

Чтоб не распалась связь времен

— Много ли в Северо-Западном пароходстве флотских династий? — спросил наш корреспондент у председателя профкома ОАО «СЗП» Константина Владимировича Орлова, который, немного подумав, ответил: «Наверное, не меньше десятка!..» Стали вспоминать и насчитали семнадцать фамилий: Булатовские, Гниренко, Гулевичи, Егоровы, Зубаревы, Мартыновы, Морозовы, Новосёловы, Овчаренко, Орловы, Поздняковы, Разины, Сенины, Храмовы, Челноковы, Михелевы, Поляковы. Я предположил, что упомянутыми фамилиями список не исчерпан, в чем вскоре убедился

У ИСТОКОВ ПАРОХОДСТВА

Флотские династии зарождались в глубине веков. Семейные ремесла, возникнув, передавались от поколения к поколению. Так появились «профессиональные» фамилии: Матросовы, Кораблёвы и прочие, но это не означает, что все они потом имели прямое отношение к флоту.



А.Н.Новосёлов, заместитель начальника СЗРП в годы войны

До первой мировой войны на Северо-Западе России имелось свыше 250 мелких и крупных судовладельцев. Говоря современным языком, их бизнес был преимущественно семейным и до революции переходил от родителей к детям. На Маринской системе, к примеру, работали Жеребцовы (Рыбинск), фирма которых насчитывала 100 барж и 5 буксиров. Одна из крупных акционерных компаний принадлежала Товариществу судостроения и пароходства И.И. Концевого, имевшему 45 пароходов. Судовладелец Шергин (Череповец) держал более 150 барж. По 15—25 пароходов имели В.А. Нерослов, А.Я. Шишов, И.С. Пентешин, А.П. Полянский и другие.

С ростом парового флота возникла потребность в грамотных специалистах. Треть пласоваста составляли кадровые работники: капитаны, машинисты, их помощники, боцманы, масленщики, шкиперы. Они работали круглый год. Всего лишь 7% капитанов имели высшее образование, львиная доля специалистов была неграмотной. То же самое — у машинистов.

Наиболее многочисленная группа речников трудилась лишь в период навигации, но в течение многих лет. Наряду значительными речными династиями становились крестьяне из прибрежных деревень и малоимущие жители сел Вознесенья, Пидумы, Митусова, Подпорожья, расположенных на Свири.

Вскоре после Октябрьской революции, 26 января 1918 года, В.И. Ленин подписал декрет о национализации флота. В связи с иностранной интервенцией и гражданской войной в навигации 1918—1919 годов произошел спад грузооборот. Если в 1914 году из Рыбинска в Петроград отправлялось 2847 судов с 832 тыс. тонн грузов, то в 1919-м в этом же направлении прошло всего 69 судов, которые перевезли 16,2 тыс. тонн грузов. В 1920 году флот трех важнейших групп — волжский, северный и маринский — испытывал явный дефицит тоннажа.

В ходе поиска новых форм управления перевозками по рекам постановлением Совета Труда и Обороны от 30 января 1923 года в Петрограде создано Северо-Западное государственное речное пароходство, которое, наряду с Северным (в Архангельске) и Волжским (в Нижнем Новгороде) должно было решать проблемы грузооборота и тесно связанные с ними кадровые вопросы.

ГЕРОИ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТКОВ

В 1923 году по случаю празднования пятилетия национализации флота группу работников Северо-Западного водного бассейна наградили почетными знаками. Среди награжденных был и Алексей Николаевич Новосёлов.

До Февральской революции Алексей Николаевич работал бакенщиком, затем начальником пристани Коново и Шада, возглавлял службу эксплуатации Вознесенского и Рыбинского районных управлений.

В 1939 году А.Н. Новосёлова назначили заместителем начальника Шекснинского речного пароходства. С 1940 по 1944 годы — заместителем начальника Северо-Западного речного пароходства (СЗРП), а с 1943 года — заместителем командующего Ладужской военной флотилией. После войны он возглавлял Беломорско-Онежское пароходство, а затем был начальником судовой инспекции Северо-Западного пароходства.

Во время Великой Отечественной войны бок о бок с ним служили его сыновья Анатолий и Геннадий. Анатолию довелось быть участником войны а Геннадий во время Великой Отечественной служил матросом на пароходе «Шлиссельбург», имевшем 45 пароходов. Судовладелец Шергин (Череповец) держал более 150 барж. По 15—25 пароходов имели В.А. Нерослов, А.Я. Шишов, И.С. Пентешин, А.П. Полянский и другие.

С ростом парового флота возникла потребность в грамотных специалистах. Треть пласоваста составляли кадровые работники: капитаны, машинисты, их помощники, боцманы, масленщики, шкиперы. Они работали круглый год. Всего лишь 7% капитанов имели высшее образование, львиная доля специалистов была неграмотной. То же самое — у машинистов.

Наиболее многочисленная группа речников трудилась лишь в период навигации, но в течение многих лет. Наряду значительными речными династиями становились крестьяне из прибрежных деревень и малоимущие жители сел Вознесенья, Пидумы, Митусова, Подпорожья, расположенных на Свири.

Вскоре после Октябрьской революции, 26 января 1918 года, В.И. Ленин подписал декрет о национализации флота. В связи с иностранной интервенцией и гражданской войной в навигации 1918—1919 годов произошел спад грузооборот. Если в 1914 году из Рыбинска в Петроград отправлялось 2847 судов с 832 тыс. тонн грузов, то в 1919-м в этом же направлении прошло всего 69 судов, которые перевезли 16,2 тыс. тонн грузов. В 1920 году флот трех важнейших групп — волжский, северный и маринский — испытывал явный дефицит тоннажа.

В ходе поиска новых форм управления перевозками по рекам постановлением Совета Труда и Обороны от 30 января 1923 года в Петрограде создано Северо-Западное государственное речное пароходство, которое, наряду с Северным (в Архангельске) и Волжским (в Нижнем Новгороде) должно было решать проблемы грузооборота и тесно связанные с ними кадровые вопросы.

В ходе поиска новых форм управления перевозками по рекам постановлением Совета Труда и Обороны от 30 января 1923 года в Петрограде создано Северо-Западное государственное речное пароходство, которое, наряду с Северным (в Архангельске) и Волжским (в Нижнем Новгороде) должно было решать проблемы грузооборота и тесно связанные с ними кадровые вопросы.

СОРОКОВЫЕ РОКОВЫЕ

В годы Великой Отечественной войны многие из них защищали водные подступы к осажденному Ленинграду. Вот лишь несколько примеров. А.П. Бибицаров с 1942 по 1943 годы возглавлял Осинцевские мастерские при стратегически важном порте, куда

приходили суда с Большой землей. Супруги Пикалёвы занимались вопросами снабжения в Новой Ладоге.

Леонид Георгиевич Разин (1910—1976) являлся в годы Великой Отечественной главным диспетчером СЗРП. На эту должность его назначили перед самой войной. А начал работать в СЗРП он с весны 1928 года, матросом. В период блокады Ленинграда Леонид Георгиевич отвечал за деятельность служб обеспечения трассы Гостинское — Новая Ладога — Осинцево, регулярное движение по которой началось уже 14 сентября 1941 года. На новой трассе закрепились четыре буксира, 26 барж и пять кораблей конвой Ладужской военной флотилии. В 1942 году в числе первых он был награжден медалью «За оборону Ленинграда». После войны некоторое время оставался главным диспетчером пароходства, а затем стал заместителем начальника флота ЛенРЭВ флота СЗРП.

Супруга Леонида Георгиевича Теодора Викентьевна Разина после войны работала диспетчером в Ленпорту. А его сын Андрей Леонидович (бывший начальник учебно-тренировочного центра Северо-Западного пароходства), будучи мальчишкой, до построения большого Волго-Балта много раз проходил с отцом от Череповца до Ленинграда через все 34 шлюза и мельги поступать только в ЛИВТ, стать речником.

Кстати, дед Андрей Леонидович по отцовской линии Георгий Иванович Разин тоже был флотским человеком, морским артиллеристом. Он родился в Кронштадте и был распределен во время Кронштадтского мятежа в 1918 году в форте «Красная гора», о чем в советское время Леониду Георгиевичу Разину частенько напоминали.

Директор Ново-Ладожского судоремонтного завода (НЛСРЗ), куда-то входившего в состав Северо-Западного пароходства, Г.М. Мигунов вспоминает в числе первопроходцев, наладивших производство судоремон-



Л.Г.Разин, главный диспетчер СЗРП в годы войны



Семья Гулевичей

тных мастерских в начале 40-х годов XX века, семью Роговых, связанных с флотом в трех поколениях. Мастер С.Д. Рогов до конца своих дней работал на этом предприятии. Там же трудился его сын, который молодым человеком плавал на судах и вскоре стал квалифицированным механиком, а выйдя на пенсию, трудился мастером по ремонту судов. Затем на НЛСРЗ пришел работать токарем его внук А.И. Рогов, который также снискал уважение коллектива. В Новой Ладоге, по воспоминаниям Г.М. Мигунова, самоотвер-

женно трудилась семья Малинных, особо отличившаяся в годы Великой Отечественной войны. За проводку плавучих доков и военных кораблей с Волги по Маринской системе на Балтику несколько капитанов буксирного флота награждены орденами Ленина. Среди них был и Н.Д. Малинин — основатель флотской династии речных капитанов. Его сыновья Николай, Юрий, Александр и Игорь стали капитанами буксирных судов и навсегда связали жизнь с флотом.

ЭСТАФЕТА ПОКОЛЕНИЙ — В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

Мать Людмила Адамовна Рудова (в девичестве Гулевич) Таисия Николаевна родилась в Ярославской области, в многодетной крестьянской семье. В 1951 году приехала в Ленинград, а в апреле 1952 года стала матросом теплохода «Олег Кошевой» в Ленинградском речном порту (ЛРП). В 1953-м она освоила профессию приемсдатчика грузового района ЛРП, затем стала таксировщиком, а с июля 1970 года — начальником причала. В ЛРП проработала до июля 1974-го, после чего переехала в отдел снабжения СЗРП экспедитором, где вскоре стала заместителем начальника базы. По состоянию здоровья уволилась, а в 1983 году вновь вернулась на склады и проработала там еще одиннадцать лет. В общей сложности Т.Н. Гулевич отдала СЗРП свыше 40 лет жизни.

Ее супруг Адам Иванович Гулевич родом из Беларуси. В 1953 году по окончании Гомельского речного техникума приехал в Ленинград и устроился в ЛРП вторым помощником механика на грузовой теплоход «Дмитрий Шаров». Отслужив в армии с 1954 по 1957 года, вернулся в ЛРП и поступил на вечернее отделение судомеханического факультета ЛИВТа, по окончании которого трудился в судостроительной промышленности (ДНИИ «Морфизприбор»). В ЛРП проработал свыше 10 лет.

Дочь Адама Ивановича и Таисии Николаевны Людмила Адамовна Гулевич трудится в СЗП уже 35 лет. Пришла сюда в сентябре 1976 года после окончания школы. Сначала работала секретарем-машинисткой отдела снабжения, затем товароведом и инженером. Когда в середине 90-х отдел, преобразованный в службу материально-технического снабжения, разделился на снабжение СЗП и отдел снабжения ОАО «СЗП», Людмила осталась работать в последнем. В 1999 году это подразделение было ликвидировано, на его основе возник отдел закупок при технической дирекции. На базе

технической дирекции в 2004-м создано ООО «Волга-Нева», а в пароходстве появились имущественный отдел, осуществляющий контроль за имуществом на судах компании, где Людмила Адамовна работает и поныне инженером 1-й категории.

Здесь же, в имущественном отделе, трудился инженером 2-й категории Алексей Александрович Сенин, мама которого Галина Викторовна является экономистом отдела оперативного учета и отчетности ОАО «СЗП».

Брат бывшего генерального директора

ОАО «СЗП» Евгения Васильевича Зубарева Павел Васильевич работал когда-то старшим механиком на теплоходе «Ладога-13» с капитаном Валерием Булатовским, сын которого, Вадим Валерьевич, сейчас является ведущим инженером службы топливного обеспечения ОАО «СЗП». Кстати, и племянник Евгения Васильевича Зубарева — Павел Павлович Зубарев, — отработав десюток лет старшим механиком на ледоколе «Капитан Плахин», ныне трудится техническим менеджером в МГ №1 ОАО «СЗП».

Заместитель директора по эксплуатации флота ОАО «СЗП» Павел Владимирович Мартынов воспитал сына Владимира Павловича, который, окончив Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет, трудится ведущим специалистом в отделе технического и системного обеспечения Северо-Западного пароходства. Сын заместителя директора по персоналу Алексея Олеговича Морозова Игорь Алексеевич работает в отделе страхования технической дирекции ОАО «СЗП». И таких семей, посвятивших свою жизнь флоту и Северо-Западному пароходству, в судовой компании немало.

Председатель профкома Константин Владимирович Орлов напоминает, что в «Коллективном договоре ОАО «СЗП» на 2009—2012 годы» есть пункт, в соответствии с которым приоритетное право поступления на работу в пароходство с учетом имеющейся квалификации предоставляется ближайшим родственникам (жене, мужу, детям). Попутно



А.О. Морозов

но я узнал, что и его сын Владимир Константинович Орлов трудится в Северо-Западном пароходстве капитаном теплохода «Батыйский-102».

В профкоме СЗП офис-менеджером работает Мария Александровна Позднякова — дочь первого помощника капитана Александра Вячеславовича Позднякова, ходившего когда-то на «Ладогах», а позднее преподававшего в учебно-тренировочном центре. Ее дед Вячеслав Романович Поздняков трудился в СЗП с 1949 по 1967 года капитаном, затем капитаном-наставником, а впоследствии был начальником пристани в Усть-Луге. Ее бабушка Нина Ивановна Позднякова работала судовым поваром, а прадед по отцовской линии Роман Андреевич Поздняков трудился на барже в те времена, когда Северо-Западное пароходство только-только зарождалось.

Итак, флотских семей в Северо-Западном пароходстве много. Каждый из представителей династий вносит частичку истории пароходства и олицетворяет то, что мы сегодня называем корпоративным духом судовой компании. Именно флотские династии несут в себе идеи стабильности и преемственности, на которых базируется развитие любого коллектива.

Уважаемые коллеги! Если вы знаете и представляете главных флотских династий, работающих в СЗП, большая просьба откликнуться и рассказать о времени и о себе. Так к 90-летию Северо-Западного пароходства, которое не за горами, мы сможем существенно пополнил летопись судовой компании. Это нужно не только ветеранам СЗП, но и молодым людям, начинающим работать в пароходстве. Только так они смогут почувствовать плечо предков, только так не потеряется связь времен, только так с оптимизмом смотреть в будущее.



«Бирюза» вышла в рейс

Подготовил Александр ПЕТРОВ.

Фото из Интернета
21 октября в свой первый коммерческий рейс отправилось третье многоцелевое морское сухогрузное судно проекта DCV 36 «Бирюза», построенное для UCL Holding на китайской верфи в Циндао

А несколько дней спустя там же был спущен на воду седьмой по счету теплоход серии — «Оникс». В отличие от сухогрузов проекта RSD 44 и RSD 49, заказанных той же компанией на российских верфях, теплоходы китайской постройки изначально являются морскими судами неограниченного района плавания с соответствующими запасами прочности, толщинами связей корпуса и мощностью главных двигателей. По информации Морского инженерного бюро, в рамках проекта впервые был достигнут девять более 5 тысяч тонн для современного сухогрузного одноромного судна с расчетной длиной до 85 метров.

Ширина теплохода — 14,5 метра, высота борта — 7,5. Объем грузового трюма составляет 6 230 куб. метров. Второе дно рассчитано на интенсивную распределенную нагрузку 14 тонн на кв. метр, а также на работу грейфером. Запасы топлива размещаются в дилтанках в районе носовой переборки машинного отделения. Автономность судна — 25 суток. Новые теплоходы предназначены для морских перевозок генеральных и навалочных грузов, включая 20- и 40-футовые контейнеры международного стандарта высотой до 9,5 фута, а также металла, зерна, леса, угля, крупногабаритных и тяжелых грузов.

Судно обслуживает экипаж из 10 человек, общее число мест — 13 (предусмотрены каюты для практикантов и лоцмана).

НАША СПРАВКА

Главное судно проекта DCV 36 «Аметист» было заложено 16 октября 2009 года и сдано заказчику 22 апреля 2011 года. В настоящее время холдингу ВБТН, мажоритарным акционером которого является международная транспортная группа Universal Cargo Logistics Holding, переданы еще два сухогруза — «Агат» и «Бирюза», спущены на воду четыре — «Лазурит», «Малахит», «Нефрит» и «Оникс». Последнее, десятое, судно серии было заложено на китайской верфи в Циндао 28 февраля этого года.

Речные круизы в Европе

Подготовила Марина СОЛОВЬЕВА
В 2011 году количество пассажирских, перевезенных европейскими круизными речными судами, возросло на 9,3% по сравнению с 2010 годом, об этом информирует Европейский Союз речного и прибрежного транспорта. Рынок достиг 433 000 бронирований

В настоящее время на рынке европейского речного круизного судостроения занято 250 судов, около 10 тысяч работников. Оборот рынка оценивается примерно в 700 млн. евро в год. Объем данного рынка удваивается примерно каждые 10 лет. Заявки на перевозки пассажиров поступают из США, Канады и Австралии, в Европе наибольшее количество перевозок выполняется в Германии.

Более 15 новых судов ежегодно поступают на рынок, стоимость одного теплохода составляет в среднем 15—25 млн. евро. Ведущей на рынке строительством европейских речных круизных судов является компания «Непту-верф» (г.Росток).

Совет да полиция

Анна КОЧЕТКОВА. Фото предоставлено пресс-службой УТ МВД по ПФО

В управлении на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу состоялось первое заседание общественного совета

Когда-то каждая улица города была под присмотром постового. На подшефной территории он знал всех школьников, а те, в свою очередь, уважительно замедляли шаг, минуя «дяденьку милиционера», гордились знакомством с ним и мечтали скорее вырасти, чтобы стать, как он, настоящим защитником... Много воды с тех пор утекло. И вот милиция сменила название, и полицейским потребовалась помощь для того, чтобы вернуть себе утраченный авторитет.

Именно с этого начал первое заседание совета начальник управления генерал-майор полиции В.С. Берглезов, подчеркнув, что, как отметил Президент России в подписанном им 23 мая 2011 года указе «Об общественных советах при МВД Российской Федерации и его территориальных органах», без сотрудничества полиции с общественностью невозможна адекватная работа правоохранительных структур.

Начальник управления обратил внимание на главные задачи совета: привлечение общественных организаций и объединений к охране порядка и профилактике преступности; информирование населения о деятельности полиции; анализ мнений, а также контроль деятельности учреждений правоохранительных органов.

Совет вошли руководители предприятий транспорта, среди которых управляющий директор ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» А.А. Шишкин; представители религиозных конфессий и СМИ, в том числе главный редактор газеты «Волго-Невский Проспект» М.Д. Песин, а также ветераны транспортной милиции.

Впоследствии каждому члену совета будет выдано специальное удостоверение, действительное



Заседание плавного перешло в экскурсию по дежурной части

ное в любом линейном пункте полиции на территории ПФО до самого Каспийского моря. Документ даст право проверять все объекты транспорта, обслуживаемые управлением, и контролировать действия полиции, направленные на обеспечение безопасности населения.

Во время обсуждения планов дальнейшей работы представители общественности солились во мнении, что их участие важно в вопросах воспитания молодого поколения специалистов транспортной полиции, профилактики преступлений несовершеннолетних, соблюдения прав человека, повышения уровня информированности населения.

Единогласно на должность председателя совета был избран бывший начальник Волго-Вятского УВДТ генерал-майор милиции в отставке В.Н. Доброгогорский. В настоящее время он возглавляет Нижегородское региональное отделение Всероссийской полицейской ассоциации. Это не просто профессионал своего дела, 40 лет проработавший в системе транспортной милиции, но и активный гражданин, имеющий свой взгляд на мир и часто контактирующий с зарубежными коллегами. Его опыт особенно ценен сейчас, когда правоохранительная структура страны вливается в международное сообщество полиции.



По словам В.Н. Доброгогорского, совету предстоит перевернуть мнение населения о полиции с головы на ноги.

— Историческая система правоохранения создана для того, чтобы защищать граждан, — отметил он. — За ошибками прошлого этот смысл померк. Но сегодня человек снова стал главным. Члены совета посетили новую дежурную часть управления, где им продемонстрировали технические новинки в действии. Гости увидели на мониторах в режиме реального времени, что происходит в здании железнодорожного вокзала города Самары и на Чебоксарском гидроузле, узнали, как происходит поиск конкретного человека по автоматизированной базе данных. Специалисты показали также, каким образом может использоваться 3D-модель транспортного объекта, и даже на каком этапе находится подготовка к Олимпиаде в Сочи.

В завершение встречи В.С. Берглезов отметил: — Уверен, что вошедшие в совет люди, обладая значительным опытом и знаниями в своей области, а также авторитетом в обществе, смогут существенно помочь управлению в решении важнейших вопросов.