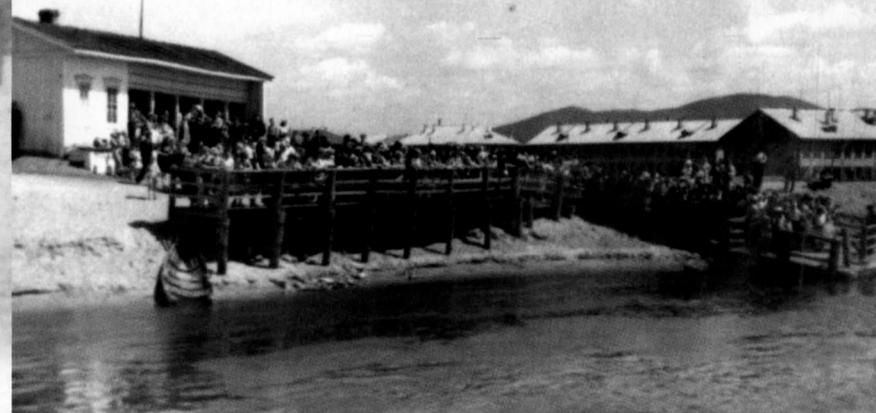


Речному порту 85 лет.

Роль водных путей в истории России всегда была велика. Сибирские реки были естественными транспортными путями, по которым шло постепенное продвижение русских землепроходцев в глубь Сибири. Реки способствовали активному освоению и заселению громадных сибирских пространств. По берегам рек сосредотачивалась основная жизнедеятельность края, ставились первые остроги, являвшиеся форпостами продвижения казаков и служилых людей на восток. И именно наличие водных путей определяло необходимость организации местного судостроения и развития судоходства, являвшегося важной составной частью транспорта.

Курсы ком. состава речного транспорта г. Благовещенск 30-е годы

Старый причал



1 ряд сидят слева на право

1. Попов В.Н. г. Верхнеудинск
2. Белосветов К.Г. Байкал
3. Колюжин г. Благовещенск
4. Левкой В.Д. г. Красноярск

2 ряд сидят слева на право

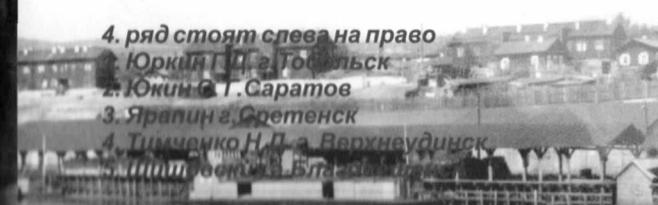
1. Карташев г. Благовещенск
2. Улатуев А.И. г. Верхнеудинск
3. Черешнев г. Благовещенск
4. Паршуков И.М. г. Красноярск
5. Брагин И.И. начальник учебной части
6. Наследников К.Н. начальник курсов
7. Немков З.И. г. Красноярск
8. Кафтунов г. Благовещенск

3 ряд стоят слева на право

1. Тонких г. Хабаровск
2. Бадопов Д.И. г. Верхнеудинск
3. Казулин г. Красноярск
4. Сорокин С.М. г. Якутск (Лена)
5. Косицын г. Благовещенск
6. Пургин А.М. г. Сретенск
7. Сухов К.В. г. Красноярск
8. Мельник С.С. г. Владивосток

4 ряд стоят слева на право

1. Юркин Г.Д. г. Тосольск
2. Юкин С.Г. Саратов
3. Ярапин г. Сретенск
4. Тимченко Н.Д. г. Верхнеудинск
5. Шипилов г. Благовещенск



Большая протяженность сибирских территорий с малочисленным населением, отсутствие разветвленной сети сухопутных дорог определяли приоритетное значение водного транспорта. Если на сегодняшний день мы широко используем сеть автомобильных и железных дорог, водный и воздушный транспорт, то в то время, реки часто играли роль единственных транспортных путей, благодаря которым могло поддерживаться сообщение с труднодоступными районами.

Развитие судоходства в Забайкалье стимулировало экономическое развитие регионов, прилегающих к бассейнам судоходных рек, вовлекало в оборот новые земельные районы, усиливало товарность хозяйства.

Вторая четверть XIX века начало разработок месторождения золота в Сибири, увеличения спроса на продукцию сельского хозяйства, промышленные товары, возросло количество грузоперевозок. В этот период велось активное хозяйственное освоение сибирского края, Россия стремилась утвердиться на Дальнем Востоке, закрепив за собой эти территории. Завершается эпоха парусного флота, на смену которой пришли паровые суда. В связи с этим на первый план выступала необходимость более активного использования потенциала сибирских рек. Идея создания единого водного пути от Кяхты до центральных районов европейской России, альтернативного Московскому тракту, в котором водные пути Байкальского бассейна должны были стать одними из ключевых звеньев цепи, обещала принести немалые выгоды. Существенным препятствием в организации подобного рода пути становились ангарские пороги, затруднявшие движение вниз по реке в связи с чем, судоходство могло существовать лишь на отдельных участках реки.

Но водные системы Ангары, Байкала и Селенги все же играли ключевую роль в жизни населения Восточной Сибири. Так от активности использования бассейна реки Селенги, оз. Байкал, напрямую зависели темпы промышленного освоения юга Восточной Сибири.

Использование Ангаро-Байкало-Селенгинского речного пути было важно и в стратегическом отношении, первоначально как плацдарм для продвижения на р. Амур, освоения дальневосточных территорий и закрепления их за Россией. В дальнейшем, он использовался в качестве альтернативного и наиболее удобного пути к соседней Монголии, а в конце XIX века в период массовых транспортировок грузов на Дальний Восток, он существенно дополнил работу железной дороги.

Девятнадцатый век стал началом развития судоходства на реке Селенга. Первые пароходы на реке появились в 1868 году. В прошлом исследование на реке не проводилось. Первые специальные сведения о реке Селенга встречаются в пояснительной записке инженера

Вяземского к первым изысканиям Забайкальской железной дороги в 1888 году.

Более подробные сведения о Селенге были представлены инженером путей сообщения А.К. Старицким в 1913 году в отчете по исследованию реки Селенга и ее притоков/1907-1909гг./

До 1917 года на Селенге, Байкале и Ангаре судоходство осуществлялось частными компаниями.

В 1916 году торговое общество Коковина и Басова имело один пароход «Сафроний» и 3 баржи грузоподъемностью по 1000 пудов каждая. Кроме того, была компания, в которую входили: Черных, Кравиц, Ромашов, был судовладелец Бармин, а также товарищество «Ясинского и К».

Декрет о национализации флота был принят Советом Народных Комиссаров – 23 января.

15 марта 1918 года из Иркутска в Москву передали по телеграфу о ходе дел в Восточной Сибири: «Суда берутся на учет, ремонтные работы начаты. Есть полное основание предполагать, что к открытию навигации весь флот будет отремонтирован и сможет выйти в плавание».

К июню 1918 года уже в Советской Республике было создано одиннадцать областных управлений водного транспорта в т.ч. три в Сибири: Омское, Красноярское и Амурское.

В 1920 г. для регулярного судоходства в Сибири были открыты речные пути всего более 18 тыс. км.

Подготовка к навигации рассматривалась правительством как приоритетное направление. На Селенге в это время действовало Агентство Амурского пароходства. 20 июля 1923 года все пароходства /кроме Средне-Азиатского/ были сняты с государственного бюджета и переведены на полный коммерческий хозрасчет.

В этот период на водный транспорт Селенги возлагалась большая и ответственная задача, как по обслуживанию межрайонных коммерческих связей Бурятии, так и экономических и торговых связей с Монголией.

В связи с увеличением объемов грузоперевозок и планируемым дальнейшим развитием судоходства на реке Селенга намечается создание отдельного подразделения госпароходства и 3 декабря 1924 года на заседании Совета Народных Комиссаров Бурят-Монгольской Автономной Социалистической Советской Республики было решено организовать Селенгинское Государственное Речное Пароходство на базе Верхнеудинского агентства Амурского Госпароходства в составе: Председателя Правления Невского и представителя Бурятской Республики – Нефедова.

Ново организованное пароходство начинает активную работу. В первую навигацию Селенгинского госпароходства эксплуатировалось 4 парохода: «Спартак»,

«Сибирь», «Монголия», «Манчжурия» с баржами общим тоннажем 31 тысяч пудов.

В 1925 году в зарубежном затоне водников при клубе было организовано 4 кружка, велась работа по ликвидации неграмотности. В межнавигационный период 1924-1925гг. по программе на Селенге ремонтировались следующие суда: «К.Ульянов», «Бурлак», «Кооператор», «Спартак» баржи «Монголец», «Сибирь», «Бурреспублика», «Манчжурия» и катер «Стрелка».

12 февраля 1925 года Народный комиссар путей сообщения СССР утверждает Селенгинское речное пароходство.

«Бурят – Монгольская» правда №60\461/ от 27 марта 1925г. в статье «Работа кипит» писала: -

«Работа в Селенгинском госпароходстве продвигается вперед. Судоремонт идет полным ходом. Пароход «Спартак» почти готов, осталось немного сделать. Почти готов и пароход «Кооператор».

За годы первой мировой войны и в период революционных событий флот частных компаний не ремонтировался, поэтому организация судоходства была крайне опасной. Данная ситуация требовала принятия срочных мер, необходимых для сохранения оставшегося флота и проведение его капитального ремонта.

Поставленные задачи были выполнены, и в навигацию 1924 года Верхнеудинское агентство Амурского Госпароходства открыло рейсы по реке Селенге до Усть-Кяхты. С этого периода производится дальнейшее, более детальное обследование реки Селенги и ее притоков для развития устойчивого и эффективного судоходства.

Быстрыми темпами идет развитие внутренних межрайонных перевозок. В 1926 году речники Бурятии в трудных, малоизученных условиях совершают на пароходе «Кооператор» под командованием капитана С.П. Меркушева, первый рейс в монгольскую народную республику, который прошел успешно.

И с 1926 года по просьбе МНР, Селенгинское пароходство открывает грузовую линию в глубь Монголии по рекам Селенге и Орхону на которой работает буксир «Волна» мощностью 110 л.с. с баржами созданными специально для данной линии.

Одновременно с развитием речных перевозок руководство Селенгинского пароходства стремится улучшить и береговое хозяйство. В июле 1926 года начинается строительство постоянной пристани. Кроме того, планируется создание речного затона для зимовки судов, строительство новых мастерских (которые в последствии вырастают в судостроительный завод), проведение дноуглубительных работ и строительство железнодорожной ветки для постоянной связи водного транспорта с железнодорожным.

*Комсомольско-молодежная
команда парохода «Бурлак»
Период 1930-1931гг. на фото Попов В.
- член партии - начальник СУРПа
(третий во втором ряду слева на право)*



Быстро пополняется Селенгинский флот. По специальному проекту строятся мелкоседающие пароходы и баржи для перевозки сухогрузов, нефтепродуктов как в пределах Бурятской республики, так и в Монгольскую народную республику.

Налаживается путевое хозяйство, проводятся дноуглубительные работы и выправительные работы, выставляется судоходная обстановка.

На реке Селенге и притоках Чикой и Хилок строятся пристани и причалы, оказывается помощь в строительстве пристаней на монгольской Селенге.

Большими темпами идет строительство жилого фонда. Строится поликлиника, создается УРС, типография и т.д.

Профессия речника получает большую популярность. Перевозка грузов в Монголию доверяется лучшим капитанам судов, передовикам производства-стахановцам.

С 1935-1940 годы Селенгинское речное пароходство возглавляет Савельев В., это был период бурного развития народного хозяйства Бурятской АССР и возрастающих экономических связей с МНР, именно тогда на речной транспорт возлагаются большие и ответственные задачи по обеспечению грузоперевозок.

В 1940 году начальником речного пароходства стал Брюхов П., но с началом Великой Отечественной войны многие лучшие опытные речники ушли на фронт, на место ушедших на фронт мужчин стали женщины.

Они работали на речном транспорте на разных должностях, как на судах, так и на берегу. Оставшиеся работники делали все возможное для выполнения плана грузоперевозок.

В 1941 году речники Селенгинского речного пароходства, став на стахановскую вахту, своевременно открыв навигацию приступили к выполнению государственного плана перевозок грузов.

В самый разгар мирной навигации 22 июня страну облетела весть о вероломном нападении фашистской Германии на Советский Союз. Повсюду прошли митинги. Многие лучшие речники были призваны в армию и ушли на фронт.



*Минеев П.В.
Капитан
парохода «Бурлак»
1934 год
В период Великой
Отечественной
войны
капитан теплохода
«Бурят-Монгол»*

Таким образом, Селенгинское речное пароходство стремительно набирает силы. На реке Селенге и ее притоках Чикой и Хилок строятся пристани и причалы. Для связи с линейными пристанями на территории Бурятии создается селекторная связь. Организуется подготовка как командного так и рядового флота.

Для связи пристани с железной дорогой прокладывается железнодорожная ветка.

Строятся судомеханические мастерские, которые в последствии вырастают в судоремонтный-судостроительный завод.



Перевозникова Г.Г. с 1943 г. - начальник радиосвязи

С 1941 года в целях улучшения оперативности работы речного транспорта Селенгинское речное пароходство реорганизуется на два подразделения: Байкало-Селенгинское с управлением в г. Улан-Удэ и Ангарское с управлением в городе Иркутске. В годы Отечественной войны по реке Селенге осуществлялись перевозки экспортно-импортных грузов от Улан-Удэ до монгольского города Сухэ-Батор. Из Монголии перевозился скот для Улан-Удэнского мясокомбината, а в Монголию в наливных баржах перевозились нефтепродукты. В глубинных районах республики, прилегающих к водной магистрали перевозились сельхозпродукты.

С войной снизились объемы и корреспонденция грузов, сократились перевозки грузов в МНР. В 1945 году перевозки грузов водным транспортом составили 158,3 тыс. тонн.

В трудные годы Великой Отечественной войны Байкало-Селенгинское пароходство г.Улан-Удэ возглавляли Железняк С. годы работы -1941-1943гг., Петров -г.р.1943-1945гг.

В годы войны по стахановски трудились многие экипажи судов. Заслуженной славой пользовались экипаж парохода «Бурят-Монгол» под командованием капитана Минеева П.В., экипаж п/х «Стаханов» под командованием Федяшева И.Р., экипаж п/х «Ударник» капитан Михайлов Г.Г., экипаж п/х «10-лет Бурятии» под командованием капитана А.И. Мажарова и многие другие.

Правительство МНР наградило за безупречный и качественный труд, по обеспечению перевозок грузов в Монголию Минеева П.В., Федяшева И.Р. орденом «Полярной звезды», Михайлова Г.Г. монгольским орденом «Трудового красного Знамени». Эти экипажи регулярно занимали призовые места.



Первый съезд рабочих водного транспорта 1933г.

1. Улгутуев Артем Иванович
2. Волюянов М.
3. Черепанов
4. Кравцев Владимир Иванович
5. Ромашов Анисим Боларович

Отлично трудились экипажи пароходов «Пограничник» капитан Васильев С.Г., «Чаадаев» - капитан Воронин П.Н. и другие.

Работа осуществлялась на дровяном топливе. В период войны один из первых судов-пароход «Стаханов» перевозящий нефтепродукты был переоборудован на угольное топливо/водил 2 баржи «Чикой», «Хилок» по 100 тн. каждая.

После окончания Великой Отечественной войны речной транспорт пополнился демобилизованными из армии фронтовиками. Многие награждены высокими правительственными наградами, в их числе:

Литвинов Я.Л. – награжден Орденом «Отечественной Войны II степени», медаль «За оборону Ленинграда», медаль «За победу над Германией».

Малыхин Д.А. – орден «Красной Звезды», медаль «За оборону Сталинграда», медаль «За взятие Кинигсберга», медаль «За победу над Германией».

Сысоев И.И. – орден «Славы II-III степени».

Кузнецов В.К. – орден «Отечественной Войны – I-II степени», два ордена «Красной Звезды», медали «За взятие Берлина», «За освобождение Варшавы», «За победу над Германией».

Климентьев М.С. – медали «За отвагу», «За оборону советского Заполярья», «За победу над Германией».

Тютрин Д.Н. – орден «Красной Звезды», медаль «За победу над Японией».

Юсинжу В.Н. – медаль «За боевые заслуги», медаль «За победу над Японией».

Мокров Н.Н. – медаль «За боевые заслуги», медаль «За победу над Японией».

В довоенные годы с 1925-1932 гг. в Селенгинском речном пароходстве на теплоходе «Баргузин» работал Клыпин Николай Екимович Герой Советского Союза. Клыпин Н.Я был награжден орденом Ленина, орденом Красного Знамени, медалями, скончался в 1943г. от тяжелых ранений. Именем Героя было названо судно Министерства речного флота РСФСР.

Герой Советского Союза

Клыпин Н.Е.

С 1925 года

по май 1932 года

работал на теплоходе

«Баргузин»

Многие речники ушедшие на защиту Родины не вернулись домой, они пали смертью храбрых.

В их числе:

Казначеев Г.Н. капитан п/х «Маяковский»
Шестаков Н.И. капитан п/х «10 лет Бурятии»
Меркушев П.К. ст. лоцман п/х «10 лет Бурятии»
Устюгов А.М. кочегар п/х «Бурят-Монголец»
Букин В.Н. масленщик
Горяшин Н.И. шкипер баржи
Посельский диспетчер производства
Цинкер В.М. начальник радиостанции
Ещенко А.Н. начальник лесоконторы СУРПа
Попов Г.С. начальник лесоучастка Десятниково
Воробьев Г. начальник лесоучастка Черемухово
Шальнев боец ВОХРа
Бурлаков плотник стройконторы СУРПа
Василенко А.Н. Начальник ОСВОДА
Жамсаранов кочегар
Шагнаев Г.В. капитан п/х «Леваневский»
Шутов Н.Д. 1 пом. Механика парохода «Стаханов».



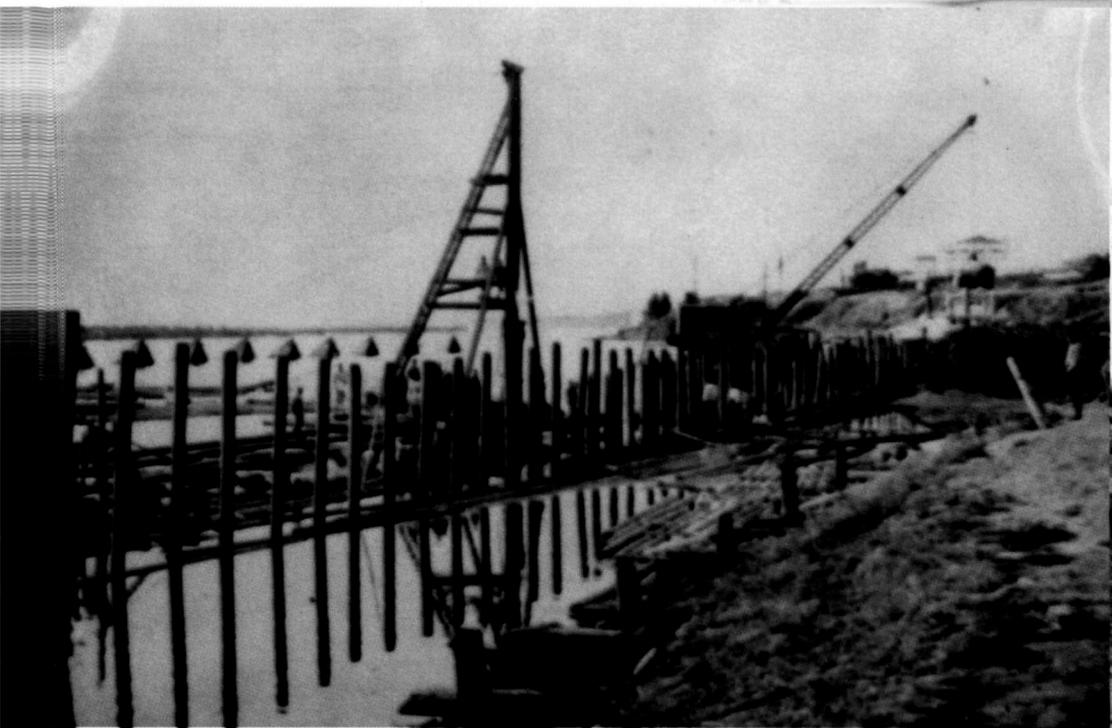
Истомин Н.И.
В годы Великой
Отечественной войны
диспетчер пристани





Верхнеудинская старая пристань 1925 г.

И. П. ПУШКИН
1925 г.



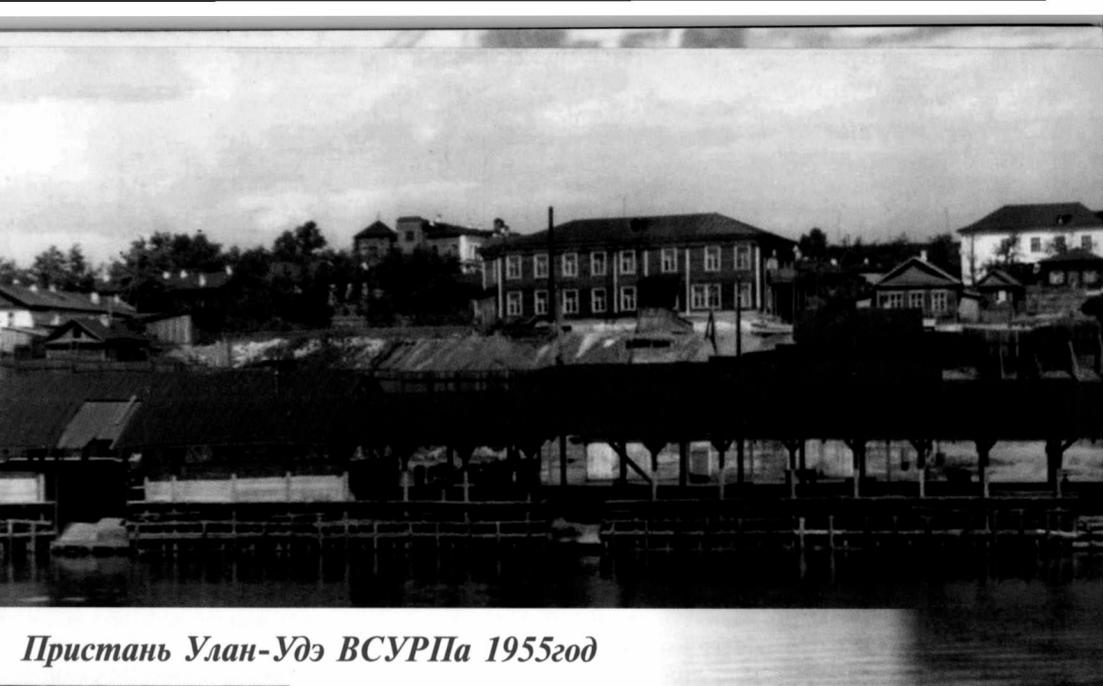
Строительство причальной стенки





*Впервые на Селенге толкаемый состав.
Капитан Дорофеев Тимофей. 1948 год*





Пристань Улан-Удэ ВСУРПа 1955год



Восточно-Сибирское речное пароходство 1952 год

Первый ряд

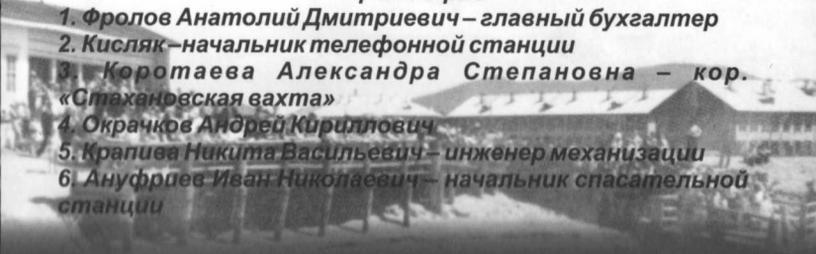
- 1. Мардеева Фаина Борисовна – радист*
- 2. Корягина Евгения Николаевна – речной регистр*
- 3. Никифорова Мария Ефимовна – экономист*
- 4. Писарюк Михаил Александрович – начальник пристани*
- 5. Осинцев Михаил Иванович – инспектор по кадрам*
- 6. Масович Доба Борисовна – начальник ОРСа*
- 7. Кузнецов Владимир Кондратьевич – начальник радиостанции*

Второй ряд

- 1. Козулина Анна Сергеевна – секретарь-машинистка*
- 2. Грязнухина Мария Васильевна – статист*
- 3. Жданова – Кассир*
- 4. Вороханова Александра – диспетчер*
- 5. Кравцов Владимир Иванович – групповой механик*
- 6. Кашурников Евгений Ефимович – зам. начальника пристани*
- 7. Мордовской Василий Григорьевич – инспектор несамоходного флота*

Третий ряд

- 1. Фролов Анатолий Дмитриевич – главный бухгалтер*
- 2. Кисляк – начальник телефонной станции*
- 3. Коротаяева Александра Степановна – кор. «Степановская вахта»*
- 4. Окрачков Андрей Кириллович*
- 5. Крапива Никита Васильевич – инженер механизации*
- 6. Ануфриев Иван Николаевич – начальник спасательной станции*



Теплоход «Чойбалсан» 1957 г.



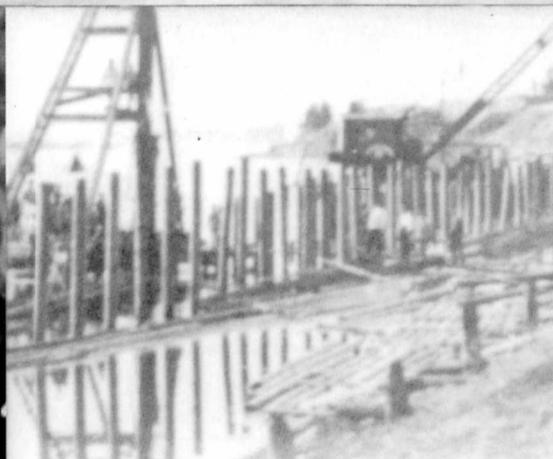
Экипаж теплохода «Чойбалсан»
Навигация 1955 года, река Селенга

1. Тютрин Д. первый помощник механика,
2. Рыжаков Д. рулевой,
3. Козырев П. второй помощник механика,
4. Сотников
5. Степанов Н. матрос,
6. Мальгин матрос,
7. Паплевин Н.М. старший рулевой,
8. Непомнящих Л. второй штурман,

Экипаж пассажирского теплохода «Маршал Чойбалсан»
август 1955 года река Селенга

1. Капитан Федяшев И.Р.
2. Штурман Смирнов И.Я.
3. Штурман Непомнящих Л.А.
4. Штурман Федотова А.
5. Рулевой Рыжаков В.А.
6. Рулевой Максимов В.М.
7. Боцман Круглое А.А.
8. Радиот Шляхов В.
9. Проводник Усольцева А.
10. Матрос Жарников Э.
11. Матрос Мальгин П.
12. Матрос Степанов Н.
13. Матрос Разуваева М.
13. Матрос Разуваева М.
14. Первый помощник механика Тютрин М.
15. Второй помощник механика Козырев Д.
16. Масленщик Березовский П.
17. Кочегар Щепин В.
18. Кочегар Селиванов М.





*Красный уголок.
Экипаж пассажирского
теплохода «Чойбалсан»
навигация 1956г.*



Пристань Харауз 1958 год

В не менее сложные послевоенные годы начальником пароходства с 1946г был Горбачев И. Это было время восстановления и развития речного флота. В период с 1950 по 1952 г. Селенгинское Райуправление Восточно-Сибирского пароходства возглавляют Попов – (годы работы 1950) и Писарюк М.А. (г.р. 1951-1952).

В 1952 году Селенгинское Райуправление преобразуется в пристань Улан-Удэ Восточно-Сибирского пароходства. В следующем 1953 году из Иркутска на должность старшего диспетчера пристани Улан-Удэ, Восточно-Сибирского пароходства был направлен Люболинский П.Л.

С 1953 года начальником пристани Улан-Удэ назначен Кошурников Е.Е. в этот период пристань осуществляет перевозки нефтепродуктов из Улан-Удэ в Харлун и Усть-Кяхту, буксировку леса в кошелях от устья р.Уда до стеклозавода, перевозку сухогрузов (зерно, каменного угля, небольшие объемы овощей, шерсти, кожи).

Зона действия пристани распространялась:

- по р.Селенга от Устья до Усть-Кяхты;
- по р.Чикой от устья до Мурочи и далее;
- по р.Хилок от устья до Цолги.

Пристань имела приписные пристани в Харлуне, Усть-Кяхте, Новоселенгинске, Ганзурино, Пашино.

Пристань Улан-Удэ имела хорошую деревянно-свайную стенку с ленточной и пластинчатой транспортной механизацией, хорошим весовым и складским хозяйством.

На месте нынешних ремонтных мастерских, где засыпана часть акватории затона, находился угольный причал оборудованный двумя траншейными, выходным траншейным транспортерами и передвижными транспортерными питателями.

Через угольный причал производилась перевалка каменного угля с железной дороги на воду. На стенке сухогрузного причала действовали пластинчатые транспортеры, через которые производилась выгрузка тарных грузов в т.ч. зерно в мешках. Выгрузка зерна производилась из барж через весы в вагоны или под навес на причал. Все грузовые операции требовали больших физических затрат.

Речников обслуживала своя поликлиника, была своя больница. Речников обслуживал Селенгинский ОРС ВСУРПа – начальник Моссович Д.Б. Дети работников обслуживались детским садом пристани, который имел летние дачи в Бурдуково, имелся большой жилищный фонд.

Значительные изменения в работе речного транспорта на реке Селенге произошли с постройкой железной дороги в Монголию до города Сухэ-Батора.

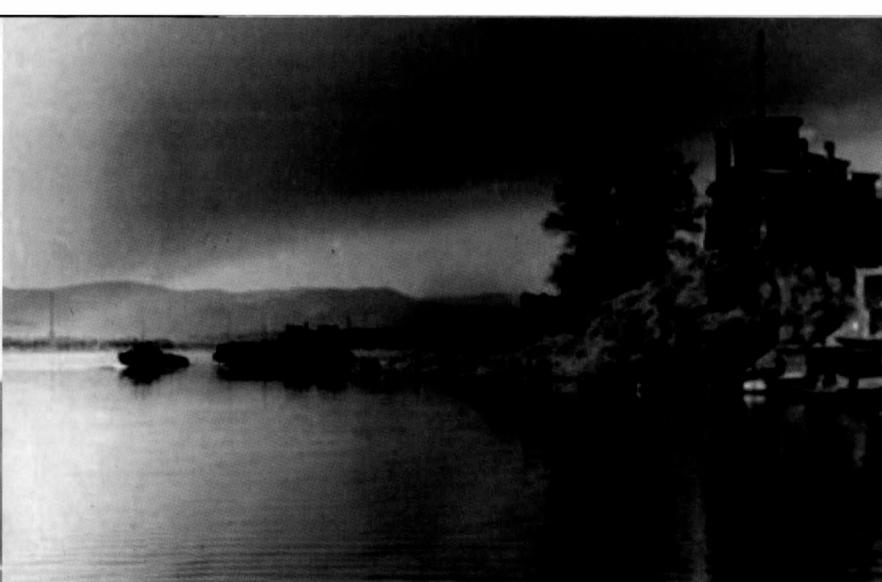
Объемы грузов по реке резко сократились, заграничные перевозки генеральных грузов стали осуществляться железнодорожным транспортом. Перевозки из глубинных районов республики перешли на автомобильный транспорт. Верхний участок реки Селенги и озеро Косогол стало обслуживаться монголами.

Речники Селенги оказали помощь монголам в приобретении знаний в судовождении и эксплуатации судов. Были организованы курсы по подготовке специалистов – речников.

На Улан-Удэнском судостроительном заводе для Монгольской Народной Республики были построены соответствующие суда, а речники помогали в ремонте и техническом обслуживании этих судов.

В конце 70-х начале 80-х годов деятельность пристани начинает стабилизироваться. В этот период Пристань Улан-Удэ Восточно-Сибирского речного пароходства возглавляют: Винниченко С.В.- г.р. 1963-1965, Гаврильчук О.М. – г.р.1965-1969, Корнильцев С.И. – г.р. 1970- 1982.

Пассажирские перевозки составляли в среднем – 37 000 человек в год, для осуществления которых порт обладал техническими средствами: пассажирский теплоход «Заря» – 2 ед, «Москва» – 1 ед.



Затон Речного порта. 1960-е гг.

*Перевозникова Г.Г.
радиооператор*

*Дежурный диспетчер Бодин В.А. и
радиооператор Перевозникова Г.Г.
проводят сеанс радиосвязи
с судами Речного порта*



*Начальник радиостанции
Кузнецов В.Н.
Старший диспетчер
Люболинский П.Л.
Радист Талачкова Л.М.
Радист Козлова Э.*



*теплоход «Тюленин»
1960 годы*

Пассажирский теплоход «Москва -67» 1980 год



Речной причал (район Автовокзала) 1970 год



В 1982 году начальником Речного порта назначен Бородулин В.Т. В этот период широко развиваются грузовые перевозки: ГСМ, ГПС, овощи, уголь, щебень, стройматериалы, буксировка плотов (средний грузооборот в год – 2 млн.) Технические средства для осуществления грузовых перевозок – буксирный флот (теплоходы) – 9 ед., грузовой несамоходный флот (плавучие краны, баржи) – 17 ед.

Перевозки осуществлялись по маршрутам:

- Улан-Удэ - устье Селенги;
- Улан-Удэ – устье Чикоя-Харлун.

Активно развивается деятельность по добыче и переработке нерудных строительных материалов в среднем до 2,5 млн. тонн в год.

С начала перестройки и вплоть до 2000 года Порт переживал тяжелые времена. Экономический спад в России негативно отразился на строительной индустрии Бурятии и как следствие мощности Порты оказались не востребованными.

До 1991 года регулярно проводились русловые выправительные и дноуглубительные работы по поддержанию судового хода. При этом велась плановая добыча нерудных строительных материалов в русле р. Селенги и ее притоках.

*Бородулин В.Т. директор
Речного порта с 1982 по 2001г.*



*Строительство
Административно-Бытового
комплекса Речного порта.
1982 год.*



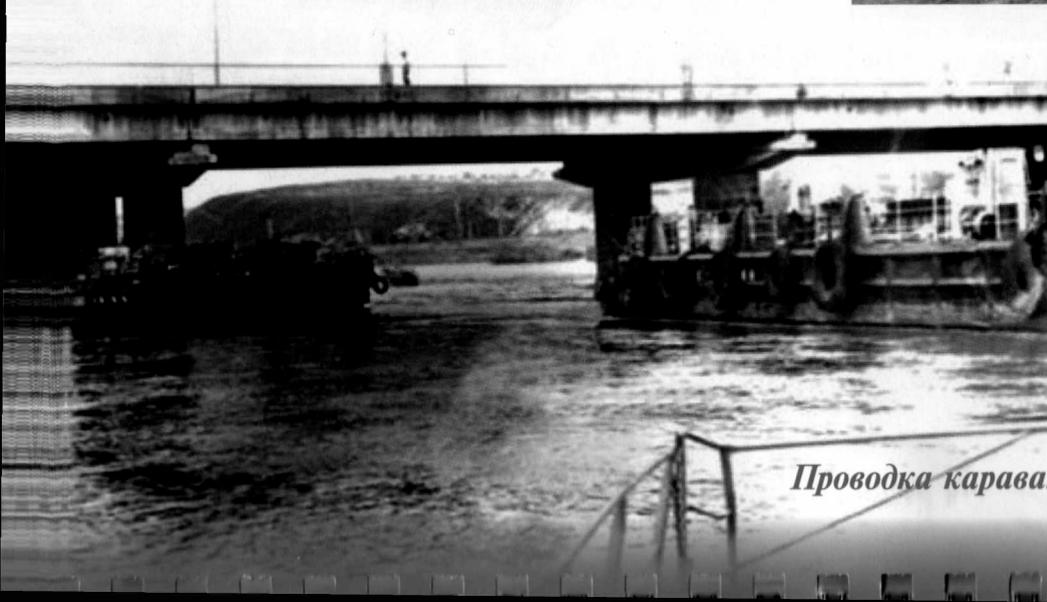


*Ветераны Великой Отечественной Войны
Фото 1985 год*

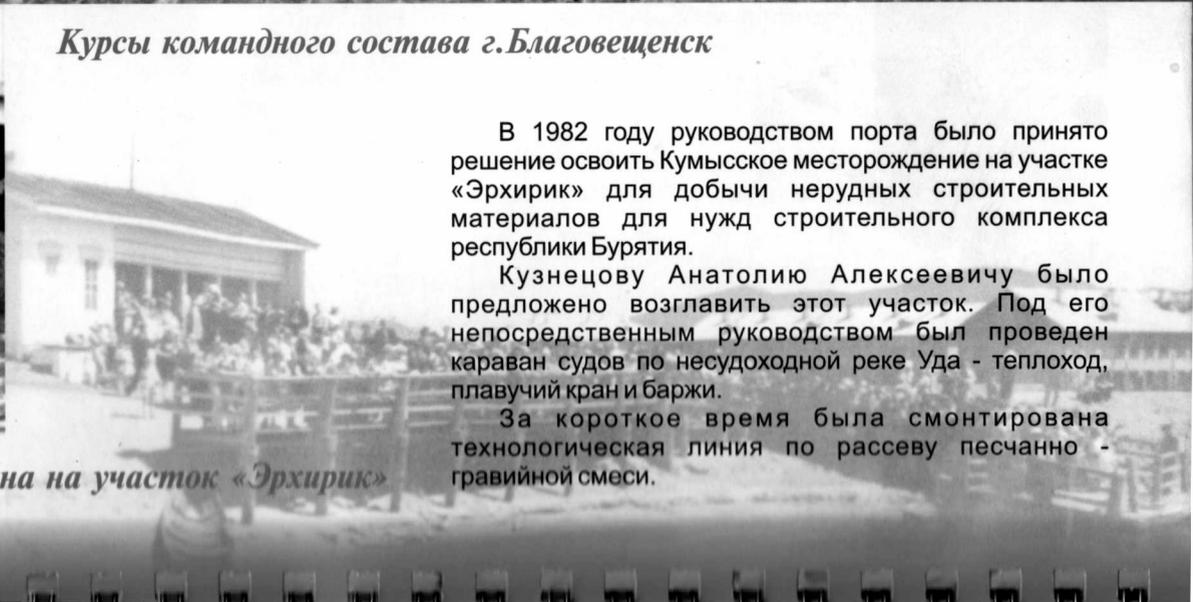
- 1. Сусоев Игорь Иннокентьевич
— механик теплохода*
- 2. Кузнецов Владимир Кондратьевич
— начальник связи*



Курсы командного состава г. Благовещенск



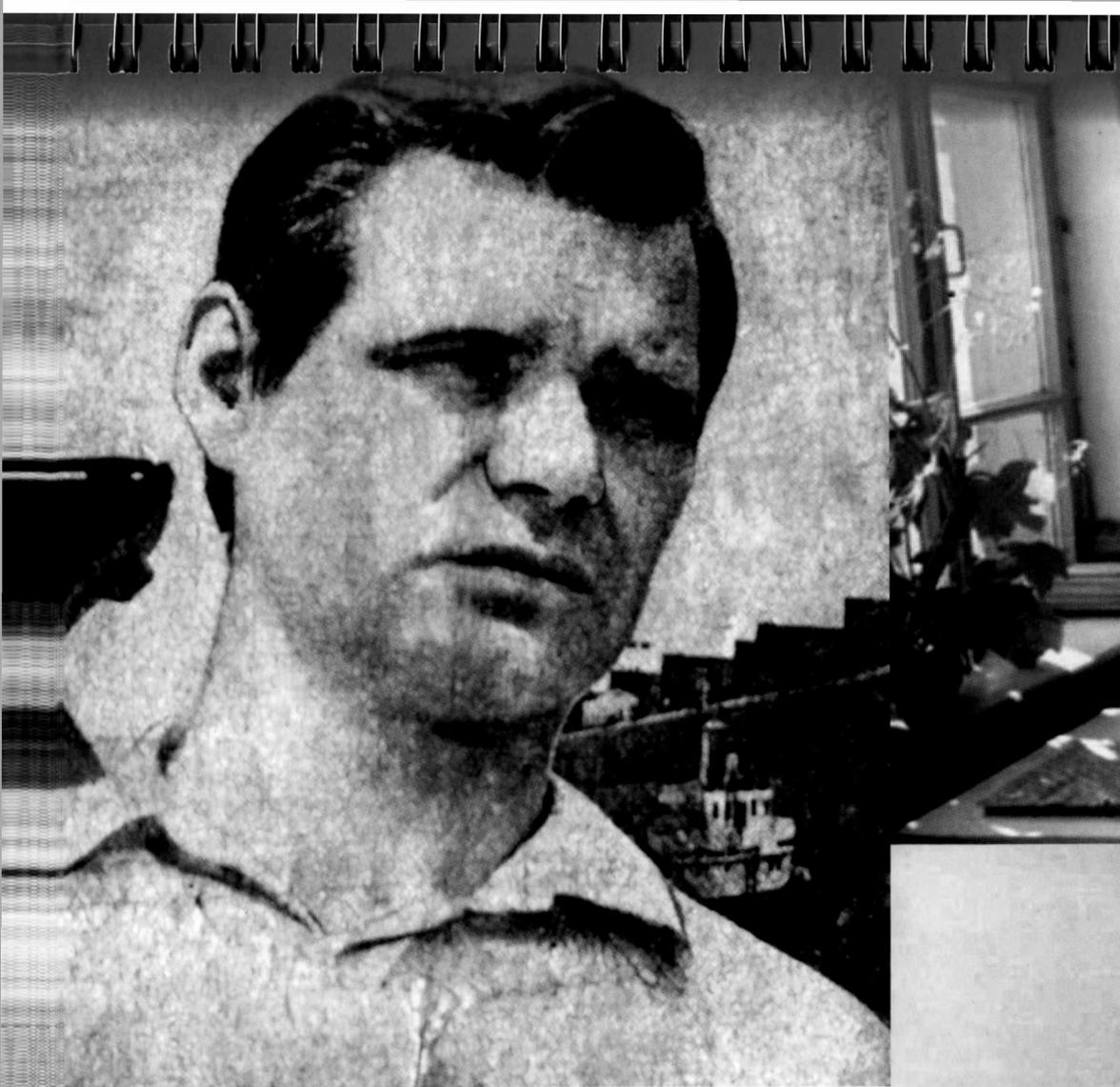
Проводка каравана на участок «Эрхирик»



В 1982 году руководством порта было принято решение освоить Кумыское месторождение на участке «Эрхирик» для добычи нерудных строительных материалов для нужд строительного комплекса республики Бурятия.

Кузнецову Анатолию Алексеевичу было предложено возглавить этот участок. Под его непосредственным руководством был проведен караван судов по несудоходной реке Уда - теплоход, плавучий кран и баржи.

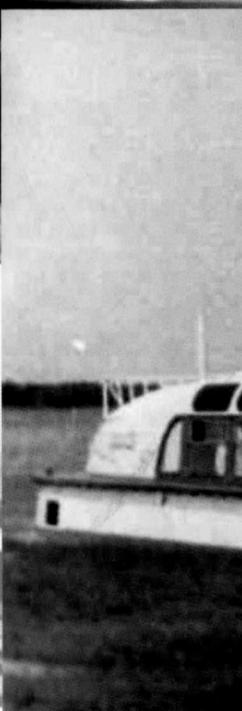
За короткое время была смонтирована технологическая линия по рассеву песчанно - гравийной смеси.



*Агафонов В.П.
Капитан танкера «ТНМ-34»
Ветеран речного флота*



*Пассажирский теплоход
«50 лет Бур.АССР»*



*Сысоев Игорь Иннокентьевич
Механик теплохода «Мир»
участник Великой Отечественной Войны*





Коллектив Речного Порта

Верхний ряд слева на право

1. Кузнецов В.В. – капитан «РТ-306»
2. Кузнецов А.А. – начальник участка «Эрхирик»
3. Говязин Г.В. – капитан-наставник
4. Коширин С.Н. – капитан «РТ-307»
5. Кузнецов В.П. – старший электромеханик «ПК-31»

Второй ряд

1. Арбутовский В.И. – моторист-рулевой теплоход «50 лет Бур АССР»
2. Рожкеев В.А. – механик «ТНМ-34»
3. Петров В.М. – капитан «ТНМ-34»
4. Рыжаков В.А. – капитан теплохода «50» лет Бур АССР»
5. Мурычев А.И. – капитан теплохода «ОС-1»

Третий ряд

1. Алексеев Е.Е. – столяр
2. Кадачигова Т.А. – родист
3. Кузнецов В.К. – начальник радиостанции
4. Хлебникова О.И.
5. Сысоев И.И. – механик теплохода «Мир»

Под руководством Кузнецова А.А. силами работников участка без привлечения строительных бригад построены ремонтный и стояночный боксы для техники.

Несмотря на физический износ флота за последние 5 лет на участке наблюдается рост добычи нерудных строительных материалов на 20 %. Благодаря грамотным профессиональным действиям крановое хозяйство находится в технически исправном состоянии. Специалисты обслуживающие плавучий кран всегда уверены в безопасности крана в любых сложных условиях.

В 1995 г. Речной порт Улан-Удэ преобразован в открытое акционерное общество "Речной порт Улан-Удэ".



«ТНМ-35»