

Виталий Андреев



Специальность: Ядерная физика.

После окончания НГУ работал в НИИ ГИДРОЦВЕТМЕТ. Потом - на Заводе цветных металлов. Был завлабом лаборатории аналитических исследований. Откуда и ушел на пенсию.

Мое хобби вы все знаете: это штанга. Я - мастер спорта в этом виде.

Моя семья: жена Нина, два сына и дочь. У меня четверо внуков: две девочки и два мальчика. Похвастаюсь: мой внук поступил на мехмат в этом году.

Мои пожелания: Будьте счастливы и здоровы!

И чтобы никто из вас не считал дни до пенсии.

КАК РАБОТАЛА БРИГАДА БАРЖИСТОВ

До лета 1960 года «на берегу» работали бригады грузчиков, которые занимались разгрузкой пиломатериалов с баржи. Эти бригады формировались из бичей (БИЧ – бывший интеллигентный человек, в те времена их называли «февралями»). Студенты до 1960 г. попадали в эти бригады в единичных случаях. Бригадир «февралей» работал по старинке: о подходе баржи к пристани узнавали в диспетчерской Речпорта, это за двое – трое суток до прибытия баржи. За это время решались организационные вопросы по сбору и продвижению бригады к месту разгрузки. Попасть в бригаду «февралей» было очень сложно.

Впервые, удалось создать бригаду по разгрузке барж из студентов НЭТИ и Водного института летом 1960 г. студенту НЭТИ Касперу А.Э. Он сравнительно быстро установил контакты с Обским пароходством, узнавал о постановке баржи под погрузку, это дней за 10–12 до прибытия в г. Новосибирск. Когда «февралеи» узнавали о барже в диспетчерской Речпорта, то у студентов уже был на руках договор о ее разгрузке. Месяца 1,5–2 работы хватало всем. К осени 1960г. начались распри с «февралями», угрозы в адрес студентов. Но в бригаде студентов было много молодых спортивных ребят (перворазрядники, мастера спорта). Поэтому разборок практически не возникало. Бригады «февралей» к концу ле-

та 1961 г. фактически распались, некоторые из них стали работать со студенческими бригадами.

Технику разгрузки баржи студенты переняли у них. Эта техника была отработана, наверняка, столетиями: делаются сходни с баржи, у которых один конец закреплен на козлах, стоящих в воде, другой свободно лежит на барже. По настилу на козлах бегают разгружающие с грузом. Вся бригада разбивается на звенья по 5–7 человек. Двое в звене быстро накладывают на два «козелка» стопу пиломатериала (доски, плаха, горбыль), те кто таскает, «бегунки», быстро берут на плечо эту стопку («марку»), отходят в сторону от «козелков», чтобы накладчики быстро обеспечили новую «марку». Если «марка» плохо отцентрирована, то необходимо сдвинуть верхнюю доску, короче крутись сам, но вернуться к следующей своей «марке», сбросив в штабель на берегу «марку» ты должен во время. «Марка» не должна лежать на «козелках», все бегом, все быстро, быстро! И так 10 «запалок» в день. Есть перерыв на обед, и есть под вечер перекус. Новичкам, даже мастерам спорта было тяжело. Очень тяжело было вписаться в коллектив единичным работникам – студентам в бригады «февралей». Наши бригады студентов НЭТИ, Водного института и НГУ начинали все новичками и все мужали постепенно. Было тяжело, но легче, чем одиночкам.

Работников на разгрузку барж набирали в студенческих общежитиях из числа студентов и выпускников вышеназванных вузов. Запись в бригаду производилась в НЭТИ в общежитии электромеханического факультета, в Водном институте в общежитии на Красном проспекте, в НГУ в общежитии №3.

Зарботки при цене 2,4–2,5 руб/м³ доходили до 35–40 руб/день, но и 25 руб/день считалось не плохо. День – это с 8-00 до 22-00 часов, как говорили: десять «запалок». «Запалка» – это час непрерывной работы и 10 мин отдыха. Сумма в 35–40 руб/день являлась тогда очень приличным заработком, она равнялась месячной студенческой стипендии того времени. Для сравнения: перелет в Москву стоил 56 рублей, один литр бензина – 10 коп., зарплата молодого выпускника ВУЗа – 105–110 рублей за месяц. С годами цена за кубометр выгруженного пиломатериала выросла до 4–4,5 руб. Соответственно, заработок вырос до 70–75 рублей за день.

Разгрузка барж бригадой проводилась на причалах Обского моря и реки Обь от Уч. Пристани Алтайского края до Ташары в низовьях Оби.

До места выгрузки члены бригады добирались на своем транспорте (как правило, на мотоциклах «Ява-350»), автобусах, речном и железнодорожном транспорте, на самолетах в Камень-на-Оби.

За двадцатилетнюю историю работ по разгрузке барж, в бригаде проработало несколько сотен человек: студентов и выпускников НГУ, НЭТИ и Водного института. Многие из них впоследствии стали маститыми учеными (есть один академик), руководителями Обского, Ленского, Иртышского пароходств и просто достойными людьми. 2014 г.