэтому разработку нового хода надо прекратить.

Я попросил слова и сказал, что при необходимости разработаем заход на лесобазу, но на платной основе, а в левом рукаве поддерживать гарантированные габариты уже невозможно, поэтому, если мы не хотим прекратить судоходство, разработке нового судового хода альтернативы нет.

Орлов меня поддержал, после чего Беликов сказал, что обратится в Минречфлот, чтобы он дал свое заключение, а до этого работы следует прекратить.

Конечно, ожидать решения Минречфлота я не стал, и работа продолжалась. Когда черпаковый земснаряд подошел к трубе, прораб Володя Москвин вызвал меня и спросил, что делать. Я сказал, что надо выкопать вдоль трубы траншею, а затем черпаками столкнуть в нее трубу.

Так и было сделано, однако при сталкивании трубы в траншею она порвалась. Поскольку прокладка выпуска не была нами согласована,

тря на это, выпуск сточных вод был сброшен в прорубленную во льду майну. Стало ясно, что наши планы никто всерьез не воспринимает.

Началась навигация 1977 года. На разработку капитальной полторакилометровой прорези было поставлено сразу три многочерпаковых земснаряда и 700-кубовый землесос.

претензий к нам со стороны горисполкома не предъявлялось. Впоследствии городу пришлось прокладывать новый выпуск, уже заглубленный в траншею.

Представитель Главводпути прибыл уже к концу разработки прореzi, и ему ничего не оставалось делать, как доложить в горкоме о правильности нашего решения.

Работа была закончена до наступления межени, и, несмотря на то, что навигация 1977 года была еще более маловодной, чем предыдущая, Нижне-Канинский перекат был выведен из состава лимитирующих.

19. Повышение обеспеченности проектных уровней воды

Проанализировав состояние глубин на плесе р. Печора – с. Усть-Уса в маловодную навигацию 1976 года, которые значительно превышали дифференцированные, и построив графики связи между водостками Щугор и Кожва, я убедился в том, что за счет интенсивного дноуглубления на участке, в том числе и на водосту Кожва, произошла посадка уровней.

Такое положение вело к тому, что гарантированные глубины при проектном уровне легко выдерживались, однако фактическая обеспеченность проектного уровня резко снизилась, то есть возникла ситуация искусственного благополучия, с которой я не мог смириться, так как это лишало управление стимула для поддержания больших глубин и увеличения загрузки транспортного флота, да и работать в таких условиях было просто неинтересно.

Учитывая это обстоятельство, уже в 1977 году по моему предложению проектный уровень по водосту Кожва, впервые с 1960 года, был понижен на 15 см, а в 1978 году еще на 10 см и стал равным 0 графика водостста. (Впоследствии проектный уровень по водосту был понижен еще на 15 см, и от него поддерживалась гарантированная глубина 145 см, то есть фактическое приращение глубины составило 45 см).

Моя инициатива была поддержанна И.В. Пугачевым, который мне полностью доверял, а главный инженер Б.В. Орлов занимался строительством и в путевые работы не вмешивался, хотя по должности отвечал за их производство, видимо, понимая, что в этом не было необходимости.

Следует отметить, что Борис Васильевич был исключительно порядочным, хорошо воспитанным человеком и грамотным специалистом. Он разработал проект оградительной дамбы, защищающей поселок Путеец от затопления паводковыми водами, и проект увеличения грузо-

подъемности несамоходного дноочистительного снаряда с 10 до 20 тонн путем установки полиспаста. В отличие от многих «начальников», он не обладал начальническими амбициями и никогда не позволял эмоциям господствовать над разумом.

В связи со строительством железной дороги Сыня – Усинск возник новый грузопоток на участке реки Усы Усадор – устье, обеспечивающий стройку необходимыми материалами, однако в период межени перевозки прекращались из-за недостатка глубин выше г. Усинска.

По этому вопросу Пугачева вызвал к себе заведующий промышленно-транспортным отделом Коми обкома КПСС, однако он договорился, что поеду я как специалист-путеец.

После моего доклада о ситуации с поддержанием глубин на участке завотделом (не помню его фамилию) сказал, что необходимо обеспечить доставку грузов в Усадор на протяжении всей навигации. Я ответил, что в маловодную навигацию это сделать невозможно, а при средней водности – сложно, но можно.

В навигацию 1977 года на перекатах участка Усадор – Усинск было извлечено более 0,5 млн. кбм, что позволило и в эту, и в следующие навигации значительно улучшить здесь ситуацию с перевозками.

Видимо, поэтому в обкоме партии мне предложили занять должность начальника Печорского речного порта вместо Горохова, к которому имелись большие претензии, однако я отказался.

Предложение сменить место работы я получил и от начальника Печорского пароходства В.А. Макеева, когда там освободилось место замначальника пароходства по капитальному строительству, однако административная деятельность меня не прельщала, а моя работа устраивала, поскольку была творческой и, в частности, давала возможность анализировать гидрологию реки Печоры и использовать результаты анализа в текущей работе, хотя иногда анализ приводил к неожиданным результатам.

20. «Изобретение велосипеда»

Изучая данные о расходах воды по водпосту Щугор, я обнаружил, что в разные годы при одном и том же уровне наблюдаются разные расходы, а один и тот же расход проходит при изменении уровня на 40 см. Такую же картину я обнаружил по водпостам Троицко-Печорск и Усть-Цильма. Это открытие меня поразило, так как во время учебы в институте об этом нам не говорили, и проектный уровень, и проектный расход были для нас эталонами незыблемости.

Предприняв поиск в научно-технической литературе, я обнаружил книгу В.В. Федорова – нашего преподавателя гидрологии в ЛИВТе, изданную в 1953 году, в которой он описывал это явление, связанное с деформациями русла в районе водпоста.

Я помнил, как он, худенький спокойный человек небольшого роста, с седой шевелюрой, прохаживался у доски, заталкивая пожелтевшими от никотина пальцами ватку в гильзу папиросы (и он, и Гришанин во время лекции курили), и менторским тоном читал лекцию, и подумал: ну почему бы ему не сообщить нам об этом в то время!?

Наверное, составители учебной программы решили, что не стоит забивать головы студентов вопросами, которые делали проектный уровень на свободных реках неопределенной величиной и ставили под сомнение правомерность его применения. Конечно, повторить открытие тоже интересно, но жаль времени, потраченного на «изобретение велосипеда».

Теперь мне стали понятны слова начальника БУП А.Н. Клепицкого, который на разнос начальника Главводпути МРФ Г.Л. Садовского по поводу уменьшения глубин на Щугорском пороге по сравнению с предыдущей навигацией при тех же уровнях воды заявил, что на пороге поднялось дно. На что Садовский ему ответил: «Ну, Клепицкий, жди извержения!» Об этом, как всегда, с юмором, рассказывал И.В. Пугачев.

Конечно, дно на пороге осталось на месте, а вот уровни воды за счет намыва русла в створе вод поста поднялись, в то время как в верхней части порога они, так же, как и глубины, остались прежними и стали непропорциональными с прошлогодними.

Надо сказать, что семидесятые годы были временем, когда в журнале «Речной транспорт» широко обсуждались вопросы теории и практики путевых работ и на его страницах возникали целые дискуссии.

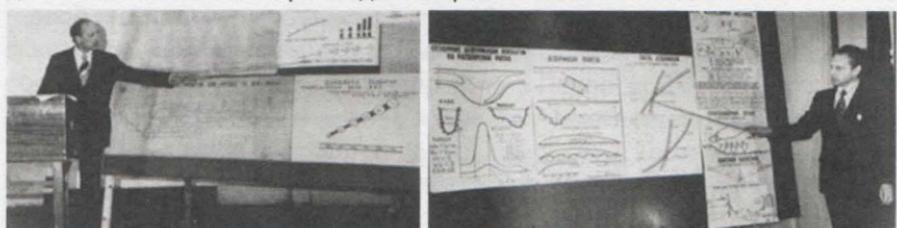
Помню, как я выступил с критикой статьи начальника Северного БУП А.С. Вильперта, предлагавшего для обеспечения подготовки перекатов к межени внедрить жесткое планирование эксплуатационного дноуглубления в подготовительный период, ориентируясь на минимальные сроки спада паводка.

Я же поддерживал существующую систему, позволяющую производить переключение земснарядов с капитальных на эксплуатационные работы в зависимости от прогноза и фактического характера спада уровней воды.

После опубликования моей статьи мне позвонил мой старый знакомый – доцент ЛИВТа Я.Л. Ослянский, который от лица профессора А.И. Чекренева и от себя лично поблагодарил за поддержку их методики. В числе

прочих я опубликовал статьи об определении многолетней обеспеченности проектных уровней воды в условиях их посадки и изменении системы планирования путевых работ, которые также вызвали дискуссию.

В то время в Печорском БУП проводились конференции НТО, где пропагандировались новейшие разработки в области производства путевых работ и подсобно-вспомогательной деятельности, которые внедрялись в производство, в том числе грунтозаборный экран конструкции А.С. Старицова. С помощью него можно было производить разработку каменистых перекатов без образования вала из камней перед черпаками, пригрузка черпаковой цепи для разработки скальных грунтов, устройство для автоматической перекладки якорей на мотозавознях и т.п.



На конференции НТО. Докладчики В.И. Гольдберг и В.М. Антонов

Практиковались командировки по линии НТО в другие бассейны не только работников линейных организаций, но и работников Главводдпути.



Руководство Главводдпути в командировке на Печору.

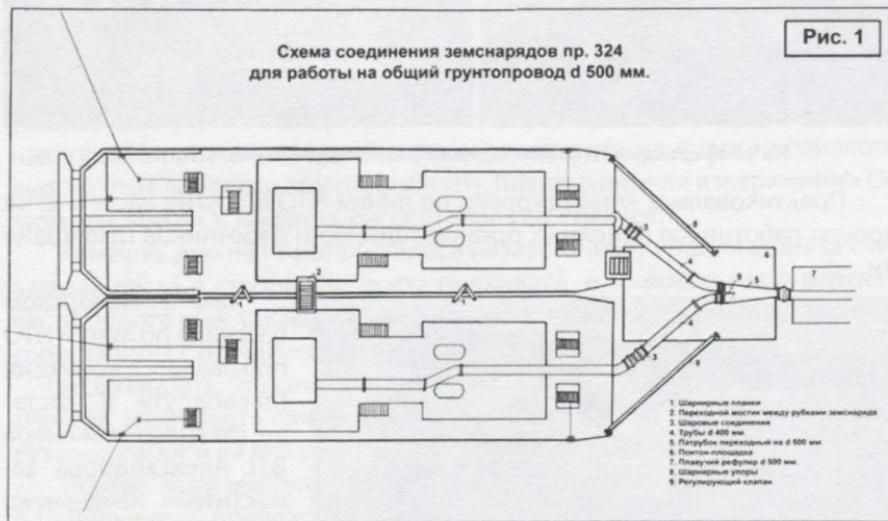
Слева направо: М.П. Головушкин – начальник службы пути Главка, И.В. Пугачев – начальник Печорского БУП, М.П. Щилов – замначальника Главка, В.П. Александров – гл. инженер Главка

Так, в Печорском бассейне по линии НТО побывала комиссия Главводдпути в составе главного инженера В.П. Александрова, заместителя начальника Главводдпути М.П. Щилова и начальника службы пути М.П. Головушкина. Конечно, кроме изучения опыта работы Печорского БУП деятельность комиссии включала в себя и неофициальную часть программы.

21. Создание землесоса-катамарана

Маловодные навигации 1976–1977 годов, когда транзитные глубины на лимитирующих перекатах снижались до 110–120 см и земснаряды проекта 23-110 производительностью 700 кбм в час, имея осадку 130 см, не могли их пройти, привели меня к мысли создать землесос той же производительности, но с осадкой менее 1 метра, объединив два землесоса проекта 324 производительностью по 350 кбм в час.

Кроме повышения оперативности разработки перекатов это давало большой экономический эффект, поскольку почти вдвое сокращался штат команды, вместо двух рефулеров диаметром 400 мм требовался всего один, правда, диаметром 500 мм, и высвобождалась одна брандвахта. Для этого необходимо было решить ряд технических вопросов, в том числе:



– проектирование и изготовление приставки для размещения переходного коллектора двух труб диаметром 400 мм на одну трубу диаметром 500 мм и перекидного клапана, позволяющего не только обеспечивать совместную работу двух земснарядов, но и работу одного в случае выхода из строя другого;

– разработка конструкций шарирных соединений корпусов земснарядов между собой и приставкой, обеспечивающих их работу при ветре и волнении, без повреждений;

– обеспечение возможности в случае необходимости одновременной работы двух папильонажных лебедок с каждого борта вместо одной.

Как и в случае с тралом, все расчеты и чертежи пришлось делать самому, что не представляло для меня особых трудностей.

При рассмотрении проекта на техническом совете БУП с резкой критикой выступил замначальника управления по флоту В.И. Гольдберг, заявивший, что работа на общий рефулер приведет к перегрузке главных двигателей земснарядов. Я сказал, что, по моим расчетам, этого не произойдет, однако он остался при своем мнении и обратился в Главводпуть, чтобы оно запретило это переоборудование.

По предложению И.В. Пугачева техсовет принял решение: в межнавигационный период выполнить необходимые работы по реализации этого проекта, а в навигацию 1978 года для определения рабочих характеристик спаренного землесоса провести теплотехнические испытания.

Практически такое же решение было принято и в Главводпуть, которое поручило Северному БУП направить в Печорское БУП своих специалистов и произвести испытания землесоса независимо от нас.

Поскольку землесосы проекта 324 зимовали в Троицко-Печорске, я выехал туда с чертежами для производства работ по переоборудованию и провел совещание с руководством техучастка и комсоставом этих землесосов, которые были настроены критически, поскольку интенсивность труда возрастила, а зарплата хотя и увеличивалась, но ненамного.



Рис.2



Рис.3

Соединение двух грунтопроводов
 $D = 400 \text{ мм}$ через грунтовый клапан и
конический патрубок в один грунтопровод
 $D = 500 \text{ мм}$ на з/с ПЧ-304/316

Первые испытания спаренного землесоса
в навигацию 1978 г. Слева направо:
А.А. Сбоев, В.Н. Шаньгин, М.М. Удалов и
первый командир землесоса Л.В. Рыжков

В навигацию 1978 года землесос-катамаран под командой его первого командира Льва Васильевича Рыжкова приступил к работе. До начала работы теплопартией БУП были проведены теплотехнические испытания, которые подтвердили сделанные мною расчеты и доказали, что главные двигатели земснаряда работают без перегрузки. Такие же выводы были сделаны и специалистами Северного БУП. Вскоре был введен в строй и второй землесос-катамаран.



Спаренный землесос на прк. Петельдино. 1978 год

Впоследствии по плану модернизации Главводпути главные двигатели на землесосах проекта 324 были заменены на более мощные, и земснаряд-катамаран в случае необходимости мог работать с превышением номинального числа оборотов и на песчаных грунтах давать производительность до 850 кбм в час. Однако поскольку это вело к увеличению удельного расхода топлива, номинальное число оборотов помпы и техническую производительность земснаряда оставили без изменения.

В этот период нам приходилось решать вопрос полной замены парового флота. Из опыта работы в Главводпути я знал, что на поставки нового флота, за исключением небольшого числа малоэффективных землесосов проекта 324, рассчитывать нельзя, а вот получить высвобождающийся флот (в основном 1000-кубовые землесосы проекта 23-112) из центральных бассейнов, куда поставлялись новые землесосы производительностью 2500 кбм в час, можно.

Поэтому мы организовали целый ряд писем в Минречфлот РСФСР за подписью первого секретаря Коми обкома КПСС с просьбой поставить в бассейн эти землесосы – как для замены парового флота, так и для подготовки участка р. Печоры г. Печора – г. Нарьян-Мар к переходу к гарантированной глубине 160 см.

С 1980-го по 1989 год в бассейн поступило три бывших в эксплуатации землесоса проекта 23-112 и один – проекта 23-110. Конечно, эти землесосы были не новыми, имели осадку 143 см, но других вариантов просто не было.

В 1989 году в бассейн поступил самоходный землесос проекта Р-161 производительностью 1000 кбм в час из новой постройки.



Один из самых мощных в бассейне землесос «Печорский-1009»
производительностью 1000 кбм/час

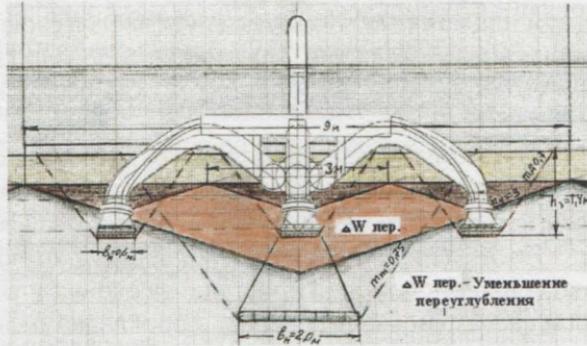
С поступлением мощных землесосов проблема замены парового флота была решена и управление могло приступить к подготовке увеличения гарантированной глубины до 160 см.

При работе тысячников, которые были оборудованы всасывающими наконечниками конструкции Пухова, в период мелководья возникла проблема их заглубления в грунт, так как при большой длине всасывающей трубы и большой ширине наконечника он практически плашмя ложился на грунт и не всасывал его. Об этом мне сообщил командир тысяченника А.Н. Шеронов.

Пришлось срочно разрабатывать проект трехсосунового наконечника, обеспечивающего заглубление сосуна в грунт при любом мелко-



А.Н. Шеронов



Трехсосунный наконечник

водье, причем для бесперебойной работы на гравелистых грунтах трубы ветвей сосуна были сделаны изогнутыми для преодоления без задева-

ний гребня мгновенного откоса между соседними соснами. Установка этих сосунов позволила, кроме того, резко увеличить производительность земснарядов по разрабатываемой площади.

Следует отметить, что обеспечить техническое обслуживание и ремонт увеличивающегося флота Управления было бы невозможно без развития ремонтной базы, которое производилось по инициативе В.И. Гольдберга. Были построены новый корпусный цех, лесозавод, материальный склад и слип. Строились брандвахты, было начато строительство обстановочных теплоходов.



А.В. Круссер и Л.А. Чупров у строящегося корпусного цеха



Т.А. Гринь и В.Н. Шаньгин

Это отдельная тема, которая должна найти развитие в воспоминаниях А.В. Круссера, который, будучи начальником техотдела, наряду с талантливым конструктором Л.А. Чупровым и инженером от Бога по капитальному строительству Т.А. Гринем, который, после ухода В.И. Гольдберга, в роли замначальника управления принимал в этом непосредственное участие.

Я только скажу, что служба пути внесла свою лепту в проектирование и строительство слипа. Мы запроектировали слип таким образом, чтобы его строительство и ремонт можно было осуществлять «сухим способом».

Для этого в процессе разработки котлована слипа земснарядом были намыты ограждающие его дамбы со свободным участком для захода судов, который при необходимости перекрывался грунтом.

После перекрытия и откачки воды из котлована можно было уже в надводном положении приступить к окончательной планировке наклонной части слипа бульдозером и прокладке рельсов для слиповых тележек при его строительстве или производить ремонт и замену рельсов во время эксплуатации.

Конечно, не всё было гладко, поскольку установленный для откачки котлована насос не спрятался с фильтрационными водами, и пришлось устанавливать еще один, но в конечном итоге работа была выполнена.

22. Случайные зимовки

В советское время работа обстановочного, а зачастую и дноуглубительного флота продолжалась до появления ледовых явлений, что при раннем ледообразовании было чревато возможностью случайных зимовок.

Впервые мне, будучи главным инженером БУП, пришлось столкнуться с этой проблемой осенью 1970 года, когда обстановочные теплоходы Нижне-Печорского техучастка, не дойдя несколько километров до затона Щельяюр, вынуждены были остановиться у левого берега, в районе п. Плотник Нос, из-за наступившего ледостава, а выйти из затона им на помощь было невозможно, так как выход до дна был забит заторным льдом.

Чтобы определиться в обстановке, я вылетел в Щельяюр, где начальником был недавно назначенный на эту должность А.П. Терпилко. Он уже договорился о вытаске судов на берег при помощи бульдозера, однако ожидал нашего решения. Погода была крайне неустойчивая с температурой, близкой к 0°C, и мы решили с вытаской повременить.

Через два дня я проснулся в гостинице от шума дождя и дал команду готовить наиболее прочный теплоход «Гриф» к выходу из затона. Теплоход был уже подготовлен, и я находился на его борту, когда на реке прорвало затор и уровни воды резко упали, однако затор в устье затона остался на месте.

Мы начали разрушать затор теплоходом из затона, как вдруг затор прорвало и наш теплоход вместе с массой заторного льда оказался в реке, в левой части русла, а т.к. заторный уровень воды в затоне был на несколько метров выше уровня воды в реке, образовалась гигантская воронка шириной с русло реки, на краю которой наш накрененный теплоход по спирали затягивался к ее центру. Я крикнул капитану, чтобы он дал полный газ, и теплоход, дрожа от напряжения, стал постепенно выходить из воронки, а затем произошло ее схлопывание, но нас лишь слегка подбросило.

Надо отдать должное капитану теплохода «Гриф» Владимиру Фроловичу Батманову, проявившему выдержку в сложной ситуации. После прорыва затора все обстановочные суда зашли в затон.

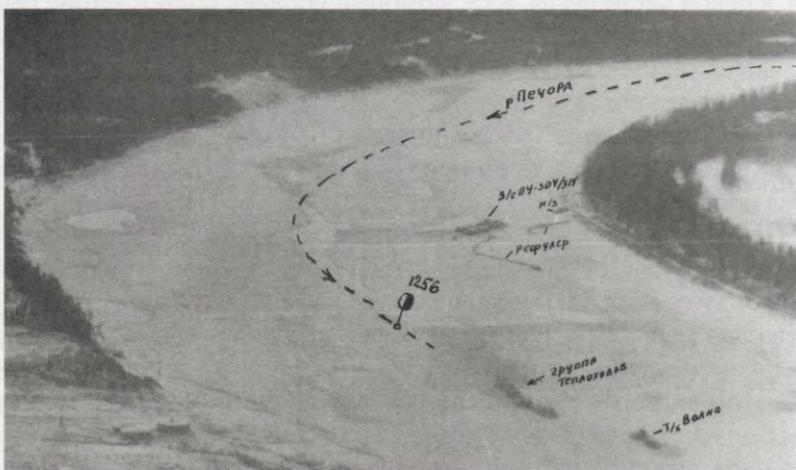
Первая случайная зимовка двух землесосов во время моей работы начальником службы пути произошла в 1976 году в районе Нефтепечорска. Для организации работ по отстою флота весной 1977 года на земснаряды был направлен бывший командир-наставник Василий Максимович Дементьев, который, находясь на пенсии, изъявил желание поработать. Земснаряды успешно отстоялись, однако он сам после этого получил ин-

фаркт и умер. Его доставили на теплоходе в Управление, где и состоялись его проводы в последний путь.

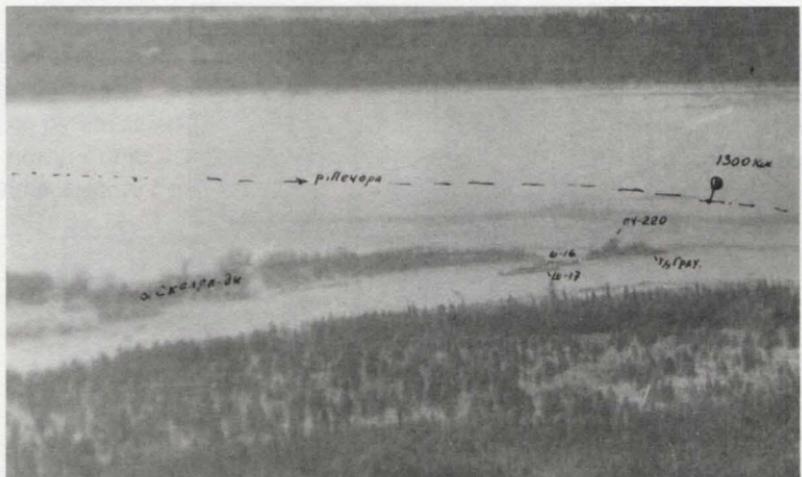


Положение судов при ледоставе на 1172 км

Наиболее крупная случайная зимовка произошла в 1985 году. Тогда в связи с ранним ледообразованием практически весь флот Троицко-Печорского техучастка зазимовал в реке, в том числе 12 единиц вместе с землесосом ПЧ-313 в районе Кузьдивожа, 11 единиц вместе со спаренным землесосом на 1256 км и 4 единицы земкаравана ПЧ-220 в районе острова Скаляп.



Положение судов при ледоставе на 1256 км



Положение судов при ледоставе на 1300 км

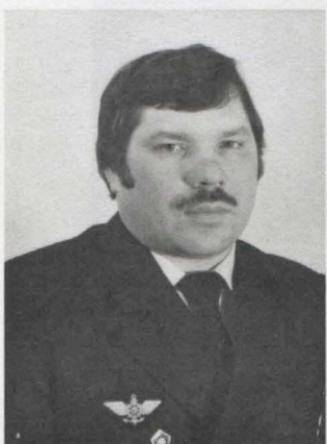
Для оценки ситуации я вылетел из Печоры на самолете и сфотографировал все места остановки флота. Наиболее опасная ситуация была

зарегистрирована на 1256 км, где флот застрял на середине реки. Здесь было необходимо делать майны во льду и подтаскивать теплоходы к берегу. Кроме того, поскольку берег был ровным и никаких укрытий от ледохода для флота не было, это требовало строительства ледозащитной дамбы, за которой мог бы отстояться флот.

Я разработал конструкцию грунтовой дамбы, а осуществлял ее строительство командир катамарана В.В.Чирков при помощи арендованного в совхозе бульдозера.

Перед наступлением весеннего ледохода я вновь, уже на вертолете, облетел и сфотографировал все места случайных зимовок и высажился на 1256 км, где и стал ожидать ледохода. Когда начался ледоход, я находился в рубке катамарана, непосредственно за возвведенной дамбой.

Громадное ледяное поле двинулось на дамбу, срезая ее гребень, но одновременно приподнимаясь, так как внутри дамбы находился грунт, промороженный по нашему предложению за счет полива его водой в процессе строительства.



В.В. Чирков



До начала ледохода на 1256 км



Напор льда на дамбу



Отстоялись

В результате подъема льдина на гребне дамбы разломилась, а верхняя ее часть стала подниматься выше разлома и, ломаясь, увеличивала высоту дамбы, в результате чего перед дамбой возник торос льда высотой до рубки земснаряда, который и отклонил движение льда от дамбы.

Когда стало ясно, что угроза флоту здесь миновала, я на теплоходе «Волна» вместе с ледоходом спустился до Кузьдибожской группы флота.



На выручку (1172 км)



В ледовом плену (1172 км)

Там весь флот оказался прижатым к правому берегу и заторошен, и чтобы добраться до него, пришлось прокладывать путь через поле заторного льда шириной более 300 метров.

В первую очередь освободили от торосов теплоход «Орлан», после чего приступили к вытаске остального флота.

Самое неприятное заключалось в том, что нефтянки с дизтопливом оказались на каменистом приплеске и их вытаска грозила пробоинами в днищах и утечкой топлива. Главный инженер Троицко-Печорского техучастка, руководивший отстоем этой группы флота, в письменном виде запретил их стаскивание.

Поскольку с падением уровней воды риск пролома при их съемке

увеличивался многократно, пришлось взять ответственность на себя и стаскивать их теплоходом «Волна». К счастью, всё обошлось благополучно. Отстой многочертакового земснаряда в районе Скаляпа опасений не вызывал, поэтому я вылетел в Печору.

23. Паводок 1979 года

Вспоминая природные катаклизмы, влияющие на деятельность управления, нельзя обойти стороной катастрофический весенний паводок 1979 года, когда по водостоку Кожва был зафиксирован максимальный уровень за весь период наблюдений (10,19 м над 0 графика водостока), а в результате прорыва в затон Путеец заторного льда весь флот, находящийся там, был вынесен на реку или выброшен на берега затона.

О возможности прорыва льда в затон еще в навигацию 1978 года мне докладывал прораб В.А. Москвин, который сказал, что весенним ледоходом на протяжении более 100 м разрушена пойменная бровка, отделяющая реку от озерков, непосредственно примыкающих к затону. Головную часть затона ограждала грунтовая дамба небольшой высоты и ширины, причем она не могла защитить затон от проникновения льда в затон сбоку, непосредственно за дамбой.

Было принято решение в межнавигационный период в месте размыва берега произвести отсыпку грунтовой дамбы на отметку пойменной бровки бульдозерами с креплением гребня и откосов стволами деревьев с пригрузкой камнем, а в самом затоне бульдозерами и экскаватором отсыпать продольную дамбу, примыкающую к головной и ограждающую затон от проникновения льда сбоку.



Перед паводком 1979 г. Отсыпка и крепление дамб на пойменной бровке и в затоне

На эту работу был мобилизован весь мужской состав службы пути и техотдела ВПТУ, и она была выполнена, но реального результата не дала в связи со сложившейся ситуацией.

Дело в том, что в результате затора в районе д. Соколово всё русло реки до Кожвинского порога и выше было до дна забито льдом, поэтому громадная масса напирающего сверху льда перевалила через низкую и узкую правобережную пойменную бровку в районе головы затона Путе-ец и продолжала движение по пойме и затону, уничтожая всё на своем пути.

Так, был полностью уничтожен лес, стоящий перед головной дамбой затона и предохранявший его от льда, а поскольку уровень воды на 1,5 метра превысил максимально наблюдаемые до этого уровни по водострую Кожва, наша грунтовая дамба в голове затона была затоплена и сразу же размыта.



Вид на головную дамбу затона до прохождения ледохода 1979 г.
Выше дамбы виден лес

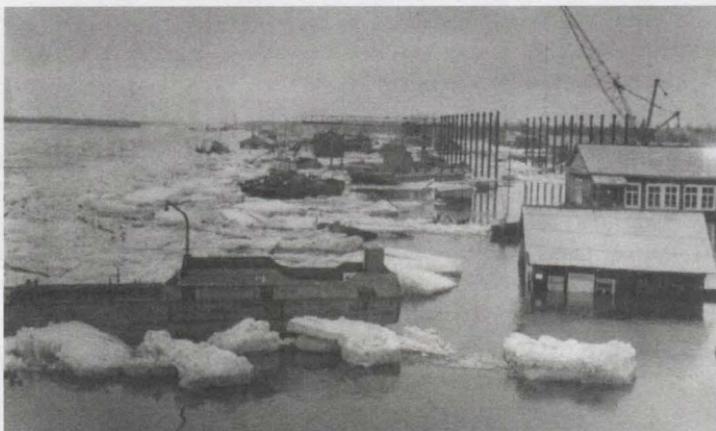


Вид на головную дамбу затона после ледохода.
Лес и дамба (показано пунктиром) уничтожены

Следует отметить, что и ширина дамбы, как показали позднейшие расчеты, была недостаточной, чтобы противостоять напору заторного льда.



Паводок 1979 г. Флот пока в затоне



После прохождения льда по затону

Получив эту информацию, мы собрались у Пугачева, чтобы наметить план наших действий. Прежде всего необходимо было уточнить ситуацию. Так как в связи с затоплением дороги на Путеец и самого Путейца попасть туда и на флот, вынесенный на реку, можно было только на вертолете, мы решили заказать вертолет, и я вылетел на нем в Путеец. Сначала вертолет завис около блока цехов, и я по веревочной лестнице спустился в бродовых сапогах на затопленную землю. Пол цеха был затоплен, а станки полузатоплены.

Встретившись с работниками техучастка, которые находились в конторе, я понял, что они не владеют информацией о состоянии флота, поэтому я сел на вертолет и стал облетать суда, вынесенные на реку и заторошенные недалеко от устья затона.



11 мая 1979 г. Флот техучастка и краны РЭБ Коминефть заторошены у правого берега реки ниже устья затона. Перед вторым слева краном счал земснарядов ПЧ-9, ПЧ-710, ПЧ-205, ПЧ-221. Вертолет доставил кислород и металл для заделки пробоины на ПЧ-205 и садится для съемки людей с аварийной брандвахты

Здесь находились почти все земснаряды, которые имели те или иные повреждения, а наиболее сложное положение было на многочерпаковом земснаряде ПЧ-205, получившем большую пробоину в днище, которая была наскоро заделана. Поэтому сюда нужно было срочно доставить сварочный аппарат и металл для заделки пробоины, кроме того, все команды земснарядов следовало обеспечить продуктами питания до того момента, когда их забуксируют в затон.

Прилетев в Печору, я доложил обстановку И.В. Пугачеву. Через УРС получили продукты, сварочный аппарат взяли в РЭБ и доставили всё это на суда. Кроме того, было принято решение просить помощи теплоходами у других организаций для поиска и заведения в затон флота, вынесенного на реку.

На нашу просьбу откликнулись ПНГР и Печорлесосплав. На каждый теплоход был посажен работник службы пути (в том числе и я) или техучастка, и мы собирали флот аж до самого Нарьян-Мара. Благодаря принятым мерам весь флот, за исключением колесного буксировщика, поврежденного ледоходом в затоне, удалось сохранить.

Для расследования этого случая прилетел главный инженер Главводпути В.П. Александров, которому наши «друзья» из пароходства внушили мысль, что во всем вина БУП, которое не обеспечило безопасный отстой флота. К сожалению, в это время я занимался поисками флота на реке и не мог сказать ему пару ласковых слов по этому поводу.

24. Проектирование и строительство ледозащитной дамбы в затоне Путеец

Тем не менее, я понимал, что проблема безопасного отстоя флота в Путееце после размыва пойменного берега и уничтожения лесного массива в голове затона выдвигается на первый план. Необходимо было построить надежную ограждающую дамбу, которая во всех случаях обеспечивала бы безопасность флота, зимующего в затоне.

Было ясно, что дамба должна ограждать затон от ледохода как в головной, так и в обращенной к реке боковой части затона и во избежание размыва должна быть незатопляемой при любых уровнях воды, а вот вопрос о ширине дамбы оставался открытым.

Рассчитав статические и динамические нагрузки от навала ледяного поля и зажорного льда, я установил, что расчетная ширина головной дамбы должна быть не менее 20, а продольной – не менее 15 метров, после чего составил проект дамбы, ограждающей акваторию отстоя нашего флота.

Учитывая большие объемы работ по ее возведению и необходимость завершения ее строительства в текущую навигацию, я предложил Пугачеву взять в аренду плавкран у Печорского порта, что и было сделано. Дамба была построена, и проблема безопасного отстоя была решена.

К нашему управлению была неравнодушна не только водная, но и воздушная стихия, когда в результате смерча, пронесшегося над Путецием, большая часть сруба строящегося 16-квартирного жилого дома была поднята ураганом и положена рядом, а старый деревянный лесозавод был полностью разрушен.



Работа урагана:
снос 16-квартирного дома

Работа урагана: разрушенный лесозавод

Но эти испытания лишь закалили нас: вместо хилой дамбочки была построена надежная ледозащитная дамба, а вместо ветхого деревянного лесозавода был возведен мощный лесозавод из железобетона.

25. Разработка проекта добычи ПГС для Печорского порта

Следует остановиться еще на одной проблеме, связанной с добычей ПГС. Ее неконтролируемая добыча на ряде рек России – Иртыше, Каме и других – привела к посадке уровней, обсушке водозаборов и другим негативным последствиям, поэтому Минречфлот РСФСР дал указание согласовывать разработку русловых карьеров только при наличии проектов, содержащих расчеты посадки уровней и компенсационные мероприятия по ликвидации вредных последствий их разработки.

В Печорском бассейне добыча ПГС осуществлялась Печорским портом ниже деревни Бызовой и в районе о. Середовой. Пароходство и порт были поставлены в жесткие условия, так как навигация была на носу, а проекта у них не было, поэтому порт предложил мне сделать такой проект на договорной основе. Пугачев этот вариант одобрил и согласовал начало разработки карьеров в навигацию 1982 года до завершения проекта.

Приступив к работе над проектом, я установил, что нормативных документов по проектированию карьеров не существует, поэтому обратился за консультацией к профессору ЛИВТа К.В. Гришанину, но он лишь подтвердил этот факт. Я решил, что просадку уровней от разработки карьера можно рассчитать так же, как для дноуглубительной прорези, поскольку карьер от прорези отличается лишь большими габаритами, и выполнил этот расчет.

После этого разработал проектные мероприятия по ликвидации вредных последствий разработки карьера и определил приведенную стоимость работ в сумме 100 тыс. руб., которую порт должен нам ежегодно компенсировать. Конечно, предусмотренные проектом выправительные сооружения мы не строили, а ограничивались только производством дноуглубительных работ.

Благодаря этому проекту мы получили надежный источник доходов. Даже в перестроечные годы, когда у порта не было денег, он расплачивался мытым гравием (до 6 тыс. тонн в год). Этот гравий мы использовали при реконструкции ледозащитной дамбы, а в 2004 году для подсыпки территории предприятия в Путейце. В районе блока цехов и конторы на него были положены железобетонные плиты, что позволило избавиться от грязи в период распутицы.

Конечно, жизнь Управления была неотделима от жизни страны. Я вместе с большинством народа с удовольствием слушал речи первого секретаря ЦК КПСС Горбачева, который говорил о перестройке и демо-

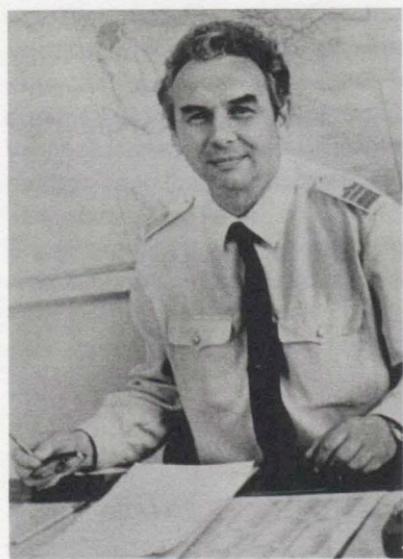
кратизации общества, причем в отличие от прежних руководителей говорил не по бумажке.

Впрочем, вскоре я стал замечать, что суть его двухчасового доклада, если отбросить риторику, можно было изложить двумя-тремя предложениями. Тем не менее, мы были в состоянии эйфории и не предполагали, что нас ожидает в результате этой перестройки в ближайшем будущем.

Однако старые нормы и правила еще продолжали действовать, в результате чего главного инженера БУП Б.В. Орлова, после того, как его вторая дочь так же, как и первая, вышла замуж за иностранца, лишили доступа к секретной информации, а это автоматически вело к оставлению должности главного инженера БУП.

После увольнения его с должности «по собственному желанию, по состоянию здоровья» в 1986 году на должность главного инженера назначили меня.

26. Работа начальником Печорского БУП



**В.А. Фильков – заместитель министра
речного флота РСФСР**

Через год, в 1987 году, И.В. Пугачев уходил на пенсию. У него не было сомнений, что я займу его место, однако я не хотел заниматься административной работой и улаживать конфликты в коллективе, которые и явились одной из причин его раннего выхода на пенсию.

Поэтому когда начальник Главводпути В.А. Фильков, сменивший на этом посту Г.Л. Садовского, предложил мне стать начальником Печорского БУП, я отказался и предложил на эту должность замначальника Печорского пароходства по капитальному строительству, бывшего до этого начальником Киренского техучастка Ленского БУП, с которым я имел предварительную договоренность.

Фильков возмутился и сказал, что с этим дезертиром и трусом, который сбежал с Лены, даже не будет разговаривать, а мне посоветовал: «Соглашайся, поскольку лучше быть самому начальником, чем находиться в подчинении у мудака-начальника!» Не знаю почему, но это меня убедило.

Может быть, я представил себе, как мною командует «мудак-начальник», принимающий некомпетентные решения, которые я был бы должен, но из-за своего характера не стал бы исполнять независимо от грядущих последствий.

Надо сказать, что В.А. Фильков неоднократно бывал в Печорском бассейне и знал, что здесь многому можно было поучиться и другим управлениям. Помню, как во время одного из его приездов на Печору он говорил нам с В.И. Гольдбергом: «Вам бы Волгой командовать, а вы на Печоре прозябаете!»

Сам Владимир Афанасьевич был незаурядной личностью. Окончив с отличием ЛИИВТ, до работы в Главводпути, работал в УКИМе и начальником Подводречстроя, где приобрел необходимый производственный опыт.

Став начальником Главводпути, а затем и заместителем министра речного флота, он пользовался большим уважением в управлениях пути и среди коллектива министерства как профессионал и высокоэрудированный человек, обладающий острым умом и чувством юмора.

Помню, как И.В. Пугачев рассказывал, что в разговоре с Фильковым по поводу какой-то бумаги из министерства он сказал: «Это филькина грамота!» На что тот, не задумываясь, ответил: «Это не филькина грамота, а пугачевская безграмотность».

Надо сказать, что между ним и министром Л.В. Багровым шло негласное соревнование за лидерство, причем не только в производственной сфере. Будучи оба хорошими спортсменами, они принимали участие во всех состязаниях по лыжным гонкам и плаванию, проводимых в Минречфлоте, где попеременно завоевывали призовые места.

Когда в период перестройки в коллективе Минречфлота проводился анонимный опрос, кого бы они хотели видеть в роли министра, большинство высказалось за В.А. Филькова.

Я его тоже уважал, тем не менее, забегая вперед, скажу, что наши с ним отношения в период моей работы начальником БУП, а его – начальником Главводпути и замминистра речного флота были далеко не простыми из-за того, что, когда я был не согласен с его решениями, ущемляющими интересы управлений или конкретно Печорского БУП, открыто их критиковал на совещаниях начальников БУП.

Часто меня поддерживали и другие начальники управлений, и в этом случае Филькову приходилось туже. Помню, если совещание заканчивалось без нашей с ним пикировки, ребята спрашивали, не заболел ли я.



Итак, на коллегии Минречфлота РСФСР я был утвержден начальником Печорского БУП.

В то время главной задачей управления по основной деятельности была подготовка к поддержанию на участке реки Печоры г. Печора – г. Нарьян-Мар гарантированной глубины судового хода 160 см, поэтому уже на следующий год, в 1988 году, по моей инициативе гарантированная глубина здесь была увеличена со 140 до 145 см.

Главной задачей управления в социальной сфере оставалась задача обеспечения работников управления благоустроенным жильем по установленным нормативам, а в очереди на улучшение жилищных условий стояли более 250 человек, или 20% от общей численности работников.



**В.М. Антонов,
начальник Печорского БУП**

Объемы подрядных работ на жилищное строительство, согласованные между Печорстроем и Минречфлотом, были минимальными, поэтому рассчитывать на подрядный способ было нереально и управление вело жилищное строительство в основном хозяйственным способом, а поскольку на такое строительство централизованное материальное снабжение не предусматривалось, строительные материалы добывались всеми возможными способами.

Например, при заключении договора с Печорлесосплавом на дноуглубительные работы мы оговаривали поставку круглого леса, большая часть которого направлялась на лесозавод Сыктывкарского районного

управления Северного речного пароходства. Там из этого леса по договору делались заготовки для 8- и 12-квартирных домов для Нижне-Печорского и Троицко-Печорского районов водных путей, которые затем собирались на месте установки в Щельяюре и Троицко-Печорске.

С кирпичом для жилищного строительства в Путейце было сложнее, так как его выделением с местных заводов занималась республика Коми, поэтому мне неоднократно приходилось по этому вопросу бывать на приеме у зампредседателя Совмина Коми АССР В.С. Бибикова.



Всероссийская конференция речников
с участием представителей регионов (г. Пермь, 1988 г.)
На переднем плане: В.А. Макеев – начальник Печорского пароходства,
В.С. Бибиков – зампред Совмина Коми АССР,
В.М. Антонов – начальник Печорского БУП

Должность главного инженера оставалась вакантной, поскольку мне нужен был специалист по строительству, а в управлении я не видел подходящей кандидатуры.

Приехав как-то в Коми обком КПСС, я сказал об этом заведующему промышленно-транспортным отделом Валентину Ивановичу Екименко, с которым у меня сложились хорошие, неформальные отношения, и он посоветовал взять на эту должность начальника Сыктывкарского района водных путей Северного БУП В.П. Тархова, которому, по словам Екименко, работа в его должности осто...ла.



**В.И. Екименко –
зав. пром. транс. отделом обкома**



В.П. Тархов

Переговорив с Тарховым, которого я хорошо знал, получил его согласие, и вскоре он был утвержден в должности главного инженера Печорского БУП. Вначале он с женой проживал в общежитии, а потом мы выделили ему благоустроенную квартиру.

Первое задание, которое я ему дал, – ехать в Ухту на завод, произведший строительные краны, и любой ценой договориться о поставке крана, так как наш старый портовый кран, используемый в строительстве, не отвечал предъявляемым требованиям и не мог обеспечивать строительство пятого этажа. В то время предприятия уже имели возможность реализовывать сверхплановую продукцию, поэтому, несмотря на кабальные условия, кран был приобретен и мы смогли строить пятиэтажные кирпичные дома в Путейце.

27. Работа в годы перестройки

Между тем перестройка набирала обороты. В июне 1987 года был принят закон о госпредприятиях, расширивший их полномочия. В начале 1988 года вышло постановление ЦК КПСС, Совмина СССР и ВЦСПС о Советах трудовых коллективов и выборности руководителей. В связи с этим мне нужно было предстать перед конференцией предприятия, проводимой в ВПТУ, которая должна была решить, следует ли меня переизбрать или оставить на этой должности.

Честно скажу, что никакого трепета перед конференцией у меня не было. За должность начальника я не держался, поскольку как специалист мог работать на любой другой путейской должности, поэтому, доложив на конференции о результатах работы управления, я довольно резко отвечал

на каверзные вопросы, не заботясь о производимом впечатлении. Тем не менее конференция проголосовала за оставление меня в должности.

28. Встреча с П.Н. Ивановым

После конференции у меня состоялась встреча с бывшим начальником Печорского БУП в военные годы, бывшим начальником Печорского и Ленского объединенного речного пароходства, Героем Социалистического Труда Павлом Никандровичем Ивановым, который, находясь на пенсии, решил посетить свою родину – поселок Оксино, в низовьях Печоры, и зашел в БУП.

Ему уже было за 80, но был еще бодр и во время нашей беседы оживленно рассказывал о том, что гидротехническое образование и опыт работы в БУПе помогали ему, на основании данных об уровнях воды, глубинах за прошлые годы и текущих прогнозов уровней воды по водостокам, прогнозировать, чтобы не допустить обсушки судов, условия судоходства и глубины на малых реках Ленского бассейна, куда производился весенний завоз грузов, что вызывало удивление работников пароходства, не имевших такого опыта.



Павел Никандрович Иванов,
начальник БУП
в 1941–1947 гг.



Павел Никандрович Иванов,
начальник Ленского
пароходства



Павел Никандрович
Иванов
в конце 80-х годов

По его словам, министр речного флота С.А. Кучкин его не любил и завидовал. «Я ему так и говорил: чего ты злишься, ведь Героя мне дали якуты, а не сам я присвоил себе это звание», – рассказывал Павел Никандрович и сожалел, что рано, в 63 года, вышел на пенсию. Об этом он писал и в своих воспоминаниях, посвященных работе в Ленском пароходстве:

«Нет, здоровому человеку, любящему свою работу, нельзя так рано уходить с работы. Творческая полезная деятельность – только она может приносить радость человеку и украшать его жизнь, а пенсионное при-

способление к чему-то – это так, трата времени. Мой совет: если позволяете здоровье, не уходите рано на пенсию, не теряйте жизненных стимулов человеческой деятельности».

В общем, встречу со своим легендарным предшественником я запомнил надолго. Очень тепло о нем отзывался ветеран Печорского БУП В.Д. Чипсанов, работавший после окончания речного училища помощником капитана на служебном пароходе начальника пароходства П.Н. Иванова.

В период перестройки в стране происходила реорганизация министерств и ведомств, которая коснулась и нас. В 1989 году Печорское БУП было переименовано в Производственное объединение «Водные пути Печорского бассейна». Между тем экономическая ситуация в стране, а следовательно, и финансирование нашего управления продолжали ухудшаться.

К 1990 году при официальном курсе рубля 0,6 руб. за 1 доллар рыночный курс составлял 4 руб. за доллар, т.е. увеличился в 6,7 раза, а нам бюджетное финансирование, которое и без того составляло только 57% сметы расходов (остальное – доходы), увеличили только на 14%.

В 1991 году официальный курс рубля увеличился в 8,3 раза, рыночный – в 34 раза, а наше бюджетное финансирование увеличилось только в 3,2 раза (эти данные я нашел в своей старой записной книжке).

В этих условиях нужно было попытаться добиться финансовой помощи от Коми АССР и Ненецкого автономного округа. При встрече с губернатором НАО я предупредил его, что из-за отсутствия средств буду вынужден прекратить обслуживание водных путей ниже города Нарьян-Мара, в результате чего удалось достичь соглашения о финансировании этих работ из бюджета округа.

Сложнее обстояло дело с получением средств поддержки от Коми АССР. Во время моей встречи с молодым и самонадеянным и.о. министра промышленности и транспорта республики Плотским на мою просьбу о помоши он ответил решительным отказом.

Я сказал, что буду вынужден прекратить обслуживание малых рек, в том числе реки Печоры выше Вуктыла, а поскольку это грозило срывом завоза грузов в верховья Печоры, он предупредил меня, что в таком случае я буду снят с работы, после чего мы расстались.

(Назначение на должности начальника БУП и начальника пароходства в Печорском бассейне производилось Минречфлотом РСФСР по согласованию с правительством и обкомом КПСС Коми АССР).

Наряду с финансовыми проблемами возникла проблема с приобретением круглого леса, так как Печорлесосплав из-за отсутствия средств перестал заказывать у нас дноуглубительные работы и, ссылаясь на труд-

ности выполнения установленного ему государственного задания при сокращении объема лесозаготовок, отказался поставлять лес, необходимый нам прежде всего для жилищного строительства, а также для изготовления знаков судоходной обстановки и судоремонта.

Поскольку это грозило остановкой производства, я вынужден был пойти на крайние меры: до открытия навигации я предупредил Печорское пароходство и Печорлесосплав, что судоходная обстановка на реке Печоре выше Троицко-Печорска не будет открыта для спуска плотов зимней сплотки, пока Печорлесосплав не заключит с нами договор на поставку 1000 кубометров леса, мотивируя это тем, что без леса я не смогу содержать судоходную обстановку на Печоре.

Это вызвало бурную реакцию. Начальник пароходства В.А. Макеев доложил об этом министру речного флота Л.В. Багрову, а гендиректор Печорлесосплава Ю.Л. Литвак пожаловался в Совмин Коми АССР. Чтобы укрепить свою позицию, я собрал Совет трудового коллектива Печорского БУП, который оформил наше требование в виде решения Совета.

Первым отреагировал Совмин Коми АССР. Мне было предложено явиться на Президиум Совмина. На заседании Президиума присутствовали зампред Совмина – министр сельского хозяйства П.И. Поздеев, исполняющий обязанности министра промышленности и транспорта Коми АССР Плотский и ряд других членов Президиума. Вел заседание первый заместитель председателя Совмина А.М Окатов. Там же присутствовал и главный инженер Печорлесосплава.

После выступления представителя Печорлесосплава дали слово мне. Я сообщил мотивы нашего решения и сказал, что если мы не получим лес, нормальное судоходство на Печоре будет невозможно, так как знаки судоходной обстановки восстанавливать будет нечем.

После моего выступления выступил Поздеев, который обрушился с резкой критикой работы Печорского БУП, сказав, в частности, что в результате нашей работы moet берег в Хабарихе, и предложил снять меня с работы за самоуправство. Его поддержал и Плотский, с которым я встречался ранее по вопросу оказания нам финансовой помощи, и другие члены Президиума.

Когда Окатов спросил, что я могу добавить, я сказал, что размыв берега в районе Хабарихи – это естественный процесс, к которому деятельность Печорского БУП никакого отношения не имеет. Более того, мы разработали проект берегоукрепления в районе деревни Хабарихи, который передан администрации Усть-Цилемского района, а что касается самоуправства, то это не мое решение, а решение Совета трудового коллектива предприятия.



Нина Валентиновна Антонова

перед вылетом в Москву я сказал ей, что меня, видимо, снимут с работы, на что она ответила: «Я выходила замуж не за начальника БУП».

Хочу отметить, что Нина Валентиновна была не только компетентным специалистом, но и отзывчивым человеком, готовым всегда оказать необходимую помощь.

Занимаясь лицензированием сначала в БУП, а затем и в судоходной инспекции, она всегда помогала судовладельцам правильно оформить документы на получение лицензии, а зачастую для тех, у кого не было достаточного опыта и образования, безвозмездно делала их сама, за что пользовалась у них большим уважением.

Она является внучкой основателя производственной династии Печорского БУП (с общим стажем 357 лет) Павла Ивановича Алакаева.

На прием к Филькову я пришел вместе с начальником Главводпути М.П. Щиловым. Поздоровавшись, Фильков сказал, что министр Л.В. Багров приказал разобраться, что там вытворяет Антонов. Я пояснил ситуацию, однако Фильков повторил: «Или ты сейчас же даешь слово, что будешь выполнять мои приказы, или будешь снят с работы».

Честно скажу, что я почувствовал себя не очень уютно, однако ответил ему: «Владимир Афанасьевич, Вы себя уважаете, я тоже, поэтому в таком тоне я с Вами разговаривать не буду».

Видимо, он понял, что я на попятный не пойду, а снимать меня с должности не хотел, поэтому мы договорились, что он даст телеграмму в Печорское пароходство и Печорлесосплав с просьбой оказать содействие в выделении Печорскому БУП 1000 кубометров леса.

Окатов, будучи умным человеком, не поддался эмоциям и не стал принимать решения о снятии меня с работы. Он предложил Плотскому согласовать этот вопрос с Минречфлотом, а Печорлесосплаву рассмотреть возможность поставки леса.

Реакция Министерства речного флота тоже не заставила себя долго ждать. Мне позвонил замминистра В.А. Фильков и предложил отменить мое решение, а поскольку я отказался, предложил срочно вылететь в Москву.

Мы с женой Ниной Валентиновной никогда не обсуждали дома производственные вопросы, однако на этот раз

Этот прецедент позволил нам на протяжении ряда лет по договору с Печорлесосплавом получать лес и обеспечивать заготовку обстановочных знаков и строительство благоустроенного жилья.

29. Итоги жилищного строительства

Чтобы закрыть тему жилищного строительства, скажу, что за 13 лет, с 1987-го по 1999 год, когда строительство было прекращено, было построено 11,012 тыс. кв. м жилой площади, причем более половины (6,7 тыс. кв. м) были введены после 1991 года за счет полученных доходов при полном отсутствии бюджетного финансирования и угрозах начальника Службы речного флота Смирнова снять меня с работы за нецелевое использование средств. В результате очередь на улучшение жилищных условий была практически ликвидирована.

Таким образом, несмотря на более сложные условия, дело И.В. Пугачева, при котором за 17 лет, с 1970-го по 1986 год, хозспособом было построено 11,809 тыс. кв. м жилой площади, было продолжено, причем годовые темпы строительства даже возросли в 1,22 раза.

В этом большая заслуга не только коллектива строителей, но и инженеров по капстроительству Б.В. Орлова и Ирины Бокаревой, а также А.И. Макарова и А.В. Круссера, курировавших вопросы капитального строительства.



Б.В. Орлов

И.А. Бокарева

А.И. Макаров

А.В. Круссер

Следует отметить, что Плотский вместе с начальником департамента транспорта Коми А.А. Дядиком вскоре после меня тоже были на приеме у Филькова. Как мне рассказывал впоследствии Дядик, с которым у меня были хорошие отношения, на заявление Плотского о том, что Антонова нужно снять, поскольку он неуправляем, Фильков ответил: «Я знаю, что у него характер не сахар. Ну снимете Вы его, а кого поставите? Другого специалиста у меня нет».

Получив отказ Минпромтранса Коми в оказании финансовой помощи, я решил добиться приема у Главы республики Ю.А. Спиридонова. До этого мне пришлось встречаться с ним дважды, когда он был еще секретарем Коми обкома КПСС.



**Глава Республики Коми
Юрий Алексеевич Спиридовон**

тикой работы пароходства в завершающий период навигации.

Я говорил о том, что из-за поздней отправки грузов из Печоры в Нарьян-Мар почти ежегодно 20 обстановочных бригад в ледовых условиях вынуждены находиться на линии и обеспечивать возвращение из Нарьян-Мара одного состава пароходства, на что непроизводительно расходуются и без того недостаточные бюджетные средства.

В ресторане, комментируя мое выступление на конференции, Спиридовон сказал, что мы с пароходством должны работать в тесном контакте, а не критиковать друг друга.

В перестроенное время те, кто критиковал руководство, пользовались в коллективе наибольшим авторитетом. Видимо, поэтому на очередной партийной конференции пароходства и БУП я был избран делегатом на Кomi областную конференцию КПСС, которая должна была избрать первого секретаря Кomi обкома.

Надо сказать, что в отличие от прошлых лет, когда кандидатуры на областную конференцию подбирались заранее, в состав делегатов от Печорской городской организации не попали даже первый секретарь Печорского горкома партии и начальник Печорского пароходства.

На конференции изменилось поведение и самого Спиридона, который, не будучи уверенным в переизбрании, с почти заискивающим вниманием поворачивался всем корпусом к каждому выступающему.

Первый раз это было, когда я работал начальником службы пути и он заходил к нам в управление по вопросу завоза грузов на реку Колву. Мы собирались в узком кругу в кабинете у Пугачева. В тот раз меня поразила его информированность и знание вопроса, когда он рассуждал о возможности шлю佐ования этой реки.

Второй раз встреча проходила в отдельной комнате для VIP-персон ресторана «Печора», где собралось руководство горкома партии, пароходства и БУП, после партийно-хозяйственной конференции, посвященной итогам навигации, на которой я, будучи главным инженером БУП, выступил с резкой критикой работы пароходства в завершающий период навигации.

Большинством голосов, включая и мой, он всё же был переизбран на следующий срок.

На прием к Спиридонову я вместе с начальником Сыктывкарского техучастка Бокаревым, у которого были те же проблемы, пошел в конце рабочего дня, но его не было на месте. Секретарь сказала, что он должен быть, но когда – неизвестно, и мы решили ждать.

Ждать пришлось часа два, а когда он появился, то, несмотря на позднее время, нас принял.

Мы доложили о сложной ситуации с содержанием водных путей, сложившейся в результате недостаточного финансирования из федерального бюджета, рассказали о нежелании чиновников Республики Коми рассматривать этот вопрос и просили его вмешательства.

Он внимательно выслушал нас и сказал, что даст поручение Совмину рассмотреть этот вопрос.

Надо сказать, что свое обещание он сдержал. В 1992 году в бюджете Республики Коми нам были предусмотрены средства господдержки в сум-

ме 6,5 млн. руб., а в 1993 г., с учетом инфляции, – 100 млн. руб., что составляло порядка 4% нашей сметы расходов. Забегая вперед, скажу, что в дальнейшем финансирование проходило очень туга, а бывало так, что вместо денег мы получали нефть, которую должны были реализовывать через посредников.

Хочу отметить, что за свою компетентность, Ю.А. Спиридов поль-



Н.Н. Рулёв – председатель
РОО «Землячество Коми»
(г. Москва), заслуженный
работник РК



С.Б. Терентьева –
член правления РОО
«Землячество Коми»
(г. Москва), заслуженный
работник РК

зовался уважением среди руководителей производства Республики Коми и тех, кто работал с ним в правительстве.

Среди последних не могу не отметить двух красивых, талантливых и самодостаточных людей – Светлану Борисовну Терентьеву, давнего друга нашей семьи, работавшую при Спиридонове заместителем министра здравоохранения и министром по делам национальностей Республики Коми, и Николая Николаевича Рулева, бывшего помощника Ю.А. Спиридона – авторов двух замечательных книг о городе Печоре и ее людях,

написанных и изданных ими не только без помощи, а, скорее, вопреки администрации города Печоры.

Поскольку Департамент речного транспорта России подчинялся Министерству транспорта России, я решил обратиться за финансовой помощью к министру В.Б. Ефимову и уговорил начальника департамента транспорта Коми А. Дядика, чтобы он меня поддержал от лица республики. Мы с ним приехали в Москву и добились приема у министра. Попутно хочу сказать, что в период перестройки бюрократизм был не в моде, и к руководству даже самого высокого ранга зачастую можно было попасть без предварительной записи.



Министр транспорта России
В.Б. Ефимов



Л.В. Багров – министр речного
флота РСФСР

У министра я изложил свою просьбу о помощи, сказав, что в связи с недофинансированием нам в первую очередь надо погасить задолженность по зарплате перед работниками. Дядик меня поддержал, сказав, что республикаказать такую помощь не в состоянии. Выслушав нас, он позвонил директору Департамента речного транспорта Л.В. Багрову и попросил оказать помощь Печоре.

На следующий день, зная, что пробиться к Л.В. Багрову через приемную будет нелегко, я встретил его у дверей Департамента на Петровке и спросил, какое будет решение по звонку Ефимова. Он возмущенно ответил: «Звонит: "Леня, дай, Леня, дай". А откуда деньги у Лени? Что я, с Волги возьму и отдам на Печору?» Так закончилась эта попытка, на которую я, будучи реалистом, и не возлагал особых надежд, но надо было использовать и её.

Попутно хочу отметить, что Л.В. Багрова я знал еще до его назначения министром речного флота РСФСР, с тех пор, когда я работал главным специалистом Главводпути, а он начальником Главного грузового управ-

ления МРФ, и мне приходилось согласовывать с ним документы, выпускаемые в Главводпути, но касающиеся деятельности и других главков.

Он был производственником, и я его уважал за высокую компетентность. Сменивший его Н.Г. Смирнов, по моему мнению, в этом отношении был на порядок ниже, потому что был не производственником, а инструктором ЦК КПСС, направленным в министерство на должность секретаря парткома.

После ухода Л.В. Багрова в Московскую академию водного транспорта я встретил его на заседании коллегии Министерства транспорта лишь много лет спустя и был очень тронут, когда он первым подошел ко мне, сказав, что рад видеть меня.

С министром транспорта В.Б. Ефимовым мне пришлось лично встретиться еще раз спустя два года в Сыктывкаре, куда он приезжал по просьбе Правительства Республики Коми. Здесь же, спустя еще два года, произошла и моя встреча со сменившим его на этом посту министром транспорта Н.П. Цахом, по-моему, самым компетентным из министров транспорта.

Эта встреча состоялась в 1995 году после моей поездки вместе с группой руководителей управлений водных путей на двухнедельный семинар в ФРГ для изучения опыта работы по обслуживанию водных путей, поэтому мы говорили не только о состоянии водных путей Печорского бассейна, но и о том, что финансирование водных путей в ФРГ производится на основании утвержденных смет в полном объеме. Конечно, реальной пользы от этих встреч не было, и они носили, скорее, протокольный характер.

Что касается других министров, с которыми мне приходилось встречаться во время моей работы руководителем учреждения, то министр транспорта С.О. Франк, с которым я встречался только на коллегиях, запомнился мне лишь анекдотом, который он рассказал на одном из совещаний с руководителями управлений пути:

«Новосибирский губернатор, объезжая губернию, увидел в одном городке разрушенный паводком мост, причем для его восстановления ничего не делалось, и каждый переправлялся через реку как мог.

Он сказал местному градоначальнику, что через две недели поедет обратно и чтобы к этому времени мост был восстановлен. Однако на обратном пути он увидел мост в том же состоянии. Он вызвал градоначальника, врезал ему кулаком в лоб и сказал, чтобы к завтрашнему дню мост был готов. Приехав назавтра и увидев восстановленный мост, он спросил градоначальника, почему же он не сделал этого раньше, на что тот ответил: «Не было твердых указаний».

Министр транспорта И.Е. Левитин во время моей работы руководителем не запомнился ничем, но спустя несколько лет, когда я работал главным специалистом, он вручал мне медаль «За заслуги в развитии транспортного комплекса России».

30. Реорганизация производства



Тяжела ты, шапка Мономаха!

(Начало перестройки)

Я всегда знал, что спасение утопающих – дело рук самих утопающих. Сложное финансовое положение вынуждало к принятию кардинальных и непопулярных мер, которые были связаны с человеческими судьбами.

Чтобы обеспечить существование предприятия и приемлемую заработную плату сотрудников, необходимо было сокращать штатную численность и в первую очередь управленческий аппарат, поскольку объем путевых работ сокращался на порядок.

Я имел за плечами опыт работы в Главводпути МРФ и Иртышском БУП и знал, что отдельные районы водных путей (техучастки) других управлений по объемам работ были сопоставимы с Печорским БУП, поэтому решил ликвидировать все районы водных путей.

Вместо Нижне-Печорского и Троицко-Печорского районов были образованы проработства (впоследствии Троицко-Печорское проработство было ликвидировано).

Верхне-Печорский район слился с управлением, которое стало выполнять и управленческие, и производственные функции. Так, мы стали первым и единственным управлением пути, осуществившим такую реконструкцию. Правда, впоследствии Управление Северного БУП объединилось с Котласским техучастком, однако не сократило другие районы водных путей.

Хотя гарантированные габариты пути 1991 года никто не отменял, на 1992 год они официально не были установлены, поэтому, учитывая сложное финансовое положение, было принято решение кардинально сократить рабочее ядро дноуглубительного флота и количество обстановочных бригад. В этом вопросе мы были не одиноки, поскольку и другие управления вынуждены были делать то же самое.

В рабочем ядре оставили всего 6 земснарядов, в том числе 2 землесоса проекта 23-110, 2 катамарана и 2 многочерпаковых земснаряда, а

в эксплуатацию вводилась только половина из них, причем землесосы комплектовались одной командой, которая в следующую навигацию переходила на вновь вводимый землесос. 4 земснаряда поставили на консервацию, а 7 земснарядов подготовили к списанию. Число обстановочных бригад сократили с 34 до 26. На консервацию было поставлено 46 единиц самоходного и несамоходного флота.

Численность работников в 1992 году по сравнению с 1987 годом уменьшилась на 370 человек и продолжала сокращаться в дальнейшем, в результате чего в 1997 году она составила 563 человека, а в 2005 году, в год моего ухода с должности начальника, всего 419 человек вместо 1210 в 1987 году, то есть сократилась почти в 3 раза.

На балансе управления находился весь жилой фонд, детсады, котельные и теплотрассы, поэтому после выхода постановления правительства о передаче жилья и объектов социальной сферы на баланс муниципальных образований была проведена большая работа по приведению этих объектов в должное состояние для осуществления этой передачи.

Местные власти не хотели брать на себя лишнюю обузу и всячески препятствовали передаче. Пришлось обращаться за помощью к зампреду Совмина Коми А.М. Окатову, который по этому вопросу прилетал в Печору и оказал нам большую помощь.

В 1995 году вышло Постановление Правительства РФ от 05.01.1995 г. № 12, в соответствии с которым госпредприятия водных путей преобразовывались в государственные бассейновые управления водных путей и судоходства, и впервые после 1991 года была утверждена программа гарантированных габаритов пути, которая была составлена по предложениям управлений, учитывающим резкое сокращение объемов бюджетного финансирования и, как следствие, объемов дноуглубительных работ.

Естественно, гарантированные глубины в программе были меньше, чем в 1991 году, и поддерживались от более высоких проектных уровней. Так, на участке г. Печора – с. Усть-Уса гарантированная глубина со 145 см была снижена до 120 см, а проектный уровень повышен на 70 см (с -15 до 55 см над 0 графика водопоста Кожва), то есть общая потеря глубины теоретически составила 95 см.

Что на самом деле это не так, я убедился только после открытия метода анализа состояния плеса при помощи средних глубин плеса, о чём я расскажу в дальнейшем.

На участке с. Усть-Уса – г. Нарьян-Мар гарантированная глубина также была понижена до 120 см, а проектный уровень повышен на 45 см (с 75 до 120 см над 0 графика водопоста Мутный Материк) с общей потерей

глубины 70 см. На участке г. Вуктыл – г. Печора транзитная гарантированная глубина была понижена со 125 до 110 см при снижении проектного уровня на 55 см (с -15 до 40 см над 0 графика водпоста Кожва), а общая потеря глубины составила здесь также 70 см.

В то же время следует отметить, что и при этих габаритах и проектных уровнях транспортный процесс на Печоре хотя и осложнился, но не прекратился. Среднегодовой объем перевозок грузов в 1992–2005 гг. составил 616 тыс. тонн. Он уменьшился по сравнению с 1991 годом (5538 тыс. т) в 9 раз, однако снижение объема перевозок было связано прежде всего со снижением платежеспособного спроса на перевозки, а не габаритов пути.

Среднегодовой объем дноуглубительных работ в этот период составлял около 450 тыс. кбм, то есть сократился по сравнению с 1991 годом (9000 тыс. кбм) в 20 раз, причем в отдельные годы объемы работ, в связи со сложным финансовым положением, были менее 100 тыс. кбм, а в 1999 году транзитные дноуглубительные работы не производились вообще.

Вследствие уменьшения объемов дноуглубления река быстро теряла достигнутые глубины и приходила в естественное состояние, что усложняло и само производство путевых работ. Из-за обмеления русла в период межени порой было невозможно установить плавучий рефулер за пределами судового хода, а поскольку в этот период из-за недостатка глубин буксировка земкаравана с рефулером могла производиться только маломощным теплоходом «Волна», скорость буксировки зачастую не превышала 1 км в час.

31. Создание гидромониторной приставки для катамарана

Надо было думать над тем, как в этих сложных условиях повысить оперативность разработки перекатов. Напрашивался вывод: вместо громоздкого рефулера оборудовать катамаран гидромонитором. У нас в 1970-х годах уже был опыт установки гидромонитора на корпусном напорном грунтопроводе одиночного землесоса проекта 324, который показал, что при ветре вся надстройка и рабочие механизмы земснаряда покрываются слоем песка.

Поэтому я решил расположить гидромониторное устройство на отдельном pontоне за кормой землесоса-катамарана. Выброс пульпы производился одновременно на оба борта, причем каждый землесос работал на свой гидромонитор. За один проход разрабатывалась траншея



Первый вариант гидроприставки

проводки барж Печорского пароходства с топливом для Усть-Цильмы по участку от г. Печоры до с. Усть-Уса в период низкой межени. В это время катамаран стоял в затоне Путеец из-за отсутствия топлива, а поскольку пароходство предложило расплатиться за проводку топливом, мы согласились выполнить эту работу.



Работа катамарана с гидроприставкой с выбросом грунта на оба борта

Минимальные глубины на участке от Кожвинского порога до Нижне-Канинского переката были порядка 80 см, поэтому теплоход «Разлив» встал в корме землесоса, за приставкой, и повел земснаряд вверх, до Печоры, методом толкания. Когда глубина становилась меньше осадки теплохода, он сдавал назад, землесос опускал сосуны и работал на гидромонитор без раскладки становых и боковых якорей, поскольку отклонение землесоса от заданного направления можно было регулировать, уменьшая число оборотов помпы того или другого землесоса, а продвижение вперед обеспечивалось за счет работы двигателей теплохода. Так земснаряд дошел до Нижне-Канинского переката, подработал его и обеспечил спуск барж по участку.

ширина 15 метров, а за два прохода – прорезь шириной 30 метров. Большую ширину прорези обеспечить было нельзя, так как выброс пульпы производился только на 25 метров от борта.

Эта приставка вскоре была использована для



Гидроприставка катамарана для работы без рефулера в период межени.
Вариант 2 с трубами D = 400 мм

Для того чтобы можно было разрабатывать без рефулера эксплуатационные прорези шириной до 60 метров, был разработан другой вариант приставки, предусматривающий одновременную работу двух землесосов сначала на один борт, а затем на другой.

От каждого землесоса через клапаны, позволяющие переключать поток пульпы с правого на левый борт, были протянуты трубы диаметром 400 мм на оба борта и на них были установлены гидромониторные насадки. Технология разработки прорезей предусматривала разработку двух траншей с отвалом грунта обоих земснарядов сначала за одну кромку прорези, а следующих двух траншей на другую.

Для второго катамарана на другом pontоне я запроектировал новую, более совершенную, схему гидромониторной установки. Здесь пульпа от каждого землесоса по трубам диаметра 400 мм поступала в один распределительный клапан, а далее по трубам диаметра 500 мм, на концах которых были установлены конические насадки, направляясь, в зависимости от положения заслонки клапана, на тот или другой борт или на оба борта сразу.

Эта конструкция обеспечивала более быстрый запуск земснаряда, так как после захвата воды одним землесосом вода заполняла корпусной напорный и всасывающий грунтопроводы другого землесоса, с меньшей всасывающей способностью, выполняя роль заливочного насоса, и тот сразу же начинал работать.



Гидроприставка катамарана. Вариант 3 с трубами D = 500 мм

Теперь в критической ситуации мы не были беспомощны и при любых фактических глубинах могли провести баржи пароходства как вверх, так и вниз по течению, причем если это надо было сделать быстро (например, в военное время), можно было соединить два катамарана и получить землесос производительностью 1400 кубометров в час, который мог работать без якорей, перемещаться толкачами-буксировщиками и за один проход разрабатывать прорезь шириной 30 метров.

Что касается разработки эксплуатационных прорезей, то при работе двух землесосов на один борт возникла проблема преодоления реакции струи выброса пульпы, которая составляла 1,2 тонны и равнялась тяговому усилию кормовой лебедки, которая воспринимала эту нагрузку от кормового папильонажного якоря. Поэтому уже при относительно небольшом отставании или опережении папильонажного троса ее тяговое усилие становилось недостаточным для удержания землесоса на курсе.

Катамаран при необходимости мог задействовать и вторую кормовую лебедку, но это усложняло процесс работы, поэтому приходилось более часто перекладывать кормовой папильонаж. Кардинально решить эту проблему удалось только после установки на землесосе кормовой волочащейся сваи, о чем я расскажу в дальнейшем.

В 90-х годах, вплоть до 1997 года, главной проблемой оставалась проблема выплаты заработной платы. Пользуясь законом о госпредприятиях, мы самостоятельно устанавливали размер оплаты труда работникам, причем я следил за тем, чтобы она повышалась соответственно уровню девальвации, даже если в связи с этим приходилось сокращать объемы дноуглубительных работ.

Конечно, в бюджете на выплату зарплаты предусматривалось значительно меньше средств, поэтому задолженность по заработной плате росла. Для ее выплаты приходилось брать ссуды у Госбанка под залог берегового и водного транспорта, которые потом гасились за счет полученных доходов, но при сокращении доходов это удавалось не всегда.

Чтобы при выплате месячной заработной платы обеспечить ею всех работников, пришлось ввести принцип «военного коммунизма», который действовал на протяжении многих месяцев: все сотрудники – от начальника до уборщицы – получали одинаковую сумму денег, поэтому наибольшая задолженность была у более высокооплачиваемых работников.

Конечно, не все были этим довольны, но в прокуратуру не жаловались. Я благодарен нашим работникам за понимание ситуации, о чем свидетельствует и тот факт, что только один (кстати, хороший человек и работник) подал в суд за невыплату заработной платы. Как он мне потом объяснил, сделать это заставила его жена.

По вопросу погашения задолженности по заработной плате я неоднократно встречался с заместителем министра транспорта – руководителем Службы речного флота Н.Г. Смирновым, однако он ничем (кроме писем и звонков при мне в Минфин РФ) помочь не мог и задолженность была погашена только в июне 1997 года, после относительного улучшения экономической ситуации в стране.

В связи с этим улучшением к концу 1990-х годов нам удалось завершить полную компьютеризацию управления путем, для чего использовались полученные доходы. Для экономии средств мы приобретали комплектующие, а сборку компьютеров производил мой сын Михаил Антонов, оканчивающий МГАВТ и работавший в плановом отделе.



Михаил Викторович Антонов



Елена Викторовна Котлярова

В управлении после окончания СПГУВК работала и моя дочь Елена Котлярова, сначала в плановом отделе, а затем, до отъезда в Санкт-Петербург, заместителем главного бухгалтера.

32. Реконструкция ледозащитной дамбы в затоне Путеец

Службе речного флота стало выделяться больше средств на производство, но в основном на ремонт гидротехнических сооружений, и у нас появилась теоретическая возможность получить средства на реконструкцию ледозащитной дамбы в затоне Путеец (в Службе речного флота я доказывал, что это тоже гидротехническое сооружение).

Необходимость реконструкции дамбы вызывалась тем, что весенний поток, проходивший по пойменной протоке, перекрытой грунтовой шпорой, размывал ее оголовок, укрепленный лишь мытым гравием, и с большой скоростью устремлялся в затон, неся туда речной лед и перекрывая его слоем наносов.

Нужно было, во-первых, продлить шпору, укрепить ее напорный откос и оголовок железобетонными плитами, а во-вторых, продлить продольную дамбу за шпорой с тем, чтобы выход потока в затон проходил через кустарники, где должны были снижаться скорости потока и откладываться наносы.

Одновременно увеличивалась защищенная от льда и наносов акватория затона, включая акваторию, примыкающую к Коминефти, с которой, поскольку весь затон был в нашем водопользовании, мы брали деньги за отстой флота (правда, для этого пришлось отстаивать наши интересы в арбитражном суде, вплоть до Верховного суда РФ).

Чтобы реализовать теоретическую возможность реконструкции дамбы на практике, я в 1999 году добился включения реконструкции дамбы в затоне Путеец в план Службы речного флота и выделения финансирования на 2000 год, убедив ОКС Службы, что мы имеем лицензию на проектные и ремонтные работы, сами сделаем проект и освоим все выделенные средства.

Однако мы имели лицензию на проектные работы только для ремонта зданий, а здесь нужно было иметь лицензию на производство строительных изыскательских работ, поэтому пришлось искать организацию, имеющую такую лицензию, чтобы на наших планах, используемых в проекте, она поставила свою печать, после чего я разработал проект, а И.А. Бокарева составила смету.

Проект был согласован во всех инстанциях, проведено общественное слушание, а для ускорения получения заключения государственной вневедомственной экспертизы я отправил в Сыктывкар А.В. Круссера, который, как и ранее при проведении зачетов в Минфине РФ, отлично справился с этим поручением. (Я думаю, об этих эпизодах он более подробно напишет сам в своих воспоминаниях).

По закону для работ, выполняемых за счет бюджетных средств, необходимо было проводить подрядные конкурсы, и в этом случае деньги на реконструкцию могли бы уйти к другому подрядчику. Поэтому я подготовил обращение в Минэкономики России, за подписью замминистра транспорта, курирующего вопросы строительства, с просьбой согласовать размещение заказа у Печорского ГБУВПиС как у единого поставщика и попросил у начальника Главводпути Службы речного флота В.А. Кривошея подписать его у замминистра Министерства транспорта, что и было сделано.



Паводок 2003 г. Слева – ледозащитная дамба

После получения положительного ответа от Минэкономики России мы приступили к строительству дамбы, арендовав плавкран у Печорского порта, бульдозер у Коминефти и используя собственную технику: землесос, бульдозер, автокран и экскаватор. По плану дамба должна быть сдана в эксплуатацию в 2003 году, и уже к концу 2002 года дамба была

практически готова. Тело дамбы было отсыпано, все работы по креплению подошв и оголовков шпоры и продольной дамбы были выполнены, оставалась только планировка откосов.

Но весенний паводок 2003 года внес в эти планы свои жесткие корректизы. В результате затора в районе Кожвинского порога уровень воды по Кожвинскому водопосту составил 906 см, и хотя он был на 112 см ниже уровня 1979 года, это был второй по величине уровень за весь период наблюдений.

В этих условиях главная опасность для реконструируемой дамбы состояла в том, что на коротком участке, между уровнем выше дамбы и уровнем в самом затоне (ниже дамбы), образовался перепад в 1,6 метра, в результате чего скорости обтекания головы продольной дамбы достигли скоростей горной реки. Возможность возникновения такой ситуации учитывалась при проектировании, когда принималось решение о креплении головы и подошвы сооружения железобетонными плитами, которые были способны выдержать такие скорости.

Однако выносы льда на пойму создали у головы дамбы совершенно непредсказуемые направления ее обтекания и водоворотные зоны с большими скоростями, которые воздействовали на ее тыловую, незакрепленную часть и размывали голову сооружения и его подошву с тыла. В результате они были размыты, и здесь образовалась пойменная протока глубиной более 8 метров, на дне которой лежали плиты крепления.

На вопрос, можно ли было предвидеть именно такое расположение льда и именно такое направление обтекания сооружения, поскольку я не экстрасенс, могу дать только отрицательный ответ, который подтвердил и вневедомственная экспертиза. Следует отметить, что если бы затор возник в районе деревни Соколово, как это было в 1979 году, то никакого перепада уровней не было бы, и дамба осталась бы невредима.

В период паводка подъездная дорога к поселку Путейцу была размыта и сообщение с городом Печорой производилось только при помощи амфибии аэропорта и мотолодок, чего было явно недостаточно для нормального функционирования поселка и нашего предприятия. Когда в Путеец прилетел на вертолете глава Печоры Лобастов, мы с ним облетели район образовавшегося затора, и я смог оценить ситуацию.

Выход из затона Путеец был свободен, причем от выхода до середины реки имелось свободное ото льда пространство (результат производства взрывных работ). Вся река выше этого участка вплоть до железнодорожного моста была до дна забита льдом, который и создавал подъем уровней.

Поскольку шли уже четвертые сутки изоляции Путейца, я решил вый-

ти из затона на теплоходе «Прибой» и попробовать что-нибудь сделать для ликвидации затора. Конечно, я, имея за плечами опыт затора 1979 года, не был настолько наивен, чтобы надеяться на то, что теплоход, даже если он полностью освободит от льда русло реки снизу, вызовет разрушение стоящего на дне многокилометрового затора.

Расчет был на то, что если удастся пробить канал к левому берегу, то вода с поймы под заторным напором около двух метров хлынет в этот канал и будет интенсивно размывать затор и сбоку, со стороны поймы, и снизу, со стороны канала. Конечно, вероятность того, что в результате этого затор разрушится, была небольшой, однако и упускать такую возможность было нельзя.



Паводок 2003 г. Борьба с затором

Высота стоящего на дне заторного льда составляла более 10 метров, поэтому атаковать затор в лоб было бессмысленно, и я принял решение производить удары теплохода в затор под углом 30 градусов, отделяя полосу спрессованного льда от основной массы и спуская его вниз по течению. Это оказалось довольно эффективно, однако для того, чтобы дойти до поймы, потребовались день и вся ночь.

Только под утро мы пробили канал до поймы, и поток воды с нее устремился в реку. Результат превзошел все ожидания. Вся верхняя часть затора пришла в движение, перекрывая канал, пробитый теплоходом, и нам на полном заднем ходу едва удалось выскочить из него. Очевидно, весь затор удерживала только левобережная перемычка, которую мы разрушили.

Когда мы, возвращаясь, вошли в затон, то обнаружили, что через разрушенную пойменную бровку в затон прорвался мощный поток, несущий сплошную массу льда, преодолеть который нам удалось не сразу. Эта масса льда несла вмороженные валуны, которые частично осаждались в затоне.

Впоследствии их уборка стоила нам большого труда. Кстати, это объ-

ясняет появление камней на песчаных перекатах, расположенных на заторных участках, и необходимость их траения после прохождения весеннего ледохода.

После прорыва затора и спада уровней воды стало ясно, что асфальтовая дорога от поселка Путеяца до дороги на Печору полностью разрушена и перекрыта двумя мощными проранами. Надо было срочно планировать дорогу и засыпать прораны, на что у города не было средств.



2003 г. Дорога на Путеец разрушена паводком

Поскольку мы не могли ждать решения этого вопроса, я договорился с Коминефтью, чтобы они в дополнение к нашей технике выделили свою, и работа началась. Бульдозеры планировали разрушенную дорогу и, по мере того, как самосвалы подвозили грунт из наших запасов к первому прорану, вели его засыпку, после чего приступили к засыпке второго прорана. Вскоре по дороге возобновилось движение автотранспорта и рейсового автобуса.

33. Восстановление ледозащитной дамбы в затоне Путеец



Восстановление дороги на Путеец

Теперь нужно было решать вопрос восстановления ледозащитной дамбы. Чтобы прозондировать вопрос возможности выделения дополнительных

ПЕЧОРСКОЕ
ВРЕМЯ

НАВОДНЕННИЕ-
2003

Большое
спасибо,
Виктор
Михайлович!

Когда 13 мая разбушевавшаяся стихия отрезала поселок Путеец от города, и мы все по воле случая оказались в водном колыбе, начальник Печорского бассейнового управления подчиненных путей и судоходства А.М. Антонов принимал решение: не ждать помощи со стороны, а оперативно приступить к защите живой зоны поселка от затопления. И началась кропотливая, изнурительная работа. Круглогодично была задействована техника, воины и подъемники, специалисты пограничной службы (ПГС) — особо опасные участки автодороги. Люди выбивались из сил, но никто не оставил своего рабочего места. Сам Виктор Михайлович был всегда на виду, руководил действием.

Даже тогда, когда возникла реальная опасность затопления своего предприятия, он не спас технику, которая была привлечена к спасению живой зоны Путеяца. Борьба со стихией продолжалась трое суток, но вода не убывала, наоборот, начала просачиваться через насыпь автодороги, заливать каменоломни, забрасывать подсыпки, подавляя жизни домов, и к тому же резервуары ПГС были уже на исходе.

И здесь В.М. Антонов принимает одно-единственное решение: попробовать пробраться на теплоходе «Прибой» к образовавшемуся затону льда и столовнуть с «мертвой точкой», обездвиженной прорывом льда, рискуя своей жизнью, жизнью всех членов экипажа теплохода, они смогли выполнить эту нелегкую задачу, и 16 мая вода постепенно стала уходить.

После стихии жители поселка остались отрезанными от города бездорогом. Спасибо своим сыновьям Виктор Михайлович однажды в первых призывах мерил для того, чтобы быстрее аннигилировать разрушительные последствия паводка. В течение трех дней силами Печорского ГБУ ВП и С ООО «СК «Печора» было наложено временное сообщение с городом.

Виктор Михайлович! Спасибо Вам от всего дна Вашу землю. Для Вам Бог здоровья, добра и благополучия. Низкий Вам поклон от всех жителей поселка.

Галина ЯКОВИНА, и.о.
главы администрации
пос. Путеец.



Разрушенный оголовок дамбы

средств на ее восстановление, я вылетел в Москву со снимками разрушений, причиненных паводком.

Вместе с начальником Главводпути Кривошеем мы пошли к начальнику Службы речного флота Смирнову, однако, кроме слов сочувствия, никаких обещаний помочь я там не услышал. Надо было решать вопрос самим.

Восстанавливать головную часть дамбы в прежнем виде было невозможно, учитывая не только недостаток в смете средств на непредвиденные работы и затраты, но и изменившуюся ситуацию, которая требовала продления дамбы на 80 метров для того, чтобы головная часть располагалась в кустах и ее обтекание проходило бы с меньшими скоростями и по ненарушенному участку поймы.

Продление дамбы и строительство дополнительной шпоры я решил выполнить за счет эксплуатационной сметы на производство выправительных работ, а поскольку продляемая за счет выправления дамба перекрывала новое положение головы сооружения, возводимого за счет капвложений, было принято решение откорректировать проект, на четверть уменьшив площадь ее крепления с низовой стороны, что позволяло уложиться в смету.

Прежде чем приступить к строительству, надо было откачать воду из большого котлована, образовавшегося в головной части дамбы, и достать из него затопленные плиты. Вначале откачуку производили землесосом, а затем передвижным насосом, после чего плиты вытаскивали бульдозером и автокраном. После вытаски плит засыпка котлована производилась вначале землесосом, а затем бульдозерами.

После засыпки котлована нужно было завершить строительство и крепление подошвы и головы дамбы по откорректированному проекту и приступить к выправительным работам по продолжению дамбы и строительству шпоры, причем все работы нужно было закончить до закрытия навигации, чтобы успеть сдать дамбу госкомиссии в 2003 году.

Дело было большое и ответственное, которое для координации работы техники и контроля за качеством работ требовало непосредственного участия ответственных лиц. Учитывая это, руководить работой техники я поручил первому заместителю руководителя А.В. Круссеру, а контроль за качеством работ – замруководителя по путевым работам Т.И Кончиной.

Они успешно справились с этой работой. Когда А.В. Круссер предло-

жил секции от разделки списанных земснарядов, загромождающие территорию предприятия, уложить в тело дамбы, я согласился, решив установить их в головах дамбы и дополнительной шпоры, для чего обмерил и пронумеровал секции, чтобы соблюсти порядок их установки, так как они имели разные размеры. После их установки и загрузки грунтом они повысили надежность оголовков.

Особо хочу отметить самоотверженную работу на строительстве дамбы Т.И. Кончиной, которая в осенние дождь и холод в резиновых сапогах и фуфайке, с покрасневшим от холода носом всегда находилась на дамбе, естественно, проклиная меня за это поручение.



Т.И. Кончина на дамбе

8 декабря дамба была сдана государственной комиссии по акту, а 12 декабря 2003 года, во время моего пребывания в Москве, акт был утвержден замминистра транспорта РФ – руководителем Службы речного флота Н.Г. Смирновым. Дамба подтвердила свою надежность уже весной 2004 года, когда максимальный уровень весеннего паводка был всего на 32 см меньше, чем уровень 2003 года, правда, выносов льда на пойму не было и обтекание ее новой головы было нормальным.

Наибольшую опасность паводок 2004 года представлял для путейской дороги, поэтому, чтобы не допустить ее перелива и разрушения, в период подъема уровней воды подсыпка дороги велась и днем, и ночью. Я никому не мог доверить эту работу и сам указывал, куда нужно подсыпать грунт в первую очередь, поскольку борьба шла за каждый сантиметр и мы едва успевали перекрывать лопатами намечающиеся переливы дороги. В результате дорогу мы отстояли.



Валентина Ивановна Ялмурзина

которому наша дышащая на ладан автотракторная техника продолжала работать на протяжении многих лет, – привезти несколько машин торфа.

После окончания работ по ледо-защитной дамбе появилась возможность заняться благоустройством территории предприятия, которая в период распутицы была проходима только в резиновых сапогах.

Были повышены отметки территории в районе лесозавода, произведена подсыпка территории мытым гравием, в районе блока цехов были положены железобетонные дорожные плиты, а по инициативе техника по обслуживанию зданий В.И. Ялмурзиной были разбиты цветочные клумбы, для которых я по ее просьбе дал указание В.С. Ялмурзину – замечательному специалисту, благодаря

34. Работа главным специалистом по путевым работам



Последний день в форме
начальника управления

В феврале 2005 года истекал срок моего контракта с Росморречфлотом, и у меня не было иллюзий, что я останусь руководителем управления, поскольку мне было 68 лет и я был старше всех руководителей водных путей в других бассейнах, а официальным курсом Росморречфлота был курс на омоложение руководящих кадров, о чем говорилось почти на каждой коллегии.

Поэтому когда контракт не продлили, это не было для меня неожиданностью и на свое место я рекомендовал моего первого заместителя А.В. Круссера. При этом я исходил не из занимаемой им должности и наших хороших отношений, а из его деловых качеств и большого производственного опыта.

Первым замом А.В. Круссер назначил Т.И. Кончину, кандидатура которой была также безальтернативной.



Александр Васильевич Круссер,
руководитель учреждения



Татьяна Ивановна Кончина,
первый зам. руководителя

Итак, мы договорились с А.В. Круссером, что я останусь работать в качестве главного специалиста по путевым работам. Я считал, что должен заполнить свободную нишу в работе службы пути по ведению аналитической работы, направленной на улучшение судоходных условий, и повышению эффективности работы дноуглубительного флота за счет производства модернизационных работ.

35. Попытка создания безъякорного землесоса

Первым шагом в этом направлении была разработка проекта безъякорного землесоса на базе катамарана. Причиной послужили жалобы команды на то, что в период межени из-за малых глубин за пределами судового хода мотозавозы не могут завозить папильонажные якоря на необходимое расстояние.

Моя конструкция предназначалась для работы катамарана в период межени с гидромониторной приставкой и предусматривала обустройство землесоса бортовыми наклонными сваями, которые, упираясь в грунт, должны были двигать земснаряд вперед для осуществления грунтоизбора без укладки станового якоря, одновременно предотвращая его боковое смещение, которое ранее устраивалось папильонажными лебедками.



Конструкция безъякорного земснаряда

Для этого по обоим бортам катамарана вместо привальных брусьев приваривались толстостенные трубы, внутри которых перемещались тяговые тележки, к одному концу которых крепились тросы от становых, а к другому – от папильонажных лебедок. К тележкам шарнирно при помощи плоских разъемных соединений, сделанных из майонов черпаковой цепи, крепились сваи, а для возможности их перемещения вдоль корпуса землесоса в процессе грунтозабора снизу труб делались прорези.



Упорная свая катамарана

Чтобы предотвратить боковые смещения свай, по бортам катамарана были запроектированы кринолины из вертикальных труб, которые сверху крепились к трубам, в которых перемещались тележки, а снизу они были связаны между собой продольными трубами.

Свайные конструкции, которые препятствовали отходу свай, двигающихся внутри кринолина, от борта в процессе их перемещения.

Наконечники свай были запроектированы ложкообразными, с площадками для упора в грунт, что обеспечивало легкое заглубление сваи до упора под действием натяжения станововой лебедки при движении земснаряда в процессе грунтозабора и выход ее из грунта под действием кормовой папильонажной лебедки. Ход тележки до ограничителей (конечных выключателей) составлял 12,5 м.

Процесс работы выглядел следующим образом: при нахождении сваи у носового конечного выключателя автоматически включается становая лебедка, свая упирается в грунт, заглубляется, и земснаряд

движется вперед, производя грунтозабор, пока тележка не дойдет до кормового конечного выключателя, который выключает становую и включает папильонажную лебедку, которая возвращает сваю в исходное положение, после чего процесс повторяется.

Таким образом, за один проход сваи земснаряд продвигается на 12,5 м, причем сваи могут работать как совместно, так и раздельно.

Для уменьшения смещения кормы землесоса под действием реакции струи пульпы в его кормовой части была запроектирована кормовая волочащаяся свая, которая располагалась между корпусами земснарядов и имела наконечник ножевой конструкции, обеспечивающий минимальное сопротивление при движении земснаряда вперед и максимальное при его смещении вбок.

Для корректировки курса движения земснаряда на обоих бортах гидромониторной приставки была запроектирована установка наклонных свай, приводимых в действие кормовыми папильонажными лебедками.

Предварительно этот проект был согласован с А.В. Круссером, а затем рассмотрен на техсовете, где было принято решение о его реализации. Сразу же пришлось столкнуться с фактом, что трубы с подходящей длиной, толщиной стенок и диаметром для размещения тяговой тележки найти не удалось, в связи с чем ее пришлось заменить сварным коробом и изменить конструкцию тяговой тележки.

Забегая вперед скажу, что замена трубы на сварной короб себя не оправдала уже на стадии ее испытания на слипе, так как тележка упиралась в сварныестыки даже после того, как я разработал для ее соединения с тросом становой лебедки шарнир с двумя степенями свободы.

Для того чтобы эскизный проект превратить в рабочие чертежи, по которым можно было бы изготавливать конструкции, требовалась работа целого КБ, так как конструкции нужно было вначале рассчитать на действующие нагрузки, а лишь потом вычерчивать, а я был один, поэтому приходилось давать в работу один чертеж, тут же приниматься за следующий, а иногда некоторые конструкции делать без чертежей (по месту). Конструировать приходилось всё, начиная с тележки и кончая разработкой конструкции для опускания и подъема свай, устанавливаемой на приставке, с приводом от лебедок земснаряда, вплоть до проектирования опорных роликовых подшипников для перемещения свай.

Модернизационные работы начались в цеху в межнавигационный период 2005–2006 гг., а весной земснаряды, входящие в катамаран, поочередно были подняты на слип, где они были продолжены. Работы продолжались до июля, когда земснаряду нужно было выходить на работу.

Несмотря на то, что работы были выполнены не в полном объеме,



П.В. Шевкопляс

так как сваи на гидроприставке не были установлены, было решено испытать землесос на Кожвинском пороге без них. Командовал катамараном опытный командир П.В. Шевкопляс.

Во время испытаний землесос, осуществляя грунтозабор, прошел около 30 метров, однако их пришлось прервать из-за заедания одной из тяговых тележек. При этом выяснилось, что при отсутствии корректирующих свай на гидромониторной приставке волочащаяся свая не обеспечивает удержание кормы землесоса на курсе, и она смещается в сторону, противоположную выбросу пульпы.

Когда я докладывал о результатах испытания А.В. Круссеру, то в шутку сказал, что новый самолет учат летать 6–8 лет, а мы хотим, чтобы он полетел сразу. Конечно, у нас было производственное предприятие, а не проектно-конструкторское бюро с опытно-экспериментальным заводом, котельщиков не хватало, поэтому дальнейшие работы по землесосу пришлось прекратить.

Слабым утешением для меня был тот факт, что в кратчайший срок была выполнена проектная работа целого КБ и что работоспособной конструкции безъякорного землесоса не существует до сих пор. К тому же в нашем случае сложность задачи увеличивалась наличием двух корпусов и гидроприставки. В то же время положительный результат был всё же достигнут: была разработана конструкция волочащейся сваи, предотвращающей поперечное смещение земснаряда при работе на выброс.



Первоначальный вариант
кормовой сваи



Принятый вариант
кормовой сваи

После испытаний нож сваи в поперечном направлении был увеличен

по площади и стал способен компенсировать реакцию струи выброса, в чем мне впоследствии пришлось лично убедиться при разработке сверху вниз Сотчем-Курьинского переката в период низкой межени, когда при работе со сваей кормовой папильонажный якорь даже не закладывался.

Тогда же мне пришлось убедиться в том, что вахтенные начальники, закладывая папильонажные якоря, не обращают внимания на разработанные мной и переданные на земснаряд отламированные схемы укладки якорей с указанием для каждой схемы рассчитанных нагрузок на лебедки, и они очень удивлялись, когда я вместо трех папильонажных якорей заставлял их укладывать всего один, так как нагрузку на левый кормовой папильонаж принимала кормовая свая, а в носовой части согласно схеме нагружен был только правый папильонаж.

Говоря о производстве модернизационных работ, не могу не вспомнить замечательных тружеников котельно-сварочного цеха во главе с Иваном Алексеевичем Марченко, которые их осуществляли, а среди них хотелось бы особо отметить классных специалистов Олега Петровского, Юрия Скрябина и Алексея Веретельника.



Коллеги:

В.М. Антонов и И.А. Марченко

Классные специалисты:

Ю. Скрябин и А. Веретельник

36. Размыв северной дамбы, ограждающей Путеец от затопления

В 2009 году в связи с образованием мощного ледового затора в районе д. Соколово высота подпорного уровня превысила отметки гребня северной дамбы, и вода, хлынув через наиболее низкие отметки гребня, размыла дамбу и затопила поселок Путеец. До этого момента я и С.М. Мартынов всю ночь с помощью лопат и бульдозера пытались препятствовать переливу воды через дамбу.

Поскольку в нашем распоряжении не было экскаватора и самосвала для подвозки грунта, приходилось бульдозером подгребать грунт с низовой к напорной стороне дамбы. Однако фронт низких отметок был слишком большой, а интенсивность подъема слишком высокой, поэтому наши труды не увенчались успехом, и около 6 часов утра вода хлынула через дамбу, причем мы с Мартыновым на УАЗе оказались по одну сторону сорокаметрового прорана с бурлящим потоком, а бульдозер – по другую сторону.



2009 г. Размытие северной дамбы и затопление Путейца

Считая, что мы успеем проскочить через поток до размыва дамбы, я дал команду Сергею Русинову переправляться через проран. Вместо того, чтобы отказаться, поскольку это был рискованный шаг, он врубил газ и бросил УАЗ в поток, сразу же погрузившись почти до днища кузова.

Уже въехав передними колесами на противоположную сторону прорана, двигатель УАЗа заглох, но подъехал бульдозер и вытащил нас на незатопленный участок дамбы.

Только после этого я задумался над тем, что было бы, если бы двигатель заглох посреди прорана, а еще над тем, что с такими ребятами, как Русинов и Мартынов, можно идти в разведку.

Самое обидное в этой истории было то, что через полчаса затор прорвало и вода быстро пошла на убыль, то есть нам не хватило всего полчаса, чтобы отстоять детище Б.В. Орлова – северную дамбу, 30 лет защищавшую поселок Путеец от наводнения.

37. Разработка методики расчета объемов дноуглубительных работ для поддержания гарантированных габаритов пути

В связи с изменением проектных уровней и гарантированных габаритов пути на водных путях Печорского бассейна встал вопрос опреде-

ления расчетных объемов дноуглубительных работ для их поддержания исходя из их вновь установленных значений.

В нашем распоряжении имелась методика, разработанная Санкт-Петербургским государственным университетом водных коммуникаций (СПГУВК), согласно которой расчетный объем дноуглубительных работ на участке реки Печоры г. Печора – с. Усть-Уса, в зависимости от принятого для расчетов ряда лет, составлял либо 1845, либо 785 тыс. кбм, причем определить, какое значение является верным, было невозможно, а для других участков, в частности, для участка с. Усть-Уса – г. Нарьян-Мар, где гарантированная глубина за много лет менялась незначительно, расчетный объем по этой методике определить было вообще невозможно.

Эта методика учитывала только связь объемов дноуглубительных работ и гарантированной глубины, причем изменение глубины должно быть значительным, а изменения фактических объемов дноуглубления должны быть связаны только с изменением гарантированной глубины, а не с изменением объема финансирования, поэтому при расчете ряд лет искусственно исключались из рассмотрения.

Методика вообще не учитывала гарантированную ширину судового хода, поэтому ее нельзя было применять для участков, где она изменилась, и там, где гарантированные глубина или ширина в течение навигации не выдерживались. Конечно, для определения расчетных объемов дноуглубления в реальных условиях Печорского бассейна она была совершенно непригодна.

С учетом этого пришлось разработать новую методику, построенную на совершенно иных принципах, приняв за основу связь фактических габаритов пути и фактических объемов дноуглубления и применив для анализа этой связи тот же метод линейной корреляции, что и СПГУВК.

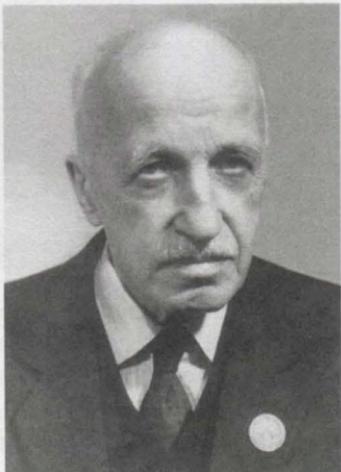
Эта методика позволяла определять расчетные объемы дноуглубления, используя для анализа весь ряд наблюдений, включая и годы с любыми, даже нулевыми, объемами дноуглубления, на любом участке водного пути, с любыми гарантированными габаритами пути и при любых проектных уровнях.

На основании этой методики для всех участков реки Печоры с гарантированными габаритами пути я вывел расчетные формулы, подставив в которые требуемые значения гарантированной глубины и ширины судового хода и значение проектного уровня, можно было за одну минуту получить расчетные объемы дноуглубления для любого участка.

Методика расчета была опубликована в № 5 журнала «Речной транспорт» за 2007 год, а в комментарии к статье СПГУВК признал обоснованность и приемлемость этой методики.

38. Юбилей К.В. Гришанина

В 2009 году исполнилось 100 лет со дня рождения одного из моих учителей, профессора Кирилла Владимировича Гришанина, большого ученого-гидротехника, имя которого по решению Российской академии наук было присвоено малой планете Grishanin, и мне довелось участвовать в международной научной конференции, посвященной столетию со дня его рождения, проходившей 8–9 апреля в СПбГУВК.



Кирилл Владимирович
Гришанин



На конференции было много интересных докладов, посвященных исследованиям русловых процессов, и она, бесспорно, была очень полезна для специалистов-гидротехников.

Постепенно бюджетное финансирование на содержание водных путей стало увеличиваться, конечно, в первую очередь для ЕГС, однако и финансирование Печорского ГБУВПиС в 2008 году по сравнению с 2004 годом увеличилось более чем в 2 раза.

Это позволило увеличить ежегодные объемы дноуглубительных работ и перейти от поддержания водных путей на существующем уровне к их коренному улучшению.

Эти работы были начаты осенью 2008 года. Тогда мы проделали сквозную траншею землесосом по Средне-Песчанскому шару с целью определения возможности его разработки для переноса сюда судового хода в обход Кожвинского порога, а в навигацию 2009 года разработали капитальную прорезь и перенесли сюда судовой ход.

39. Внедрение трехсосуновых наконечников

Однако отвлечение земснарядов на производство капитальных работ не должно было отражаться на эксплуатационных работах.

Так как для этих работ значение имели не объемы дноуглубительных работ, а разработанная площадь дноуглубительных прорезей для землесосов проекта 23-110, проблему увеличения производительности по площади можно было решить, заменив однососуновые всасывающие наконечники на трехсосуновые, обеспечивающие работу с меньшим технологическим запасом.



Трехсосуновый наконечник на землесосе ПЧ-710

Начали с привезенного из Щельяюра А.В. Круссером сохранившегося там трехсосунового наконечника моей конструкции, изготовленного для тысячекубового землесоса. Так как с металлом были сложности, было решено переоборудовать его для проекта 23-110.

Вырезав в подводящих трубах сегменты, чтобы уменьшить площадь сечения труб до необходимых размеров, изменив расстояния между ними и изготовив новые приемные наконечники, мы получили сосун для ПЧ-710, который отработал несколько навигаций, пока не появилась возможность изготовить новый.



Ф.О. Трубицин,
начальник производственного
отдела

Начальник службы промпредприятий, замечательный специалист и человек Федор Осипович Трубицин, предложил для обслуживания сосуна использовать конструкцию теплоходного трапа с противовесами, позволяющими легко устанавливать его в нужном месте для обслуживания того или другого всасывающего наконечника.

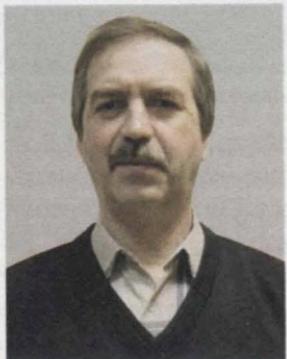
Следует отметить, что он же предложил и конструкцию площадки, устанавливающей под передвижной частью рельсового крана котельно-сварочного цеха, которая позволила безопасно обслуживать лампы освещения цеха, расположенные под крышей здания. Будучи очень ответственным человеком, он попросил меня рассчитать эту конструкцию.

Он обращался ко мне и по другим вопросам: например, рассчитать конструкцию и необходимую площадь опор для подвесных плит ограждения территории предприятия, чтобы избежать их просадки, рассчитать конструкцию и фундаменты для радиомачт, спроектировать новую конструкцию опоры для разрушившейся кровли материального склада и т.п. Я его уважал и никогда не отказывал в помощи.

Кроме него в учреждении были и другие прекрасные специалисты, которых я знал долгие годы. В их числе А.В. Морозов, С.Н. Заболотских и С.М. Мартынов, который по собственной инициативе всегда оказывался там, где его помощь была крайне необходима.



А.В. Морозов



С.Н. Заболотских



С.М. Мартынов

Так было и в уже упомянутом случае борьбы за северную дамбу, и когда мы бетонировали днище водотечного отсека тысячника в период зимнего отстоя, а он на «Буране» подвозил бетонный раствор, и когда он лез под неисправный бульдозер, чтобы обеспечить его работу на отсыпке площадки для корректирующей станции, и во многих других случаях.

Наряду с опытными командирами земснарядов – ветеранами А.Н. Шероновым и П.В. Шевкоплясом среди большого количества прекрасных капитанов хотелось бы особо отметить двух старейших, практически моих ровесников, Н.А. Витязева и В.И. Дикуна.



Н.А. Витязев



В.И. Дикун

Для земснаряда ПЧ-706 была рассчитана, спроектирована и изготовлена уже новая конструкция трехсосунового наконечника, где трубы со сна распологались в одной плоскости, а для размыва гребней траншей крайние сопла располагались под углом 45 градусов к среднему.

Если пути повышения эффективности работы землесосов проекта 23-110 были ясны с самого начала, то по землесосам проекта 324, оборудованным уширенными наконечниками с принудительным подводом грунта, конструкции А.С. Старикова, такой ясности не было.

На легких грунтах их работа была довольно эффективна и производилась с небольшим запасом на переуглубление, однако, на засоренных и тяжелых грунтах из-за большого сопротивления наконечника требуемая скорость продвижения землесоса по прорези, а, следовательно, и расчетная производительность, не обеспечивались.

Сделав теоретические расчеты и сравнив полученные результаты для уширенного и трехсосунового наконечников, я убедился, что величина переуглубления трехсосунового наконечника на легких грунтах и небольших слоях полезного снимаемого слоя всего на 4 см больше, чем у уширенного, а на грунтах с Кгр менее 0,8 и во всех случаях, когда толщина полезного снимаемого слоя превышает 0,65 м, она на 4–8 см меньше.



Трехсосуновые наконечники на катамаране

Таким образом, замена уширенных наконечников на трехсосуновые не только увеличивала фактическую производительность земснаряда за счет увеличения скорости продвижения по прорези, но в большинстве случаев уменьшала и запас на переуглубление, поэтому я разработал конструкции таких наконечников и для катамаранов. Проекты были рассмотрены на техсовете, одобрены, включены в план модернизационных работ и реализованы.

Для ускорения я делал развертки сложных соединительных узлов в масштабе 1:1, накладывая которые на лист металла или трубу, можно было очертить их мелом и сразу производить резку. При изготовлении сложных элементов я присутствовал в цехе, оперативно решая возникающие вопросы, а дружный коллектив котельно-сварочного цеха, начиная с начальника цеха Анатолия Марченко, сменившего его на этом посту Олега Петровского и классных специалистов, в числе которых особенно хотелось бы отметить Юрия Скрябина и Алексея Веретельника, давно уже стал для меня своим.

Целесообразность замены уширенных наконечников на трехсосуновые у землесосов проекта 324 была полностью подтверждена на практике. Так, в 2010 г. по сравнению с 2008 годом суточная производительность по разработанной площади увеличилась не только у землесоса проекта 23-110 (в 2,13 раза), но и у спаренного землесоса (в 1,95 раза) в основном, конечно, за счет повышения производительности, и впервые после 1991 года общая площадь разработанных прорезей в бассейне достигла 1,5 млн. кв. км.

Следует отметить, что вначале все всасывающие наконечники делались одинаковыми, поэтому присоединялись к крайним трубам сосуна под некоторым углом, однако опыт работы на засоренных грунтах землесосов проекта 23-110, где расстояния между ребрами защитной решетки

были больше, показал, что попавшие вследствие этого в сосун топляки не могут преодолеть этот угол и застревают во всасывающем трубопроводе, и иногда для их извлечения нужно вырезать отверстие в трубах. Изменив конфигурацию крайних сосунов и сделав крайние трубы сосунов прямыми, мы эту проблему решили.

В навигацию 2010 г. на Нижне-Канинском перекате были выполнены капитальные работы по переносу судового хода обратно в правый рукав из левого, куда он был необдуманно, без учета его засоренности и опыта эксплуатации до 1976 года, перенесен в 2006 году. Чтобы убедиться в этом на практике, потребовалось четыре навигации его неэффективной эксплуатации и пролом днища многочерпакового земснаряда при его разработке.

40. Отсыпка площадки для корректирующей станции

В этом же году мне предложили организовать работу по отсыпке на ледозащитной дамбе площадки для корректирующей станции, монтаж которой должен быть завершен до конца года. Работа была большая и трудоемкая (только габаритный объем подсыпки площадки составлял 21 тыс. кбм. Для этого необходимо было загрузить на устье затона и привезти на не полностью загружаемой из-за недостатка глубин 1000-тонной барже более 34 тыс. тонн грунта, поднять этот грунт на дамбу и переместить его на большое расстояние.



Поскольку вылет стрелы плавкрана не позволял накапливать грунт на гребне дамбы, грунт из баржи сначала выгружался на спланированную берму откоса, после чего до гребня дамбы перемещался бульдозером, который, постепенно снижаясь, по мере выработки грунта на берме, на конечном этапе перемещал грунт от уреза воды на 10-метровую

высоту. Поднятый на гребень дамбы грунт подхватывал другой бульдозер и перемещал его в нужную точку.

Я выбрал наиболее приемлемый вариант расположения площадки, позволяющий на двух взаимно перпендикулярных откосах создать два места выгрузки и удаления грунта и организовать непрерывный цикл работы плавкрана, экскаватора с самосвалом и бульдозеров.

Пока на одной берме производилась выгрузка грунта из баржи, на другой работали бульдозеры и экскаватор, использующие для отсыпки уже привезенный грунт.



**Корректирующая станция
установлена в тот же год**

Вначале работали два наших бульдозера (иногда, правда ненадолго, появлялся третий, сторонней организации), однако после трагической гибели Василия Кузнецова, работавшего ранее в Коминефти, которого я знал как отличного специалиста еще по строительству ледозащитной дамбы, остался только Николай Канев, с кото-

рым мы и заканчивали работу на его дышащем на ладан бульдозере.

Тем не менее, меньше чем за два месяца работа по отсыпке площадки была закончена, и в том же году корректирующая станция была смонтирована.

Я всегда ценил профессионалов и любовался их работой. Помню, как после постановки сложной задачи Василий Кузнецов раздраженно хмыкал, но затем, ставя бульдозер почти вертикально, делал невозможное.



В.А. Попов

Помню, как Василий Попов, чтобы развернуться на узком месте, тоже ставил на дыбы свой экскаватор, одновременно опорожняв ковш в кузов самосвала. Отлично трудились и крановщики плавкрана, которые, чтобы увеличить высоту подъема и дальность выброса грунта, виртуозно производили выгрузку грунта при одновременном подъеме и развороте стрелы крана.

Среди них были любители выпить, но за всё время работы нарушений дисциплины не было.

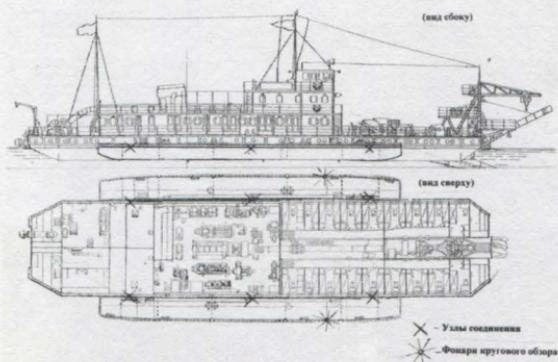
Уже много времени спустя они мне говорили, что никто до меня не ценил их работу, а когда я выразил недоумение по этому по-

воду, они сказали: «Вы же показывали нам большой палец, когда мы работали!» Оказывается, даже такое признание мастерства воодушевляет человека. Очень жаль, что один из них вследствии также трагически погиб.

41. Проект уменьшения осадки землесосов проекта 23-110 со 130 до 100 см

В 2011 году я разработал проект уменьшения осадки землесосов проекта 23-110 со 130 до 100 см, что позволило бы увеличить оперативность их работы. Проект предполагал установку по бортам земснаряда понтонов, крепящихся к его корпусу быстроразъемными соединениями.

Понтоны заполнялись водой, их упоры подводились под упоры, приваренные к корпусу земснаряда, производилось соединение упоров быстроразъемным соединением из труб, после чего вода из понтонов откачивалась, и конструкция понтоны-земснаряд приподнималась на 30 см. В качестве понтонов предполагалось использовать боковые секции шаланды проекта 1051.



Проект уменьшения осадки землесоса пр. 23-110

Я рассчитал нагрузки на корпус землесоса, возникающие при подсоединении понтонов для разных вариантов их работы, и сравнил их с расчетными, которые должны быть предусмотрены при проектировании корпуса землесоса для его эксплуатации в разряде «О». Из сравнения нагрузок стало ясно, что нагрузки на корпус не превышают значений, заложенных при проектировании, а следовательно, никаких препятствий для согласования проекта Регистром нет.

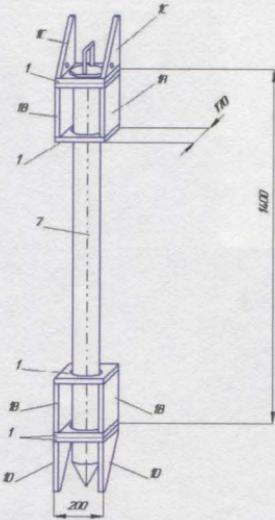


Схема соединения корпусов земснаряда и бортовых понтонов

Проект был утвержден на техсовете, согласован с Российским Речным Регистром, и началась его реализация. Для этого осенью обсушили одну из списанных шаланд, зимой вырезали ее боковые части, а весной оказалось, что днище шаланды проржало до дыр. Сделали попытку перевернуть секции днищем кверху, так как верхняя часть была несколько лучше, но котельщиков сняли на другие срочные работы, и работа так и осталась незавершенной.

42. Памяти отца

В 2011 году исполнилось 100 лет со дня рождения моего отца, Михаила Антоновича Антонова, погибшего в марте 1944 года при освобождении Эстонии во время Великой Отечественной войны.

ИМЕННОЙ СПИСОК

1846

Форма № 7

безвозвратных потерь личного состава

2011 № 1846

17-го марта 1944 года с 17-го по 19-е марта 1944 г.

Фамилия, имя и отчество	Винтовка	Боевая вспомогательная оружие	Боевые в часах	Группа РВК в зоне области границы	Боевые в часах последних	Где расположен	Сведения о подразделении	Лицо, отчество и фамилия	Лицо, отчество и фамилия
57. Антонов Михаил Антонович	КРС-41	Гранаты	670	011 Сапогово-Видлицкий	Революционный Краснодарский край	600	Благодаря	Борисов	Борисов
58. Дмирианов Евгений Антонович	КРС-41	Гранаты	670	011 Сапогово-Видлицкий	Благодаря	600	Благодаря	Борисов	Борисов
59. Романов Борис Антонович	КРС-41	Гранаты	670	011 Сапогово-Видлицкий	Благодаря	600	Благодаря	Борисов	Борисов
60. Исаков Евгений Антонович	КРС-41	Гранаты	670	011 Сапогово-Видлицкий	Благодаря	600	Благодаря	Борисов	Борисов
61. Кривов Евгений Антонович	КРС-41	Гранаты	670	011 Сапогово-Видлицкий	Благодаря	600	Благодаря	Борисов	Борисов



Мемориал братской могилы у п. Синимяэ в Эстонии. Я с дочерью Леной. 2011 г.



Дочь Лена устанавливает мемориальную доску

Дочь Лена, живущая в Питере, установила по Интернету место его захоронения, и мы с ней и ее мужем на его машине поехали в Эстонию к братской могиле около п. Синимяэ.



Акция «Бессмертный полк» в Санкт-Петербурге.
Дочь Лена и внуки с портретом деда и прадеда,
погибшего в боях за освобождение Эстонии

После этого была изготовлена и в следующий приезд установлена в месте захоронения мемориальная доска, а 9 мая 2015 года, в день 70-летия Победы, дочь вместе с внуками принимала участие в акции «Бессмертный полк» на Невском проспекте с портретом своего деда и прадеда.

В 2012 году я отметил свой 75-летний юбилей, но продолжал работать.



В кругу прекрасных дам. 75 – это всего лишь 3 раза по 25

43. Аналитическая работа в системе Главводпути

Рассматривая состояние аналитической работы в системе Главводпути, я пришел к выводу, что ее расцвет пришелся на 50–60 годы прошлого века, когда парк дноуглубительного флота в бассейнах был ограничен и управления пути не могли позволить себе роскошь производства бросовых капитальных работ.

Именно тогда появились работы Федорова и Доманевского, в которых давались методы анализа состояния перекатов и рассматривалась изменчивость проектных уровней воды; работы Гришанина, посвященные построению планов течений на перекатах с затонской частью; работы Снищенко, посвященные исследованиям гряд; ЛИВТом была разработана методика расчета деформаций русла и прорезей и т. д. Все они, кроме Доманевского, во время моей учебы преподавали в ЛИВТе, и я их хорошо знал.

Конечно, ЛИВТовская методика, в разработке которой принимал участие и К.В. Гришанин, в части определения абсолютных величин деформаций русла была академическим трудом, не применимым на практике, так как в основу расчета была положена величина неразмывающей скорости, для определения которой нужно было брать пробы грунта по всему руслу. Однако ее можно было использовать для построения планов течений и определения качественных, а не количественных характеристик деформаций русла.

Задаваясь вопросом, почему в дальнейшем эти исследования резко сократились, я пришел к выводу, что этому способствовало появление мощной дноуглубительной техники, которая в большинстве случаев позволяла направлять поток в нужном направлении, независимо от того, что с гидравлической и экономической точек зрения это было нерационально, но... «Сила есть, ума не надо».

Этому способствовали и несовершенство применяемых методик с трудоемкими расчетами, и низкий уровень теоретической подготовки большинства прорабов путевых работ, даже окончивших путевые вузы, не говоря уже о выпускниках речных училищ и техникумов, навыки которых в проектировании прорезей ограничивались лишь умением соединять проектные изобата.

Работая начальником службы пути в тот период, когда объемы дноуглубительных работ в бассейне достигали 14 млн. кбм и в одну навигацию выполнялось несколько капитальных работ с объемами свыше 1 млн. кбм, я делал, и то не в полном объеме, расчеты только тех прорезей, где последствия их разработки было трудно предугадать, а в тех участках они не делались вообще.

Как я убедился во время моей работы в Главводпути, это явление было повсеместным, и даже в Северном БУП, которым руководил А.С. Вильперт, сын бывшего начальника Печорского БУП С.И. Вильперта, единственный из начальников БУП, занимавшийся аналитической работой в сфере производства путевых работ, положение было то же самое.

Последним из могикан, отстаивающим научные основы проектирования прорезей, был начальник Главводпути Садовский, сам являю-

щийся автором книги «Пособие по трассированию землечерпательных прорезей», который на заслушиваниях по итогам года драил начальников БУПов за неправильно затрассированную капитальную прорезь объемом «всего-то» 100 тыс. кбм.

После 1991 года объемы дноуглубительных работ в бассейнах сократились в десятки раз и стали меньше, чем в 1960–70-х годах, однако, если не считать уже упомянутой ранее Методики определения расчетных объемов дноуглубления, разработанной Санкт-Петербургским государственным университетом водных коммуникаций (СПГУВК), которую я подверг резкой критике в журнале «Речной транспорт», никакие новые научные труды, посвященные анализу русловых процессов, не появились.

Я считаю, что это явилось следствием прихода к руководству водными путями России некомпетентных людей, не способных ни сформулировать задачи для научных сотрудников, ни предложить самим что-то стоящее практическим работникам.

Работа в качестве главного специалиста по путевым работам, по моим представлениям, предполагала аналитическую работу по определению стратегических задач управления на ближнюю и дальнюю перспективу, практический анализ, позволяющий определять способы коренного улучшения того или иного перекатного участка и пути повышения эффективности работы дноуглубительного флота, а также теоретический анализ, позволяющий с достаточной степенью вероятности прогнозировать условия поддержания гарантированных габаритов на участке водного пути.

Следует отметить, что никакие совершенствования технологии производства путевых работ не могут заменить аналитическую работу, которая определяет задачу (что нужно делать), а любая технология лишь определяет, как и с какими затратами эта задача может быть выполнена.

Что касается стратегической задачи, то она была совершенно очевидна: повышение обеспеченности проектного уровня на участке реки Печоры от г. Печора до с. Усть-Уса с 62% до 80%, которое давало возможность на месяц увеличить длительность поддержания гарантированной глубины на всем участке от г. Печоры до г. Нарьян-Мара.

Ее решение теоретически было возможно при условии одновременного ввода в эксплуатацию всего находящегося в рабочем ядре дноуглубительного флота.

Однако для ее практической реализации нужно было вдвое увеличить смету расходов, приобрести минимум два рефулера, а главное, укомплектовать все вводимые земснаряды кадрами, которых не хватало даже на половину вводимого в эксплуатацию флота.

Относительно практического анализа здесь тоже всё было ясно, и его мог делать любой грамотный гидротехник. А вот методики теоретического анализа, позволяющей прогнозировать состояние плеса в целом, не существовало вообще.

Из воспоминаний С.И. Вильперта видно, что он придавал большое значение вопросам теоретического анализа русловых процессов, в том числе работам Доманевского, которые действительно позволяли анализировать состояние отдельного переката, однако они не объясняли причин изменения его состояния в зависимости от изменения общих для плеса гидрологических условий и не могли предсказывать эти изменения.

44. Открытие метода определения реальных условий поддержания гарантированных габаритов пути на свободных реках

Из работы В.В. Федорова ясно было одно, что на свободных реках вследствие размыва или намыва русла в створе водостоя расход воды, определяющий объемы дноуглубления, в разные годы при одном и том же проектном уровне по водостою может быть совершенно разным.

Также было ясно, что изменения отметок дна конкретных перекатов не соответствуют величине изменения отметок дна в створе водостоя, которую можно было бы определить на расходных водостоах и принять для расчетов объемов дноуглубления, не говоря уже о нерасходных водостоах, где эту величину вообще невозможно определить.

На свободных реках среднемноголетние условия поддержания гарантированных габаритов пути определяются среднемноголетними значениями проектного уровня по водомерному посту, соответствующим ему средним значением проектного расхода за многолетний период и среднемноголетними отметками дна перекатов участка водного пути, которые и определяют расчетные среднемноголетние объемы дноуглубительных работ.

В то же время реальные отметки дна перекатов в навигацию никогда не соответствуют среднемноголетним значениям, а отклоняются от них в ту или другую сторону в зависимости от ряда факторов и в первую очередь от величины слоя заносимости в период весеннего паводка.

С учетом этого наибольший интерес представлял именно теоретический анализ, который бы дал возможность определять реальное состояние водного пути в текущую навигацию. Для самого лимитирующего

участка реки Печоры от г. Печоры до с. Усть-Уса я составил таблицу состояния глубин на перекатах при разных уровнях воды по водпосту Кожва, причем для каждого из уровней определялось значение средней глубины плеса.

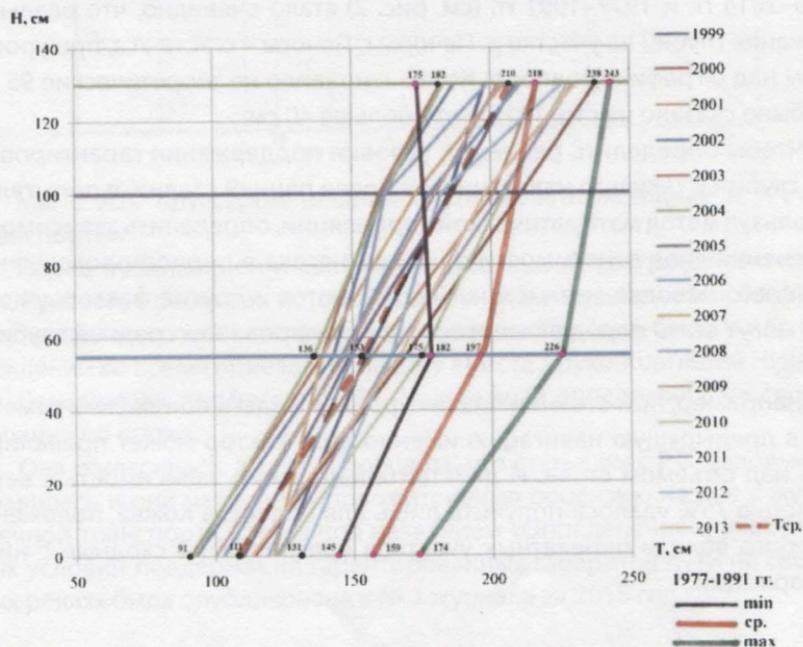
Диапазон уровней начинался от 130 см над 0 графика водпоста, поскольку лишь к этому уровню положения судовых ходов стабилизировались, и фактические глубины одной навигации можно было сравнивать с глубинами в другие навигации, а заканчивался минимальным навигационным уровнем.

Анализ совмещенных графиков зависимости средних глубин плеса от уровней воды за многолетний период показал, что средние глубины при одних и тех же уровнях воды по водпосту изменяются в широких пределах.

Так, за период наблюдений 1999–2014 гг. на участке р. Печоры г. Печора – с. Усть-Уса при уровне сравнения 130 см над 0 графика водпоста Кожва они изменяются в пределах 61 см – от 182 до 243 см при среднем значении 210 см, при этом величина слоя заносимости отклоняется от среднего значения примерно на ± 30 см (см. рис. 2).

График изменения средних глубин участка р. Печоры г. Печора – с. Усть-Уса в диапазоне $130 > H > 0$ от 0 графика водпоста Кожва за 1999–2013 гг. и 1977–1991 гг.

Рис. 2



При снижении уровней воды до проектного за счет саморазмыва русла и частично за счет производства дноуглубительных работ диапазон изменения средних глубин плеса уменьшается до 39 см – от 136 до 175 см, а колебания величины слоя заносимости относительно среднего значения составляют примерно ± 20 см, или уменьшаются в среднем в 1,5 раза (см. рис. 2).

Я понял, что решение «неразрешимой» задачи найдено. Значение средней глубины плеса при уровне сравнения 130 см при существующих объемах дноуглубления зависит не от них, а от степени заносимости плеса, причем ее среднее значение соответствует средней величине весенней заносимости, а ее крайние значения условиям минимальной и максимальной заносимости за многолетний период.

Определив среднюю глубину плеса в текущую навигацию при уровне сравнения (130 см) и вычтя ее из средней глубины плеса, мы получаем реальную величину уменьшения или увеличения слоя заносимости по сравнению со среднемноголетним значением, а следовательно, реальные условия поддержания глубин и необходимый объем дноуглубления в текущую навигацию.

Кстати, из сравнения средних значений средних глубин плеса за 1999–2014 гг. и 1977–1991 гг. (см. рис. 2) стало очевидно, что реальное снижение глубин на участке р. Печоры г. Печора – с. Усть-Уса, при уровне 55 см над 0 водостока Кожва составило не теоретические 95 см, как было сказано на стр. 121, а чуть больше 40 см.

Чтобы определить реальные условия поддержания гарантированных глубин в текущую навигацию на более ранней стадии, я попытался, используя метод математической корреляции, определить зависимость изменения слоя заносимости от объема стока в период прохождения весеннего паводка, хотя и знал, что имеются и другие факторы, которые могут стать определяющими при формировании средней глубины плеса.

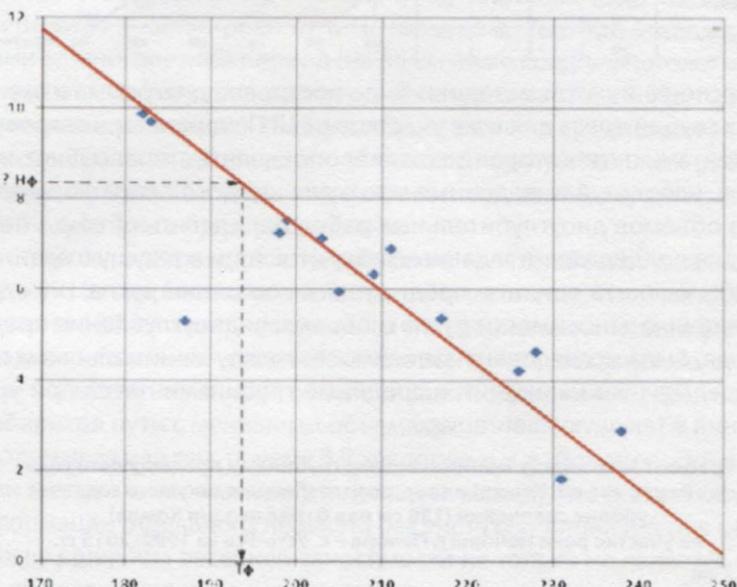
Например, при стоянии низких уровней воды и понижении отметок дна в предыдущую навигацию именно этот фактор может превалировать над объемом стока. И действительно такую зависимость с вероятностью 75% удалось получить лишь для водостока Кожва, положение которого вблизи перекатных участков обеспечивало сходные с ними деформации.

Так родилась «Методика определения реальных условий поддержания гарантированных габаритов пути на свободных реках».

График связи между суммарными значениями уровня воды в диапазоне $6 > H > 4,5$ м над 0 графика водостока Кожва и средними глубинами на участке р. Печоры
г. Печора – с. Усть-Уса (при уровне сравнения) за 1999–2013 гг.
Коэффициент корреляции: 0,865. Коэффициент детерминации: 0,75.

Рис. 3

Σ Н м Уравнение линии регрессии: $T = 249,3 - 6,81 \Sigma H$

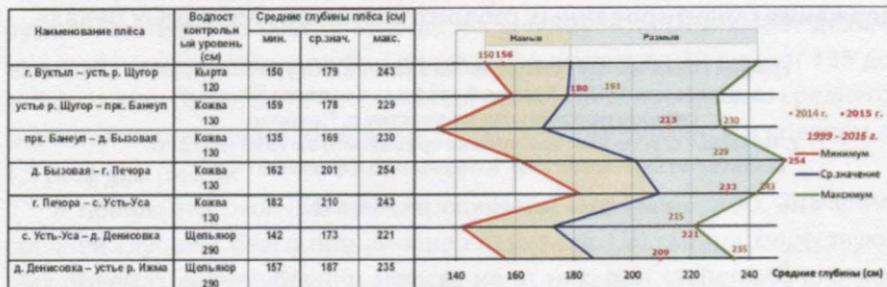


Мы с А.В. Круссером решили опубликовать методику в «Речном транспорте».

Перед публикацией я связался с кандидатом географических наук С.Н. Рулевой, с работами которой я был знаком и ценил ее как большого специалиста-исследователя русловых процессов (она была у нас в учреждении во время приезда на Печору вместе с руководителем НИЛ МГУ им. Ломоносова, профессором Р.С. Чаловым), и предложил дать свои замечания по статье.

Она согласилась, а затем сообщила, что статья им с Р.С. Чаловым понравилась и они направили положительную рецензию на нее в журнал «Речной транспорт». Статья под названием «Определение и учет реальных условий поддержания гарантированных габаритов пути на свободных реках» была опубликована № 1 журнала за 2015 год.

Диаграмма для определения степени зависимости плесов р. Печоры

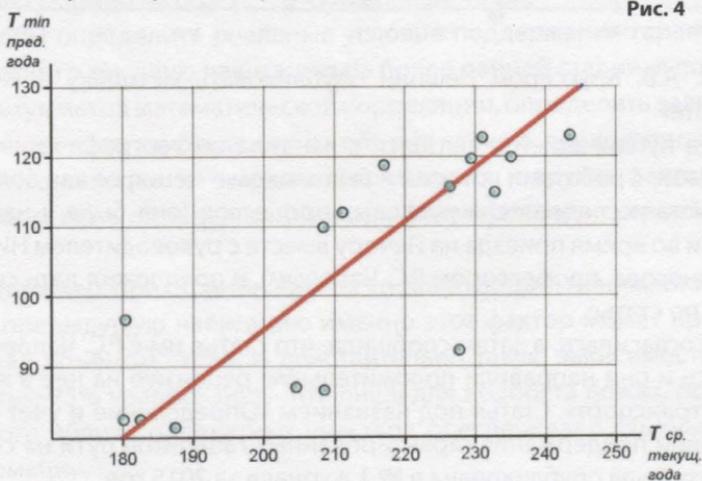


На основании этой методики была построена диаграмма изменения средних глубин плеса для всех участков реки Печоры с гарантированными габаритами пути, которая позволяет определять степень заносимости плесов и, используя выведенные мною для каждого плеса формулы для расчета объемов дноуглубительных работ, определять объемы, необходимые для поддержания заданных габаритов пути в текущую навигацию.

Чтобы оценить влияние предыдущего состояния русла, определяемого степенью заносимости русла и объемами дноуглубления предыдущего года, была исследована зависимость между минимальными глубинами предыдущей навигации и средними глубинами плеса при уровне сравнения в текущую навигацию.

График связи между минимальными глубинами предыдущего года (от 0 графика в/п Кожва) и средними глубинами текущего года при уровне сравнения (130 см над 0 графика в/п Кожва) на участке реки Печоры г. Печора – с. Усть-Уса за 1999–2015 гг.

Рис. 4



К корреляции = 0,82

К детерминации = 0,67

Полученная зависимость (см. рис. 4) имеет несколько меньший коэффициент детерминации (0,67), чем зависимость от весенних уровней воды, но в ряде случаев с ее помощью можно со значительной вероятностью предсказать состояние участка в следующую навигацию уже при завершении настоящей.

Кстати, эта методика дала мне возможность на совещании у А.В. Круссера, еще до открытия навигации 2015 года, с почти стопроцентной уверенностью утверждать, что поскольку в навигацию 2014 года отметки дна перекатов участка реки от г. Печоры до с. Усть-Уса были наиболее низкими за многолетний период (на 33 см ниже среднемноголетних), независимо от объема стока в период весеннего паводка 2015 года, слой заносимости в навигацию 2015 года будет меньше среднемноголетнего, и даже при резком сокращении объемов дноуглубительных работ, вызванных уменьшением бюджетного финансирования, гарантированные габариты пути здесь будут выдержаны.

Этот прогноз оправдался. Несмотря на то, что объем стока в период паводка 2015 года был максимальным за многолетие, слой заносимости при уровне 130 см хотя и увеличился по сравнению с навигацией 2014 года, однако был ниже среднемноголетнего, что, независимо от повышенной водности навигации, обеспечивало поддержание гарантированных габаритов пути с меньшими объемами.

Раздумывая над тем, почему В.В. Федоров и Н.А. Доманевский не смогли сами создать такую методику, я пришел к выводу, что они рассматривали деформации отдельного переката без учета состояния плеса в целом, а поскольку величина весенней заносимости не только не является одинаковой для всех перекатов, но на отдельных перекатах может быть и разного знака, такая методика, не учитывающая изменение интегрального показателя (средней глубины плеса) и не могла привести к установлению общих закономерностей для плеса, поскольку за деревьями (состоянием отдельных перекатов) не было видно леса (состояния плеса в целом).

Когда мне удалось внести свою скромную лепту в исследование русловых процессов на свободных реках, я понял Пушкина, который по окончании написания «Бориса Годунова» в письме к Вяземскому писал: «Трагедия моя окончена, перечел ее вслух один, и был в ладоши, и кричал: ай да Пушкин! ай да сукин сын!» Хотя сам таких эмоций и не испытывал.

45. Очередная смена руководителя учреждения

В апреле 2015 г. у А.В. Круссера истекал срок контракта с Росморречфлотом на работу в качестве руководителя, но продлевать контракт



Татьяна Ивановна Кончина
чин - вошла ни в чем не
чина.

он не собирался. Ни у кого не было сомнений, что место руководителя должна занять Т.И. Кончина, однако она быть начальником не хотела.

Я не знаю, на каких условиях она согласилась на должность руководителя, но, учитывая профессиональную компетентность, большой производственный опыт и самоотдачу в работе, это был наиболее оптимальный вариант. Вероятно, одним из условий было назначение А.В. Круссера советником руководителя.

Так, впервые в плеяду руководителей бассейновых управлений пути России – муж-

46. Гришанинские чтения

В конце апреля 2016 года состоялись очередные Гришанинские чтения. Председатель межвузовского научно-координационного совета, руководитель НИЛ МГУ им. Ломоносова профессор Р.С. Чалов направил письмо руководителю ФБУ «Администрация «Печораводпуть» Т.И. Кончиной с просьбой командировать меня в Санкт-Петербург, в Государственный университет морского и речного транспорта имени адмирала С.О. Макарова, где они проводились, чтобы выступить там с докладом.



**Профессор
Роман Сергеевич Чалов**

оставления должности несколько лет преподавал в СПГУВК, но уже вышел на пенсию, и гендиректором ЗАО «Ленгипроречтранс» А.В. Ребковцом.

Удивил меня бывший ректор Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций (СПГУВК) Г.Л. Гладков, с которым я лично не был знаком, но который еще до начала конференции подошел ко мне, разговаривал как со старым знакомым и интересовался моим докладом и дальнейшими планами.

Только возвратившись в Печору и посмотрев подписи под Методикой расчета объемов дноуглубительных работ СПГУВК, которую я раскритиковал в № 5 журнала «Речной транспорт» за 2007 год (п. 35 воспоминаний), я обнаружил, что руководителем этой работы был именно доктор технических наук профессор Г.Л. Гладков, а консультантом выступил сам К.В. Гришанин.



После Гришанинских чтений со значком университета

Так я снова оказался в бывшем ЛИВТе, где была оборудована Гришанинская аудитория, в которой и проходили чтения, и выступил с докладом, содержание которого представляло дополненный вариант моей статьи в № 1 журнала «Речной транспорт» за 2015 год.

Там я встретился со знаменитым Р.С. Чаловым, который лично сказал мне, что моя статья в «Речном транспорте» ему понравилась, С.Н. Рулевой и моими хорошими знакомыми: бывшим начальником Волго-Балтийского канала Вадимом Клюевым, который после

47. На месте руководителя может быть каждый член коллектива, но не каждый может быть хорошим руководителем

Подводя итоги своей пятидесятилетней работы на разных должностях и в разных местах, в том числе почти восемнадцатилетнего опыта руководства управлением, наблюдая работу своих бывших руководителей и руководителей других предприятий, я пришел к выводу, что руководитель – это обыкновенный, причем не самый лучший, член коллектива без какого-либо ореола исключительности, поэтому всегда говорил, что на моем месте может быть каждый член коллектива.

Я утверждал потенциальную возможность этого, но никогда не говорил, что каждый может быть хорошим руководителем.

Для этого требуется и профессионализм, и умение организовать работу подчиненных с предоставлением им максимума самостоятельности в решении порученных вопросов, вплоть до права на ошибку, хотя Бисмарк и говорил: «Это хуже, чем преступление, – это ошибка!» А самое необходимое условие – доброта и уважение к личности каждого.

Именно это условие воспитывает хозяйственное, а не рабское отношение человека к труду, и только в этом случае возможны заинтересованность в результатах труда, инициатива и творчество, которые и делают любой труд привлекательным, а платой руководителю за должность без заслуг является подчинение без уважения.

Невыдержанность, начальственный грубый тон, унижающий достоинство подчиненных, постоянный мелочный контроль и вмешательство в их дела, создание ореола собственной значимости и незаменимости, когда для решения пустячного вопроса требуется согласие руководителя, – вот условия формирования руководителя – диктатора и безынициативного коллектива работников.

Что касается тех начальников, под руководством которых я работал, начиная с А.Д. Татаринова и Г.Б. Соловьева, то я хочу отметить, что это были прекрасные люди, на профессиональные качества которых я не обращал особого внимания, поскольку они давали мне полную свободу действий в моей профессиональной деятельности. С ними было приятно работать и общаться, и я, как и большинство подчиненных, ценил прежде всего их человеческие качества.

А среди них наиболее соответствующим должности начальника, по моему мнению, был Иван Васильевич Пугачев, который был скорее не начальником, а душой коллектива. Он для каждого находил доброе слово и

шутку и одним своим приходом в любой отдел, в любой коллектив поднимал настроение. Иван Васильевич в любых ситуациях сохранял чувство юмора, не трусил, принимая ответственные решения, и не срывал свою злость на подчиненных.

Как показывает опыт, большинство работников не отвечают грубостью на грубость начальства. Одни потому, что этого не позволяет их воспитанность, другие берегут свои нервы, действуя по принципу – «не тронь..., чтоб не воняло», а третьи просто опасаются возможных репрессий мстительного начальника.

Эта позиция поощряет продолжение хамства, поскольку невыдержаный и невоспитанный руководитель, как правило, хамит только покорным и слабым, не осмеливаясь хамить своему начальству и тем, от кого ждет неминуемого и адекватного отпора.

Только у некоторых чувство собственного достоинства и чести перевешивает житейские соображения, и они дают достойный отпор хамству начальника, но, как правило, всё же уходят, если не чувствуют поддержки коллектива, где уже создана атмосфера равнодушия к этому чувству.

Руководитель имеет право указать на конкретные упущения работника или похвалить за хорошо выполненную конкретную работу, но, в отличие от рядовых членов коллектива, являясь лицом официальным, не имеет права озвучивать свое личное, обобщенное (хорошее или плохое) мнение о нем, заменяя его объективную оценку своим субъективным, зачастую предвзятым, мнением. Бывает и так, что, по мнению руководителя, некомпетентен работник, а «по гамбургскому счету» некомпетентен он сам.

Вообще дать объективную оценку человеку в целом нереально, так как всё знающих и всё умеющих людей не существует. Каждый может быть талантлив и компетентен в одних вопросах и совсем не разбираться в других.

По мере умения и возможности я старался создать в коллективе рабочую обстановку, основанную на уважении к подчиненным и представлении им максимально возможной самостоятельности в работе, за исключением вопросов, связанных с увеличением расходов, так как экономить приходилось каждую копейку.

Старался, правда, не всегда успешно, сдерживать свои эмоции. Срывался перед подчиненными я редко, однако это меня не извиняет, поскольку английская пословица гласит: «Не может управлять другими тот, кто не в состоянии справиться с самим собой». Но кто и когда обращал на это внимание при назначении руководителей?!

Например, в моей характеристикике, подписанной начальником БУП,

секретарем парткома пароходства и БУП и председателем Печорского баскомфлота, которая была представлена в МРФ для рассмотрения моей кандидатуры на должность начальника БУП, в частности, говорилось: «...необходимо внимательнее прислушиваться к мнению подчиненных, быть более сдержаным в деловых дискуссиях...», однако на коллегии, где меня утверждали, вопросов относительно моих личных качеств как руководителя не задавали.

Да и откуда было взяться хорошему воспитанию у таких, как я, доморощенных руководителей моего поколения. Меня, как и многих других моих сверстников, оставшихся после войны без отцов, воспитывала улица, а не мать, которая работала не покладая рук, чтобы прокормить семью, и ни разу не была на родительских собраниях в школе, доверяя мне расписываться за нее в дневнике.



Алексей Павлович
Терпилко

но у него была аллергия на написание деловых бумаг.

Правда, наиболее важные документы, касающиеся путевых работ, в том числе обоснование предложений по установлению проектных уровней и гарантированных габаритов пути к Программе гарантированных габаритов пути, готовил я сам, да и сама деятельность службы, которая руководила работой всего двух-трех земснарядов, практически была сведена до уровня руководства отстойным пунктом.

Фактически все мы были воспитанники дворов, и я, как говорил Окуджава, был дворянином, «своим двором введенным во дворянство». А послевоенная безотцовщина в Ленинграде имела пистолеты, умела, зачастую теряя пальцы или погибая, разряжать и подрывать снаряды и мины, которых, как и брошенного оружия, было много в его окрестностях, и драться с другими «дворянами», не заботясь о соблюдении этикета.

Подсобной деятельностью занимался А.В. Круссер, путевыми работами руководил А.П. Терпилко, которого вследствие сменила Т.И. Кончина. Произвести замену я решил по одной причине: Алексей Павлович был прекрасным работником, оперативно решавшим все практические вопросы,



Семен Петрович Канев

Диспетчерская в составе Александра Беседина, Владимира Бученкова, Валерия Зрячева и Владимира Москаleva была дружным и квалифицированным коллективом, который работал без мелочной опеки, самостоятельно решая все оперативные вопросы. Текущие проблемы и неполадки в работе флота, которые они не могли решить сами, доводились до служб и отделов, а о серьезных авариях и происшествиях мне доложивали, и я в диспетчерскую заходил редко.

С отделом кадров, который последовательно возглавляли В.И. Шпехт, С.П. Канев и Л.А. Канева, у меня тоже не было проблем. Они сами

совместно с заинтересованными службами готовили приказы о назначениях и перемещениях кадров, которые я подписывал практически без замечаний.

Особенно хочу отметить доброжелательное и вежливое отношение к людям, независимо от их служебного положения, безвременно ушедшего из жизни Семена Петровича Канева, всегда готового прийти на помощь и пользовавшегося у работников управления заслуженным уважением.

Слабым звеном была бухгалтерия, а поскольку от главного бухгалтера зависит многое, на эту должность приходилось неоднократно назначать новых работников, пока ее не заняла О.В. Вовчук.

Особенно хочу отметить сотрудников моего административного отдела: начальника Ольгу Евгеньевну Олейник, секретарей Нину Андреевну Чупракову, Елену Николаевну Терпилко, создававших дружелюбную атмосферу в коллективе. А Леночка Каргалова, возглавившая позднее отдел, была образцом компетентности, воспитанности и элегантности.



Слева направо: Нина Андреевна Чупракова, Елена Николаевна Терпилко, Ольга Евгеньевна Олейник, Елена Владимировна Каргалова

Я ценил свое и чужое время, поэтому совещания проводил крайне редко, так как большинство вопросов можно было решить в рабочем порядке, без отрыва большого количества людей от дела. Все срочные дела стремился завершать в течение рабочего дня и практически никогда не задерживался на работе сам и не задерживал своих работников, на личное время которых посягать я не имел никакого права. Это дисциплинировало и меня самого, и подчиненных.

Я всегда считал, что взрослого человека нужно принимать таким, какой он есть, используя в интересах производства его положительные качества и в допустимых пределах не обращая внимания на отрицательные, а заниматься его словесным перевоспитанием бессмысленно, так как заложенные в нем гены и воспитание, привитое ему еще с младенческого возраста, изменить нельзя.

Так, когда у знаменитой актрисы Яблочкиной, занимавшей после ухода со сцены высокий административный пост, спрашивали, почему она встает с кресла, когда к ней заходит любой посетитель, она отвечала: «Это встаю не я, а мое воспитание».

Главным достоинством начальника после умения работать с коллективом я считал профессиональную компетентность и решительность, а главным недостатком – некомпетентность, порождающую страх за принятие решений у людей, ее сознающих, и принятие неверных решений у людей, не сознающих этого.

Рассказывают, что однажды ученики древнегреческого философа Зенона обратились к нему с вопросом: «Учитель, ты, обладающий знаниями во много раз большими, чем мы, всегда сомневаешься в правильности ответов на вопросы, которые нам кажутся очевидными и ясными. Почему?» Начертив посохом на песке два круга – большой и малый, Зенон ответил: «Площадь большого круга – это познанное мною, а площадь малого – познанное вами. Как видите, знаний у меня действительно больше, чем у вас. Но всё вне этих кругов – это не познанное ни мною, ни вами. Согласитесь, что длина большой окружности больше длины малой, а следовательно, граница моих знаний с непознанным больше, чем у вас. Вот почему у меня больше сомнений!»

Из этой притчи следует, что чем глубже мы знаем предмет, тем больше у нас сомнений, больше возникает вопросов, в то время как человеку, имеющему поверхностные знания (некомпетентному), всё ясно, поскольку он даже не знает, чего он не знает. Поэтому вершиной мудрости является заявление Сократа: «Я знаю, что ничего не знаю!»

Я не знаю, как относились подчиненные ко мне, наверное, каждый по-своему, но если они меня не уважали, значит, я это заслужил и не

обижаюсь, поскольку сам никогда не уважал начальников любого ранга только потому, что они занимали эту должность, которая сама по себе не делает человека ни лучше, ни умнее, а людей с амбициями делает только хуже. Да и сам я, по собственному мнению, был далеко не лучшим начальником.

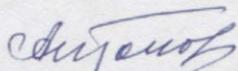
Чтобы предупредить мысль, высказанную А.П. Чеховым, что «умный любит учиться, а дурак учить», хочу отметить следующее: все мои рассуждения на эту тему, конечно, не абсолютная истина, которая недостижима по определению. И учить я никого не собираюсь.

Просто я воспользовался правом каждого свободного человека иметь или не иметь, высказывать или нет собственное, никого и ни к чему не обязывающее мнение по вопросу, не имеющему строгих математических, логических или эмпирических доказательств.

Учитывая наряду с этим право каждого свободного человека, в том числе читающего эти строки, читать или выслушивать только то, что ему интересно, принимая, игнорируя или критикуя любые мнения, кроме своего собственного, если оно имеется, очевидно, что у меня нет необходимости извиняться за высказанные мнения.

Под свободным человеком я не имею в виду человека, который по ряду причин зачастую не может ни высказать своего, ни игнорировать начальственного мнения.

10 мая 2016 г.



В.М. Антонов



Руководители управлений пути и руководство Росречфлота (2000 г.)



А.В. Круссер, Т.И. Кончина, В.М. Антонов

Династия Алакаевых (общий стаж 357 лет)



Павел Иванович Алакаев
(основатель династии)



Наталья Яковлевна Алакаева
(жена)



Валентин Павлович Алакаев
(сын)



Агафья Кузьминична Алакаева
(жена В.П. Алакаева)



Нина Валентиновна Антонова
(внучка)



Виктор Михайлович Антонов
(муж Н.В. Антоновой)



Михаил Викторович Антонов
(правнук)



Елена Викторовна Котлярова
(правнучка)

Династия Алакаевых (общий стаж 357 лет)



Рудольф Павлович Алакаев (сын)



**Зоя Павловна Алакаева
(жена Р.П. Алакаева)**



**Александр Павлович
Алакаев
(сын)**



**Павла Ильинична
Алакаева
(жена А.П. Алакаева)**



**Олег Александрович
Алакаев
(внук)**



**Татьяна Александровна Черепанова
(внучка)**



**Николай Алексеевич Черепанов
(муж Т.А. Черепановой)**



**Евгений Николаевич Черепанов
(правнук)**



**Алексей Николаевич Черепанов
(правнук)**



**На церемонии награждения медалью
«За заслуги в развитии транспортного комплекса России».**

**В первом ряду, в центре, министр транспорта И. Литвинин, справа от него
авиаконструктор, дважды Герой Соц. Труда Г.В. Новожилов.
Во втором ряду третий слева – В. Антонов**

Содержание

1. Предисловие.....	3
2. После школы	3
3. Служба	4
4. Демобилизация. Учеба в институте.....	9
5. Увлечение поэзией и философией	13
6. По Военно-Грузинской дороге	15
7. По Северному морскому пути	16
8. Производственные практики.....	19
8.1. В Толмачево (геодезическая)	19
8.2. На Рыбинском водохранилище (на земснарядах).....	20
8.3. На строительстве Волго-Балтийского канала (строительная).....	21
8.4. На реке Печоре (преддипломная).....	22
9. Начало работы в Нижне-Печорском техучастке Печорского БУП.....	26
10. Работа в Верхне-Печорском техучастке	32
11. Работа в Управлении.....	38
12. Работа в Главводпути.....	46
13. Работа в Салехардском техучастке Иртышского БУП.....	55
14. Возвращение в Печорское БУП	59
15. Углубление Щугорского порога.....	59
16. Разработка трала с крыловидной тралящей частью	61
17. Удлиненный лоток для многочерпакового земснаряда	63
18. Решение проблемы Нижне-Канинского переката	63
19. Повышение обеспеченности проектных уровней воды	66
20. «Изобретение велосипеда»	67
21. Создание землесоса-катамарана.....	70
22. Случайные зимовки	75
23. Паводок 1979 года	80
24. Проектирование и строительство ледозащитной дамбы в затоне Путеец	84
25. Разработка проекта добычи ПГС для Печорского порта	85
26. Работа начальником Печорского БУП	86

27. Работа в годы перестройки	90
28. Встреча с П.Н. Ивановым	91
29. Итоги жилищного строительства.....	95
30. Реорганизация производства	100
31. Создание гидромониторной приставки для катамарана	102
32. Реконструкция ледозащитной дамбы в затоне Путеец	107
33. Восстановление ледозащитной дамбы в затоне Путеец.....	111
34. Работа главным специалистом по путевым работам.....	114
35. Попытка создания безъякорного землесоса	115
36. Размыв северной дамбы, ограждающей Путеец от затопления.....	119
37. Разработка методики расчета объемов дноуглубительных работ для поддержания гарантированных габаритов пути.....	120
38. Юбилей К.В. Гришанина	122
39. Внедрение трехсосуновых наконечников	123
40. Отсыпка площадки для корректирующей станции.....	127
41. Проект уменьшения осадки землесосов проекта 23-110 со 130 до 100 см	129
42. Памяти отца	130
43. Аналитическая работа в системе Главводпути	131
44. Открытие метода определения реальных условий поддержания гарантированных габаритов пути на свободных реках	134
45. Очередная смена руководителя учреждения	139
46. Гришанинские чтения	140
47. На месте руководителя может быть каждый член коллектива, но не каждый может быть хорошим руководителем	142
Династия Алакаевых (общий стаж 357 лет)	149
Династия Алакаевых (общий стаж 357 лет)	150
Начальники Печорского БУП	151

Подписано в печать 23.01.2017. Формат 60x90 1/16.
Бумага мелованная. Гарнитура «Myriad Pro».
Печать офсетная. Усл. печ. л. 9,5.
Тираж 30 экз. Заказ № 1165.

Отпечатано с готового оригинал-макета в ООО «Элефант».
610004, г. Киров, ул. Ленина, 2. Тел. (8332) 38-34-34.
www.printkirov.ru

