

Елизов Виктор Николаевич

ПУТЬ В ПУТЕЙЦЫ

«Дельтаплан»
2019

УДК 656.62(093.3)

ББК 39.4я14

Е511

Елизов В. Н.

Е511 Путь в путейцы. — Томск : Дельтаплан, 2019. — 32 с.

Когда выбрал профессию по душе, можно посвятить любимому делу всю трудовую жизнь. Автобиографическая книга ветерана речного флота Виктора Николаевича Елизова написана с глубоким уважением к профессии речника-путейца. Переживая за будущее российского речного судоходства, автор обращается, прежде всего, к тем, кто еще только задумывается о своем профессиональном пути.

***В честь 70-летнего юбилея
любимому отцу от Ольги и Ирины***

© Елизов В. Н., автор, 2019

© ООО «Дельтаплан», оформление, 2019



Вспоминая свой жизненный путь, прослеживаю закономерность, что в выборе моей профессии, связанной с работой на водном транспорте, случайностей нет.

Детство с 1949 по 1963 провёл в молдавском селе Пырлица. Наш дом задними хозяйственными дворами выходил на большой искусственный пруд. Ребятишками мы с удовольствием купались в пруду, пускали самодельные кораблики, катались на деревянных плотках, а зимой, в период заготовки льда для «ледников» местного маслосырзавода, и на льдинах. В памяти отложились отдельные моменты, связанные с запрудой.

Местность вокруг пруда холмистая, с множеством глубоких и протяжённых оврагов, уродливо разрезающих плодородные земли. Дамба пруда основательная, высотой до 30 метров, по ней проходит асфальтированная автомагистраль, водослив бетонный, тоже основательный — перекрыт мостовым переходом. Стоишь на берегу пруда, смотришь налево, направо — глазом не охватить! Правда, был у этого искусственного пруда один изъян: глубины по весне доходили до полутора метров, а летом — «болото», посреди которого только небольшая ямка с водой.

Это потом, с возрастом, начинаешь понимать причины такого состояния пруда. Вокруг проводилось освоение земель под нужды сельского хозяйства. Близлежащие холмы распахивались, что постепенно приводило к смыву плодородного слоя земли в пруд и его заиливанию. После этого первоначальное назначение пруда как источника воды и регулятора стока свелось к нулю. Контроль над состоянием пруда не выполнялся, меры по укреплению откосов оврагов, очистке и углублению дна пруда не предпринимались. Одновременно создавались все новые и новые запруды

по оврагам, располагавшимся выше по течению ручейков, впадающих в основной пруд. Создание этих искусственных запруд отличалось своей инженерной простотой. С двух сторон холмов земля бульдозерами сдвигалась в овраг, склон со стороны водоема, в лучшем случае, укреплялся виноградной лозой, водослив был естественным через гребень в «промоину». Такое непродуманное и неуважительное отношение к водным объектам, рано или поздно, не могло не привести к трагедии.

И вот трагедия произошла на моих детских глазах, и связана она была с разгулом водной стихии, отношение к которой на каком-то этапе со стороны взрослых было халатным.

Дело в том, что по холмистой местности проходила многокилометровая широкая низменность («балка»), по которой шла железная дорога от г. Кишинёва до г. Унгены, что на границе с Румынией. Одна сторона низменности начиналась у высоких отрогов Карпат, а другая выходила в реку Прут.

Однажды разразилась сильная гроза с проливным дождем, который длился часа полтора. Именно в этот вечер я направился на станцию встречать маму, уехавшую в г. Унгены. Разразилась гроза, пошёл проливной дождь. Спрятавшись недалеко у плотины нашего пруда, я стал свидетелем, как уровень воды в пруду вдруг резко повысился, на середину принесло огромное количество веток, деревьев, мусора. И все это огромное количество воды ринулось сначала в водосливы, а затем и через гребни дамб, сметая все на своем пути.

Дождь закончился, и я помчался на железнодорожный вокзал. Поезд не пришёл, а вся низменность была заполнена водой. Побежал на дорогу в надежде встретить автобус, на котором тоже могла приехать мама. Прибыл автобус с другого направления, и там сказали, что все дороги залило водой, на железной дороге произошла катастрофа с пассажирским поездом. С воем промчались мимо пожарные машины, милиция, скорая помощь. На пожарной машине проехал Виктор, муж моей старшей сестры, спросил, что я тут делаю. Говорю: «Мама не приехала с Унген». Он посадил меня в кабину, и мы поехали к месту аварии. Перед нами встала страшная картина. В ревущей водной стихии на боку



С мамой в Москве, 9 лет

лежал пассажирский поезд. На рельсах стоял тепловоз с одним вагоном и хвостовой вагон. Остальные вагоны смыло с железнодорожной насыпи, средние вагоны торчали из воды в пятистах метрах от полотна. Рельсы искорёжены, вагонные тележки разбросаны. Множество раненых, всюду кровь, крики. Погибло много людей, в том числе, из нашего села.

По счастливой случайности мама опоздала на тот трагический поезд. Я метался в слезах среди погибших и израненных, но когда вернулся, она была уже дома.

Увиденное собственными глазами стихийное бедствие отпечатывается в памяти навсегда. Невольно задумываешься о схожести причин, происходящих и в наше время стихийных бедствий техногенного характера. По всей видимости, причина простая: уменьшение объема землечерпательных и дноуглубительных работ, работ по очистке и выправления русел рек, строительства заградительных сооружений, и, более всего, ненадлежащем наведении порядка в учете и контроле состояния существующих водных преград.

Как потом стало известно, после прорыва множества дамб искусственных запруд, вода хлынула на равнину, залила её полностью. Огромная масса воды просто не вместились в заиленные водоёмы, не смогла сразу быть поглощенной рекой Прут. В момент подъёма уровня воды машинист поезда не придавал значения, что вода залила участок рельсового пути. Повёл поезд дальше. Но стихия промыла проран в насыпи, вот и последствия — поезд провалился, что привело к большим человеческим жертвам.

Вот такие события, связанные с водными объектами и их «поведением», врезались в мою память, что позже повлияло на выбор профессионального пути.



В начале 1964 году моя семья переехала в Казахстан в областной город Семипалатинск. Город большой, студенческий. Но больше всего поразила река Иртыш.

Иртыш в верхнем своем течении чистый, как слезиночка, берега и русло из галечника, купаться — одно удовольствие. Но не только купаться... Мне, школьнику, пускавшему в детстве кораблики в заиленном пруду, довелось впервые увидеть настоящие корабли! Движущиеся по реке буксирные пароходы и теплоходы тянули и толкали вверх и вниз по течению баржи с различными грузами, величавые пассажирские пароходы проходили мимо, сверкая своей белизной, а «крылатые» пассажирские теплоходы проносились мимо стрелой, оставляя за кормой пенистые шлейфы воды.

Также впервые в жизни довелось наблюдать ледоход на реке! Играли с ребятами на берегу, забегали по весеннему льду на зеленые островки, грелись в лучах солнца, вглядываясь в далекий противоположный берег. Вдруг наш островок стал покрываться водой. Мы едва выскочили обратно на твердый береговой откос, как за нами лед начал подниматься, пришел в движение, льдины стали нагромождаться друг на друга, вокруг зашумело, загрохотало, затем льдины полезли на берега и встали дыбом. Ниже по течению реки на каменистом перекате произошел грандиозный затор. В затоне, где отстаивались на зиму суда, забегали люди. Вода, прибывая, стала растаскивать ледяные поля и подниматься все выше и выше. Но не тут-то было! Ровные линии судов и барж были крепко связаны тросами между собой и по краям затона с закопанными «мертвяками». Угроза выноса из затона была только над отдельными судами, стоявшими самыми по-

следними между тиховодом и течением реки. Юркие, мощные, глубоко сидящие ледокольные теплоходы, типа «РБТ», были на чеку, а когда затор прорвало, то все резко пошло в обратном направлении. Уровень воды в реке вернулся к прежним значениям и только горы льда, громоздящиеся по берегам далеко от уреза реки, напоминали о происходящем.

Ледоход по реке пошел всей своей массой, и к этому невероятному зрелищу добавилась другая масса — толпы народа вышли на берег. Люди радовались, твердо зная, что следом придет тепло, наступит лето, и река опять разбудит жизнь на иртышских берегах. Река постепенно очищалась ото льда, вода в ней становилась мутной из-за притока вод таящего на полях снега.

Мощные буксиры стали одну за другой выводить на быстрину баржи. Постояв так некоторое время и дождавшись, когда из-под днища баржи с грохотом вынесет так называемую ледовую «ванну», уводили их в порт под погрузку. Такую операцию по очистке ото льда «самоходкой» проводили самостоятельно. В затоне судов оставалось все меньше и меньше. Суета, связанная с «вооружением» флота, стихала, чтобы начаться снова, когда флот, натрудившись, вернется, «разоружится», и встанет на зимний отстой.

Так получилось, что окончив 8 классов, мне пришлось задуматься о выборе профессии. Выбора было предостаточно! Город студенческий: четыре вуза, шестнадцать техникумов и училищ. Советовали: дорожно-строительный, геологоразведочный, торговый и др. Но все в этой жизни не случайно! В центре города прекрасный парк, чугунная ограда, все вокруг в асфальте. И вот на ограде аккуратненько разместился рекламный щит (благо, что засилья рекламы в то время ещё не было) с четкой информацией — кто, куда и зачем приглашает молодых людей. Курсант Семипалатинского речного техникума изображён в форме, с четким лицом, без излишней выразительности. Глядя на такую рекламу, сразу проникаешься доверием.

Довольно легко поступил на судомеханическое отделение. От всего, что связано с учёбой в речном техникуме, остались самые хорошие воспоминания. Техникум расположен за городом, на берегу реки, большой, чистый, оборудован прекрасно. Судо-



Курсант речного техникума

строительно-судоремонтный завод рядом, тут же речное училище, Дом культуры речников. Проезд к техникуму с любой точки города нормальный. Больше всего запомнилось то, чему нас учили. Наряду с общеобразовательными предметами в объёме 9—10 классов, с обязательным знанием английского языка, учащие-

ся сразу погрузились в изучение и приобретение практических навыков. Отличные производственные мастерские позволили на практике освоить навыки слесарного дела, работу на станках, сварочное дело. Занятия в судомодельном кружке серьёзно подтянули знания в устройстве судов, их оснащении, истории флота. Не отставала спортивная жизнь, занятия художественной самодеятельностью были не менее важными.

С первых дней учёбы чувствовалось, что мы, ребяташки 15—16 лет, попали в большую семью речников. Ведь участие в спартакиадах, смотрах художественной самодеятельности, профессионального мастерства, походы в культурные заведения областного города, посещение заводов, фабрик, предприятий оставили свой неизгладимый след.

Наличие формы, дисциплины в учебном заведении сразу подтянули ребят, настроили на серьёзное отношение к учёбе и своей дальнейшей профессиональной судьбе.

В это время на флоте стало широко внедряться совмещение профессий, и со второго курса наше отделение стало судоводительно-судомеханическое. Мы тогда не задумывались над тем, что будем либо чистыми судомеханиками, либо судоводителями-судомеханиками. Выход на пенсию на пять лет раньше нас не волновал. А вот изучение навигации, судоходства, включая морского, о чём нам обещали отметку в дипломе, настраивало на оптимистичный лад.

Изучение судовождения напрямую предполагало получение знаний в области водных путей. Изучали не только реку, но и как её водные пути обустроиваются. Так что, как осуществляются съёмочные работы, представление получили.

И вот окончен первый курс, 90 учащихся отправляется на первую в их жизни производственную практику. А тут прошёл фильм «Банда бритоголовых», а мы все — под «ноль». Есть ребята крупные, крепкие, а есть мелкие, ну вроде моих 36 килограммов. Родился я 21 августа 1949 года, и весной 1965 года мне не было ещё 16 лет.

Сидим группой в 14 человек в отделе кадров Верхне-Иртышского БУП, плачу, меня не берут, лет не хватает. Подходит статный

человек Черенков Василий Иванович, спрашивает, чего плачешь. Отвечаю, куксясь, ну совсем как герой фильма «Офицеры» — не берут. Завёл в кадры и под свою личную ответственность всё уладил.

Приходим к месту назначения. У причала стоит красавец-белоснежный пароход «Челюскин».

Вот дела, назначает меня капитан на должность старшего рулевого, а значит, мне подчиняется как палубная младшая команда, так и команда машинного отделения. Вся эта «банда бритоголовых» смотрит на меня с удивлением. Но ничего, справился. Да ещё имел неосторожность согласиться на выборную должность артельщика (*«гарманжиста»*). Потаскал я и матросовок с хлебом, и преодолел боязнь крови при разделке мяса.

Назначение парохода «Челюскин» оказалось ключевым в раскладе задач путейцев Верхнего Иртыша. Расставляли *земснаряды, брандвахты*, руслоизыскательские партии, буксировали нефтеналивные заправочные станции и баржи по всей длине водного пути, на котором выставлялась обстановка, обслуживаемая бассейновым управлением пути. Один пароход на всех, так что работы хватало. Тут я и узнал все особенности работы путейцев.

Река имела свои особенности. Верхняя часть реки от Семипалатинска до г. Усть-Каменогорска мелководная, дно и берега галечные, нижняя часть до г. Павлодара начинается галькой, есть каменистые перекаты, а дальше сплошная глина.

Вниз по Иртышу и Оби судоходство интенсивное. Самоходки и караваны барж ходили с весны и до поздней осени. Суда базировались в затоне Семипалатинского судостроительно-судоремонтного завода. Черпать приходилось в основном по перекатам ниже Семипалатинска. На верхнем течении реки эксплуатировался, в основном, 30-тиместный крылатый флот типа «Беларусь». Ограниченные габариты пути и низкие уровни воды не позволяли использовать обычные крылатые теплоходы типа «Ракета» на участках от г. Семипалатинска до г. Павлодара. Поэтому использовались «мелкосидящие».

Позже, работая на таких «мелкосидящих» теплоходах я узнал, что такое заходить с семидесятью пассажирами на борту

в крутой поворот реки. «Ракета» сваливалась с крыла, скорость резко падала, двигатель натужно гудел, перегревался, пытаясь развить мощность достаточную для выхода теплохода на крыло. Однажды так и сели в каменистом перекате близ Семипалатинска. Теплоход стоит в воздухе, а вокруг река ревёт. Сняли с мели удачно, да только потому, что скальное дно представляло из себя плиты, уходящие уступами вниз по течению.

Река жила своей, только ей ведомой жизнью. Планомерно меняла русло, смывала берега, переносила грунт с места на место, но в большей степени заносило перекааты. Перевозки на север требовали всё больше и больше грузов, транспортный флот становился всё крупнее. Вот и мы — расставим пару земснарядов и наблюдаем, как они усердно укрощают строптивую реку.

Взгляд улавливает, что впереди идут изыскательские партии. Съёмка фарватера велась в то время по классической схеме. Куча народа — кто отмашку даёт, кто засекает, кто лодку под названием «*болиндер*» ведёт строго по створным вехам, а кто-то в это время наметкой намахивает и что-то кричит, кричит. Затем начинается постановка земснаряда на намеченную прорезь перекаата, *мотозавозни* заводят *становые* и *папильонажные* якоря. Натянулись тросы, и закрипел черпаковый земснаряд. Рядом по бокам две шаланды, которые по мере загрузки, поочерёдно отводит путейский буксир-толкач. И поплыл грунт в отведённое место, и увеличилась глубина на перекаате.

После такой работы появились понятия «гарантированная ширина судового хода» и «гарантированная глубина». Мы земснаряд перетаскиваем на новый участок. А на прежнем месте теплоходы не идут, да и не пойдут. Почему? Да потому, что в бой вступают настоящие путейцы. Появляется небольшой, но пронырливый теплоход с кран-балкой. И названия у них на всех реках, где мне пришлось поработать почти одинаковые. Если не «Путейский-107», то обязательно «Ласточка», «Иволга», «Бекас» и т. п. Звериными именами называли у нас только серию грузовых теплоходов. Конечно, в большинстве своем безликие номера, но есть и имена громкие, известные — «Гагарин», «Комаров», «Роза Люксембург»... Пароходы все подряд: «Будённый», «Че-

люскин», «Сенявин», «Седов», «Ушаков». Становится так радостно, когда встречаешь массу флота с греющими душу названиями.

Путейцы закончили с выставлением судоходной обстановки, и пошли суда уверенно, без опасений сесть на мель. Вечером, как только темнеет, начиналась другая работа. *Бакенщики*, где на моторной лодке, а где ещё на вёслах, начинают зажигать фонари на освещаемых знаках береговой и плавучей обстановки. На реке темно, а огоньки видно, идёт теплоход, тоже несет свои световые огни, из стороны в сторону шарит прожектор. Благодать. Только не было бы посторонних огней, вызывающих сумятицу в голове судоводителя. Но это, в основном, при прохождении населённых пунктов, да хуже того, больших городов. А ещё хорошо, когда подвезёт всем нуждающимся «солярочки», «маслица» или «керосинчику». Тут и вовсе наступает полное умиротворение. Нет, и это ещё не всё. Вот он подходит теплоход под единым названи-



Путейский
теплоход



Теплоход «СТ-614»

ем «ПЛАВМАГ». И что твоей душе угодно. Тушёнка, сгущёнка, о которой на берегу только слышали во времена дефицита, мясо, яйца, лапша, масло, всё в наличии, но только по нормам. Отоварились на одном этаже и на второй. Рубашки, брюки, туфли, платя, ну, и конечно, тельняшки, фуражки, ремни, погоны, пуговицы и т. п. Полный порядок. Но какой порядок, если у тебя в кармане пусто. Так нет, ты уже что-то заработал, и тебе капитан в своей каюте поочередно, по ведомости, выдал «хрустящие» из заветного сейфа. Наступает такая гордость за себя, ведь ты уже

человек, сам себе хозяин, но при этом и о родителях не забыл. Вернулись мы с практики закалёнными, сплочёнными, загоревшими, возмужавшими. Но, самое главное, с хорошим багажом знаний и практических навыков.

Не могу не рассказать, как мы на пароходе «Челюскин» сходили вверх по Иртышу, покорив быстрину и мелководье, заделав на каждом перекате более десятка пробоин в днище. Прошли через уникальный Усть-Каменогорский шлюз, холодное водохранилище, затем через цепочку Бухторминского шлюза, попали в Бухторминское водохранилище, которое затопило озеро Зайсан. А озеро — чудо, шириной сто на сто километров, глубиной десять метров, всё в камыше. И по камышу нарежает свой путь теплоход на подводных крыльях типа «Метеор». Но и это не всё. Мы дальше пошли в Чёрный Иртыш до самой государственной границы. Вот это был поход! Горы на горизонте, просторы вокруг, пернатые туда-сюда стаями, а рыбы больше, чем тут, нигде больше не встречал.

Навсегда запомнилось, как на второй практике в 1966 году на т/х «СТ-614» побывал на Юганской Оби в г. Нефтеюганске. Видел первую скважину с фонтаном нефти, от которой был построен первый нефтепровод в Западной Сибири от р. Усть-Балык до г. Омска. И тут поразили водные пути. Река Иртыш от Омска до Тобольска как струна, глубока, широка. А вот, впадая в р. Обь в районе Ханты-Мансийска, становится широкой с множеством протоков и рукавов, а в устье стоит всё лето землесос и сосёт, сосёт, так как могучая река выносит огромное количество грунта. И сразу светлые воды становятся жёлтого мутного цвета. Это мы попали в Обь. Просторы её поражают, но ходить по ней не просто. Сплошные осередки, острова, протоки. Судоходство на Юганской Оби в то время только начиналось. Вокруг сплошные болота и наш главный груз песок, щебень, паги, пустотки, кирпич. Всё тут на вес золота и выгружается «под метёлочку».



В 1968 году я с отличием окончил Семипалатинский речной техникум, работал в навигацию на крылатых теплоходах по маршруту Семипалатинск-Павлодар. Зимой мне передавали двадцать пароходов на Семипалатинском судостроительно-судоремонтном заводе, где я работал старшим техником в хозрасчётном технико-конструкторском бюро. Занимался судоремонтом. Тут мне пригодились навыки в черчении, любовь к механизмам, которая была ещё с детства, так как постоянно пропадал на мельнице с её допотопными, и даже, доисторическими дизелями.



VI выпуск Семипалатинского техникума речного флота, 1968 г.

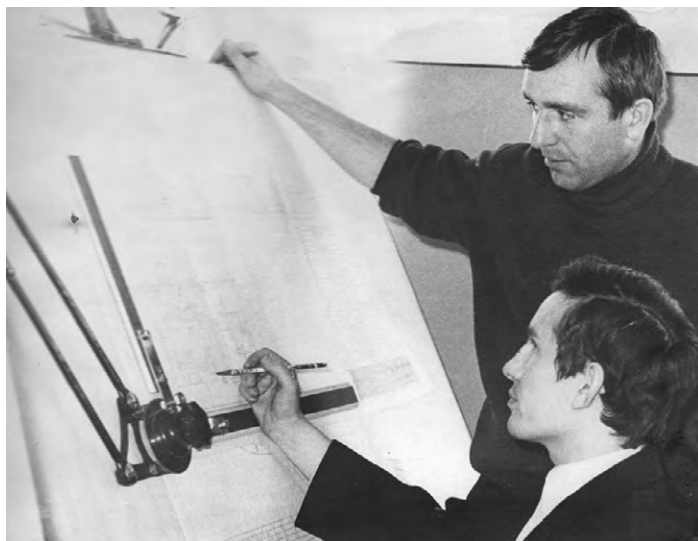
Конструирование началось с поручения разработать стенд для испытания топливных насосов к дизелям М-50 и М-400, устанавливаемых на крылатых теплоходах.

Однажды вызывают меня к директору завода, и он говорит: «Судоводителей и судомехаников уже много и даже с высшим образованием, а вот энергетика нет». Направили меня с моего же согласия на подготовительные курсы в Новосибирский институт инженеров водного транспорта. Вот тут я уже был старше других абитуриентов.

Ходил в тельняшке, получил кличку «боцман», да ещё назначили старшим в нашем подготовительном временном общежитии. Пришлось подналечь в подготовке к экзаменам. И, надо сказать, что тут мне повезло. Красный диплом техника-судоводителя давал право сдавать два профильных экзамена: математика устно и письменно. Эти экзамены сдал на «отлично». Все ещё сдавали экзамены дальше, а я 5 августа стал студентом. Привычка не сидеть, сложа руки, привела к тому, что уже 13 августа я был зачислен лаборантом лаборатории водных путей НИИВТа. Вот и опять представилась возможность на практике столкнуться с водными путями. В лаборатории, располагавшейся на берегу Обского водохранилища, мы строили из бетона русла рек, запускали воду и световые маячки, их снимали на фотоплёнку (русло реки строилось в огромном затемнённом ангаре). Затем полученная информация обрабатывалась компетентными гидротехниками, и разрабатывался проект производства работ по выправлению сложных для судовождения участков реки.

На циркуляционном стенде мы строили различные радиусы поворота реки, запускали макеты, и их успешное прохождение позволяло предложить оптимальную кривизну реки для безопасного судоходства.

Поскольку я поступил на электромеханический факультет, то казалось, я отдалился от проблем водного пути. Но нет. Пришёл в научно-исследовательский сектор (НИС) института и устроился лаборантом (а затем старшим лаборантом) в студенческое конструкторское бюро. Навыки в черчении и конструировании позволили работать над серьёзными практическими проектами



Конструкторское бюро

по заказам института «СибГипроРечтранс». Это и теоретические чертежи судов, их общие виды, а как электромеханику — работы над электрическими схемами.

Институтом был построен лабораторный корпус с водными дорожками для натурных испытаний моделей судов. Встал вопрос разработать проект рельсового пути, самоходных тележек и другого оснащения бассейна. Представилась возможность принять участие в конкретной разработке этих конструкций и механизмов. Так я проработал в СтКБ все годы учёбы в институте.

В 1974 году нас направили на практику в разные бассейны рек для работы в качестве электромехаников.

Прилетаю на реку Лена, в Киринский технический участок Иркутской области. На руках у меня кроме направления трудовая книжка, два рабочих диплома судоводителя — III штурмана, судомеханика — III помощника механика всех групп судов и красный диплом техника судоводителя с правом эксплуатации судовых энергетических установок.

Разговорились с начальником технического участка, и, когда он узнал, что в 1966 году я проходил практику рулевым-мотори-

стом на самоходном теплоходе «СТ-614» с дизелями 6ЧСП-25/34, неоднократно разбирал и собирал эти дизеля, очень обрадовался. Техучастку прошлой осенью был передан теплоход-буксир «Алдан» с такими дизелями, навигация на носу, а они неисправны. Прилетел я на практику, а река во льду, до вскрытия ещё месяц. Вот и залез в машинное отделение, долго не вылазил, но дело было сделано. Теплоход ожил, и команда появилась. Капитан-механик, рулевой-моторист и повариха. Ни капитан, ни рулевой-моторист с такими дизелями не сталкивались. Пришлось мне оформиться на должность 2-го помощника капитана, 2-го помощника механика теплохода «Алдан», мощностью 600 лошадиных сил.

Прошёл ледоход, и взяли мы на буксир два земснаряда, две брандвахты, четыре шаланды, две мотозавозни, два промерочных устройства. А в хвост этому каравану в помощь встали два теплохода-шаландировщика.

Вахта капитана с 16:00 до 4:00, моя с 4:00 до 16:00 и семь суток мы шли от г. Кириновск вверх по Лене до порта Осетрово, что в г. Усть-Кут и на станции Лена.

Река незнакомая, уровень воды поднялся на 10 метров, скорости течения запредельные, а скорость хода то нулевая, то два километра в час. Выйду на фарватер по лоцманской карте, сносит вниз. Прижаться к берегу не дают каменистые выступы на дне реки. Спрашиваю капитана: «Как быть»? А он и говорит: «Иди смело, вода высокая, камни глубоко». Так и вёл караван. В пути случилась авария, напрямую связанная с пренебрежением со стороны капитана к требованиям правил плавания на внутренних водных путях. В Таюрском перекате он, вопреки запрету сигнальных знаков, выставленных бакенщиком о том, что сверху в перекат вошло судно с караваном барж, надеясь на русское «авось», вошел с длинным возом в перекат с сильным свальным течением. В результате одна из барж пропорола себе борт о скулу земснаряда и затонула сразу же за поворотом реки. На барже контейнера с мебелью, мехами и другими ценностями. Капитана под ручки на подошедшую «Зарю», и остался я один на один с поставленной задачей — довести караван до места назначения. К портам Осетрово подошли ночью. По берегам сплошная иллюминация,

обстановку видно плохо. Прошли нефтеналивные терминалы, где останавливаться нам нельзя, и встали. Наутро собрали совещание всех капитанов, потолковали, и пришлось на свой страх и риск расставить земснаряды, брандвахты по местам производства работ.

Появился капитан, дал команду идти вниз корпусом в родной затон. Дело было ночью. Навернул обороты на максимум и пошёл вниз в кромешной тьме. Берега высокие, скалистые. Луна полная, на воде блики, и хорошо, что в пути попался только один, да к тому же путейский теплоход. Потом его капитан рассказывал, что ночью из-за поворота нарисовался «корсар», пулей пролетел мимо, да так что рубку накрыло валом воды, и исчез. Промолчал, что это мои проделки. Через сутки были дома. Только команда сошла на берег, а я опять при дизелях, дизель-генераторе да отопительном котле. Весна тут холодная. Картошку сажают, как только снег сойдёт, ну и убирают только, как снег засыпет. Постояли, постояли, вода в реке спала настолько, что теплоход не смог больше выйти из затона. Вот тут и стал я электромехаником на 150 кубовом чешском земснаряде. Земснаряд новый, оборудование с иглочки, лебёдки управляются через электромагнитные муфты. Казалось, только крути и меняй лампочки. Но не тут то было! За дефицитом кадров пришлось поехать по округе для ремонта ещё двух недалеко располагавшихся земснарядов. Эти старые, русские. Провода в ГРТ все погоревшие, клеммы без обозначений, схем нет. Но ведь нас в институте чему-то всё-таки научили. Разобрался, запустил. Казалось, на этом водные пути остались в стороне. Но нет! На месяц встал на вахту за недостающего багермейстера. Научился землечерпательным работам, даже принял участие в заваливании огромного валуна в вырытую ниже яму прямо на судовом ходу.

Жили на земснаряде, в пришвартованной к корме брандвахте. Так что и скрежеты черпаковой цепи наслушались, и сваливались с коек, когда нарывались на крупные камни. А водные пути на Лене от Осетрово до Киринаска намного отличались от других рек. Для прохода теплоходов типа река-море в Осетровские порты требовались большие глубины. Вот и прорыли по всей длине

реки огромный проран. Грунт галечный. Отсыпаны продольные дамбы и поперечные струенаправляющие заструги. Несётся вода в реке с большой скоростью, берег отсыпан так, что если захочешь пристать или «выброситься», то из этого ничего не выйдет. Вести судно, а тем более караван, одно мучение — сплошные створные знаки. Чуть зевнул, вот и авария. То ли дело на Иртыше, пустил воз по глинистому крутому берегу, пароход лагом по другому, отмелому, чуть не сбивает вехи. Надо отдёргнуть воз от берега, навернул руля в обратную сторону, как при заносе автомобиля и, используя плечо (рычаг) между осью ходовых колёс и гаком, вернул воз на судовой ход. И никаких тебе створных знаков. Знак один — ходовой яр.

На этой практике в 1974 году в моей судьбе произошло ещё одно знаменательное событие. Занимаемся землечерпанием переката напротив малюсенькой в четыре домика деревеньки под названием Улькан.

Прилетает чудо техники — вертолёт. Из него высаживаются молодые ребята, ставят палатки, обустраиваются, жгут костры, поют песни. Так началось строительство БАМа. Уже зимой по телевидению смотрел спартакиаду БАМовцев, проходившую в этом посёлке Улькан. Чудеса, да и только! Довелось видеть при прохождении практики в 1966 г. забивку первых свай на строительстве мостов в г. Тобольске при начале освоения нефтяного месторождения в Западной Сибири, а также при строительстве моста в г. Усть-Кут (станция Лена) при начале работ по освоению Байкало-Амурской магистрали в Восточной Сибири.

А вот по Енисею ходить не довелось. Ну не беда. Зато судьба меня свела с уникальным гидротехническим судоходным сооружением — Красноярским судоподъёмником.



Выпуск 1975 года Новосибирского института инженеров водного транспорта. Я женат, есть дочь, отличник. Как отличник имею право на выбор места распределения. Но живу с семьей на квартире в частном секторе за городом. Поэтому на распределение попал, когда всё закончилось. На моё счастье в распределении принимал участие один однокурсник, очень не желающий покидать родное гнёздышко в г. Новосибирске. В комиссии был замечательный человек, Рузанов Георгий Павлович, начальник Управления эксплуатации Красноярского судоподъёмника. Пред-



Дивногорск

ложил поехать к ним, а я не отказался. Кто же откажется от распределения туда, где обещают жилье. Для нас, особенно семейных, это был основной аргумент.

Еще давно, когда мне довелось в 1965 году побывать в посёлке Окунёвка на берегу Усть-Каменогорского водохранилища, я был очарован красотой этого места. Внизу вода, лестница сверху донизу и по обе стороны лестницы террасами спускаются дома. Чистота, лес, чистый воздух. Просто шик! Каково было моё удивление, когда 1 августа 1975 года приехал на электричке из Красноярска на станцию Дивногорск. Та же река, лестница снизу доверху, Пионерская площадь, дома как с иголки, дорожки, лес, чистый воздух. Рай на земле.

Устроиться сразу с 1 августа на судоподъёмник не удалось. Опять мою трудовую книжку изучали в кадрах Красноярскэнергопромстроя. Четыре дня дали на раздумья отправиться на север края на строительство новой ГЭС. Но к тому времени я уже побывал на судоподъёмнике, увидел уникальное транспортное



Судоподъёмник Красноярской ГЭС

сооружение из металла, увидел Красноярскую ГЭС. Решил остаться, и с 4 августа был зачислен дежурным инженером-электриком судовозной камеры цеха судоподъёма.

Снова судьба связала меня с водными путями. Ведь судоподъёмник, как и шлюзы, является составной частью водных путей, по которым осуществляется судоходство. Сказывались накопленные знания техники и конструирования. На судовозной камере полным ходом велись наладочные работы, проводились испытания сложного механического и электротехнического оборудования.

Наступило знаменательное событие. Наша смена осуществляла первый судопропуск, и мне от строителей был передан символический ключ. Было много народу. Событие сродни укладке первого бетона в тело плотины Красноярской ГЭС.

С 1 октября 1978 года был назначен старшим инженером — энергетиком производственно-технического отдела (ПТО). Стройка продолжалась, требовалось умелое оформление документации, ведение протокольных записей на штабах. Помаленьку формировался архив технической документации. Облазил весь судоподъёмник снизу доверху, а умение быстро разбираться в чертежах помогло в углублении знания об объекте. Через три года был назначен начальником производственно-технического отдела. Тут потребовались усилия в организации производства, выполнении ремонтных работ на сложном, а во многом, уникальном, оборудовании. Успешно были пройдены этапы приёмки судоподъёмника сначала в опытную, а затем в постоянную эксплуатацию.

Потребовались усилия в налаживании плодотворных взаимоотношений между строительными подразделениями, эксплуатационниками, проектными научно-исследовательскими институтами и конструкторскими бюро.

В должности начальника ПТО отработал пять лет, и с ноября 1986 года был переведён на должность заместителя начальника управления по эксплуатации. В этой должности проработал также пять лет.

Надо сказать, что в жизни никогда не был карьеристом. Когда в 1996 году потребовался мой опыт, а в это время на судоподъём-



Управление эксплуатации Красноярского судоподъемника

нике начались практические работы по его реконструкции, то должность моя стала называться «начальник отдела материально-технического снабжения». Естественно, наряду с работой по снабжению предприятия запасными частями, оборудованием и материалами, мне довелось вплотную заниматься вопросами организации строительства жилья, детского дошкольного учреждения и реконструкции. В это время пришлось поехать по стране, часто летать в Москву для решения вопросов обеспечения предприятия. Ведению вопросов реконструкции отдано десять лет жизни (1996—2006 гг.). Параллельно курировал проведение ремонтно-ревизионных работ, текущего и капитального ремонта. Вся эта работа вызывала живой интерес, так как требовалось изучение многих документов, поиск выхода из затруднительных положений, достижение поставленных целей, что естественно не могло не приносить удовлетворение.

С 1996 года переведён на должность главного специалиста по материально-техническому снабжению. К ранее обозначенному кругу работ и обязанностей со временем добавилось решение вопросов договорных отношений, и, что стало за последнее вре-

меня наиважнейшим, это закупки на конкурсной основе. Так что нагрузка не уменьшилась, сил и знаний на всё хватало.

На всех этапах своего пути занимал твёрдую и активную жизненную позицию, в трудных условиях говорил себе: «Кто, если не я» и «Не боги горшки обжигают».

С такой установкой, испытывая внутренний озноб и преодолевая робость, смело вступал в переговоры, входил в высокие инстанции и добивался поставленной цели. Там, где это было необходимо и уместно, использовал своё обаяние и общительный характер. Не обошлось и без активной позиции в общественной жизни. Это и секретарь комитета комсомола техникума, заместитель секретаря комитета комсомола института, депутат местных органов власти. Занимался шахматами, более 30 лет отдал участию в художественной самодеятельности города Дивногорска.

Одного не хватало для идеального портрета советского человека. Мама мечтала видеть меня инженером и коммунистом. Инженером стал, а вот коммунистом не довелось. Почему не стал коммунистом? Поступаю в 1975 году на судоподъёмник, где 102



инженера и 110 рабочих. Приём в партию при условии соотношения один к четырем: чтобы принять в партию одного инженера требовалось уговорить вступить в партию четырёх рабочих. Выстроилась очередь из инженеров. Я себе сказал: «В очередь в партию стоять не буду!» И не стоял. Но когда рассматривался в горкоме партии вопрос о моём назначении на должность заместителя начальника управления, вопрос о членстве в партии стал ребром. От лица первого секретаря секретарю первичной организации было дано поручение — дать рекомендацию. Но не случилось. Вскоре Ельцин разогнал коммунистическую партию. А мне как депутату (по договорённости мэра города и моего руководства) досталась участь быть председателем комиссии по приёму документации и хозяйства от городской партийной организации. И этот опыт тоже примечателен. Что только не решалось голосованием на заседаниях горкома партии. Кому из четырёх колёс к «Запорожцу» достанется по одному. Кому какая часть подписки на издание «Дружба народов». Дать или не дать согласие на поездку в Чехословакию или Индию. При этом, если ты не комсомолец и не коммунист, требовалась рекомендация с решением партийного собрания.

Да, были времена! Захватили колониализм и его распад, мировой коммунизм и его упадок. И только одно оставалось — верность выбранному пути, верность своей профессии. Так что, как в песне поётся: «Вода, вода, кругом вода».



Ушел на пенсию в 2014 году, в год своего 65-летнего юбилея. Но жить, не думая о водных путях и их состоянии, как-то не получается. Чего стоит пренебрежение землечерпательными работами, дноуглублением, строительством заградительных дамб, наведением порядка в учёте и обустройстве существующих водных преград. Топит и подтопляет повсеместно. Реки не справляются с водным потоком. А воз и ныне там. Не возможно спокойно читать из года в год, как флот Енисейского речного пароходства героически входит в русла рек Подкаменная Тунгуска, Нижняя Тунгуска и другие. Ждут, смилостивится ли природа в этом году. Сколько и насколько дней даст природа воды. И это при растущем грузопотоке, но ещё очень далёком от уровня прошлых «застойных» лет.

Прочитал в номере «Речника Енисея» статью Николая Антоновича Чупрова «Исповедь выпускника» и порадовался — «жив ещё курилка!». Ведь сколько с ним пота пролито и соли съедено. Век не забуду. Как можно не вспомнить тех, кто нас поддерживал на жизненном пути. Жаль, что нет с нами таких наставников, как Георгий Павлович Рузанов, Евгений Михайлович Лемескин, Георгий Георгиевич Сухотин. Но и ныне здравствующим — благодарность и низкий поклон! Это, в первую очередь, Николаю Павловичу Жигалину и Геннадию Адольфовичу Василёнку.

Что пожелать молодым, для которых выбор профессии — это выбор сегодняшнего дня? Будьте пытливыми, любознательными и неравнодушными. Научитесь подмечать, откладывать в памяти всё увиденное, уметь анализировать, т. е. вырабатывать в себе аналитический склад ума. Не пугайтесь трудностей, будьте стойкими в преодолении невзгод. Не чурайтесь и не отворачивайтесь



от любой работы. Только умение и труд всё перетрут. Выбрали профессию, выучились и будьте ей верны навсегда. Но и помните, что те, кто закончил учебные заведения системы водного транспорта, всегда будет востребован и с успехом найдет себе применение на любом поприще.



ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ КАРЬЕРА И ЗАСЛУГИ АВТОРА

- 1964—1968 Семипалатинский техникум речного флота, судомеханическое отделение.
- 1968—1969 в навигацию ходил на крылатых теплоходах по маршруту Семипалатинск-Павлодар, зимой работал на Семипалатинском судостроительно-судоремонтном заводе старшим техником в хозрасчётном технико-конструкторском бюро.
- 1970—1975 Новосибирский институт инженеров водного транспорта, электромеханический факультет, лаборант лаборатории водных путей НИИВТа. Работал в студенческом конструкторском бюро научно-исследовательского сектора (НИС) института лаборантом, затем старшим лаборантом.
- 1975—1978 дежурный инженер-электрик судовозной камеры цеха судоподъёма (Красноярский судоподъёмник). Смена, в которой работал Виктор Николаевич, осуществила первый судопропуск, и ему от строителей был передан символический ключ.
- 1978—1981 старший инженер энергетик производственно-технического отдела Красноярского судоподъёмника.

- 1981—1986 начальник производственно-технического отдела Красноярского судоподъёмника.
- 1986—1991 заместитель начальника управления по эксплуатации Красноярского судоподъёмника.
- 1991—2014 начальник отдела материально-технического снабжения Красноярского судоподъёмника, затем главный специалист по ремонту и материально-техническому снабжению, различные должности по направлению материально-технического снабжения.

Имеет ряд благодарностей Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства речного флота Российской Федерации (1998 г.), награждён нагрудным значком «Отличник речного флота» (1999 г.), юбилейной медалью «300 лет Российскому флоту» (2000 г.), Почётной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации (2008 г.).

В 2009 году, в свой 60-летний юбилей, удостоен звания «Почётный работник речного флота».

- С 2014 г. на заслуженном отдыхе, при необходимости консультирует коллег по любым вопросам и всегда готов поделиться своими знаниями с сотрудниками Красноярского судоподъёмника.

Елизов Виктор Николаевич

ПУТЬ В ПУТЕЙЦЫ

Дизайнер: *Сергей Кравченко*

Технический редактор: *Елена Коварж*

Подписано в печать 06.08.2019. Формат 60×84/16.

Бумага офсетная. Гарнитура «Cambria».

Усл. печ. л. 1,16. Тираж 30 экз. Заказ № 10505.

Отпечатано. ООО «Дельтаплан»

634041, г. Томск, ул. Тверская, 81

тел.: (3822)435-400, 435-600