



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫШКА



№ 22 (7881) * Четверг, 12 декабря 2013 г. *

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Новость одной строкой

ВЫРАСТУТ ПЕНСИИ, СОЦВЫПЛАТЫ И МАТЕРИНСКИЙ КАПИТАЛ



Пенсии в РФ в 2014 году будут проиндексированы дважды: 1 февраля и 1 апреля, суммарная индексация составит более 8 процентов.

Социальные выплаты проиндексируют на 5 процентов. Материнский капитал с 1 января 2014 года увеличится с 409 до 429 тысяч рублей.

ГЛАВНАЯ ЁЛКА ОМСКА



откроется 26 декабря. Установят зеленую красавицу традиционно на «Зеленом острове». Здесь же появится ледовый городок, усадьба Деда Мороза, купальня и каток. На с озданием ледового городка и мероприятия по оформлению мест праздничных гуляний мэрия намеревается потратить около 3,5 млн. рублей.

КАТКОВ СТАНЕТ БОЛЬШЕ

Как и прежде, зимних развлечений в Омске предостаточно – всего нынче будет функционировать 113 объектов. В городе откроются 12 лыжных трасс, их количество увеличено на 4 единицы. Как и раньше, покататься можно будет на улице Березовой, в парке имени 30-летия ВЛКСМ, в Советском парке, вдоль Иртышской набережной. Омичам будут предложены 815 лыжных пар. Впервые лыжная трасса открывается на стадионе за ТЦ «АТ-Маркет» в Кировском округе. Уже скоро первых любителей-спортсменов ожидают 19 катков массового катания, 15 пунктов проката, 48 хоккейных коробок и 34 площадки для игры в мини-футбол на снегу. Количество катков увеличено на 7 единиц. Также ещё рассматривается вопрос об организации катка в сквере имени Дзержинского напротив городской администрации, на стадионе аграрного университета и на стадионе «Сибирский нефтяник».

ТОРГИ СОСТОЯЛИСЬ



Продан государственный пакет акций крупнейшего предприятия водного транспорта в Сибирском регионе – ОАО «Иртышское пароходство».

26 ноября 2013 года Российский аукционный дом (РАД) реализовал на торгах блокирующий пакет акций – 25,5 процента – ОАО «Иртышское пароходство». На аукционе было зарегистрировано 5 участников.

Цена продажи – 130 млн. рублей (начальная цена 97 млн. рублей). В ходе торгов было сделано 12 шагов.

Победитель торгов – ООО «Объ-Иртышская Логистическая Компания».

Послесловие к навигации

В ЛЕДОВОМ ПЛЕНУ АРКТИКИ

В середине октября в коридорах Управления Иртышского пароходства царил необычный настрой. Диспетчерская служба организации перевозок и безопасности судоходства, где и так ежедневно проводятся оперативные совещания, превратилась в своеобразный штаб по спасению теплоходов и их экипажей, попавших в ледовый плен. Обская губа людям, покорившим её, в очередной раз показала свой нрав и напомнила, что с природой не поспоришь.

Как и почему сложилась такая ситуация, при которой два большегрузных танкера «Ленанефть-2034» и «Ленанефть-2010» оказались запертыми льдами, узнаем, что называется, из первых рук – у героев тех событий.



Алексей Васильевич Королёв, капитан танкера «Ленанефть-2034»:

– После приема груза из НБ у острова Начального 5-го октября танкер пришел в бухту Тамбей. Ввиду занятости причала (под выгрузкой находился танкер «Ленанефть-2010»), груз был переадресован на восточный берег Обской губы, где в районе пос. Тадибе-Яха «Газнефтехолдинг» разворачивал базу для приема нефтепродуктов. По погодным условиям, работы по доставке на вертолетах комплектующих и монтажу емкостного парка затянулись и несколько суток пришлось простоять в ожидании выгрузки. Потом у нефтеба-

зы не оказалось грузового шланга необходимой длины. А шланг нужен был очень длинный – 400 метров, так как близко к берегу мы подойти не могли из-за мелководья. Чтобы максимально сократить расстояние, мы приблизились к береговой линии на минимально допустимую глубину под корпусом. Оценив обстановку, учитывая запас воды под днищем, поставили танкер на растяжку, отдав носовые и кормовые якоря и с помощью мотобота завели грузовой шланг с берега на судно. Во время выгрузки ветер изменил направление и шланг попал под корпус дрейфующего под действием ветра танкера. Во избежание его разрыва прекратили выгрузку. О случившемся доложили на берег и получили «добро» на исправление ситуации своими силами. Скомандовали аврал, всех собрали по тревоге, объяснили, что ситуация – более чем серьезная, требующая не только самоотдачи и выверенности действий, но и соблюдения всех мер безопасности. Задача перед командой, действительно, стояла архисложная: при штормовом ветре скоростью 35 м/сек и температуре -12° предстояло вынуть 400-метровый шланг из воды, и, выложив его



Проводка танкера во льду

вновь, продолжить выкачку топлива.

Пока экипаж авралил, ветер поменялся на северо-западный, усилилась бортовая качка, как в той песне:... «а волны и стонут, и плачут, и бьются о борт корабля...». Всю ночь теплоход подбрасывало, а когда утром рассвело, мы увидели, что выгруженному танкеру под днище напессовало льда, и теплоход буквально вмерз в него.

Когда на спасение нашего танкера пришел МБ-1222, просто снять с отмели нас было невозможно. Тогда Василий Иванович Зазуленко, капитан морского буксировщика, вместе с капитаном-наставником Валерием Семёновичем Кущенко, который находился на борту буксировщика, обсудив ситуацию, приходят

к следующему решению. Зазуленко подводит свой теплоход к «Ленанефти» кормой, включает двигатель на полный ход и струей воды промывает от кормы до носа. Эта процедура заняла около суток!

На следующее утро предпринимаются попытки развернуть судно кормой в море. И когда судно потихонечку начало поворачиваться в сторону буксира, стали его вытаскивать на глубину. Усилиями МБ-1222 через ледовое поле в 300-400 метров, кормой вперед, наш танкер наконец-то был освобожден из ледового плена и выведен на чистую воду. Отдав буксир, мы пошли своим ходом. Чуть южнее Трехбугорного попали в плотное поле льда. Шли четко в кильватер: прорубал канал МБ-1222, мы

– за ним. Правда, у него ширина корпуса около 10 метров, у «Ленанефти» – 15, поэтому приходилось пошире разламывать лёд, продвигались медленно. В районе мыса Салета догнали ОТ-2025 и ОТ-2069

с баржами, которые так же, как и мы, пробивались сквозь арктические льды домой. Стало повеселее. А уж когда у Входного буя в районе Надымского бара встретились ещё с двумя караванами судов, от сердца отлегло. Все выстроились в одну вереницу, МБ-1222 и МБ-1224 встали во главе и общими усилиями пробивали путь во льду. Нас взял на буксир двухтысячник «Механик Крастинкин», под нашей кормой на буксире шел ОТА-962, который буксировал два крана, две баржи, следом шли «беломорки», «чешки», «эстэшки», наша «Ленанефть-2010»... Всего неожиданно ранняя зима Заполярья застала врасплох больше 30 единиц флота.



Во время спасательной операции. Капитан - II помощник механика морского буксировщика В. И. Зазуленко

(Окончание на 2-й стр.)

В ЛЕДОВОМ ПЛЕНУ АРКТИКИ



МБ-1222 снимает с косы у Тадибе-Яхи «Ленанефть-2034»

Конечно, когда шли большим караваном, настроение было соответствующее, и все равно дорога домой оказалась тяжёлой. По Надымскому бару сквозь плотный лёд пробивались двое суток.



Василий Иванович Королёв, сменный капитан теплохода «Ленанефть-2034»:

— Столько нервов, столько седых волос добавилось из-за этой выгрузки! И ведь из-за чего? Из-за нерасторопности грузополучателей. Прийти в тундру и несколько суток ждать, пока на вертолетах доставят ёмкости!

Считаю, «Ленанефть» — слишком большой и дорогостоящий теплоход, для того чтобы позволить ему такую роскошь, как многодневный простой. Я капитанствую 35 лет, но ни разу ничего подобного за все годы работы на флоте не было. Когда плавал на Балтике, случалось — затирало льдом, но там не боялся потерять теплоход и не волновался за экипаж, знал — ледокол выведет. Здесь же порой охватывало отчаяние: мобильной связи с руководством нет, на шлюпке обломан румпель, танкер на мели, затерт льдами, люди борются со стихией из последних сил, а кое-кто из диспетчеров, словно в насмешку, спрашивает: «Может, сами отойдете?»

Экипаж держался молодцом, правда, иногда с большой долей скепсиса спрашивал: «А мы до дома доедем?» «Неприменно, — отвечал, — доедем, иначе и быть не может». А сам понимал — главное не показать волнения команде. Экипаж вёл себя, не побо-

юсь этого слова, героически: в сильнейший шторм при минус 12-ти парни авралили, ремонтировали в обледеневшей одежде и потом, чтобы согреться, прямо одетыми зашли в баню...

Почему так случилось, что мы оказались во власти стихии? Конечно, сейчас мы сетуем, что из-за простоя в несколько дней упустили драгоценное время и не ушли из Заполярья по хорошей погоде. Но ведь это всего лишь его величество случай. Как часто нам приходится терять драгоценное время в ожидании погрузо-разгрузочных работ, а в иные годы с Крайнего Севера уходили позднее и ничего, — обходилось. Вот, к примеру, «Ленанефть-2019» в прошлом году вышла из Сабетты гораздо позднее, самостоятельно. И наш рейс в Тадибе-Яху был согласован со Спецморпроводкой, получено «добро». Но, как говорится, «человек предполагает, а Бог располагает». В этот раз всё было за нас, и Бог был за нас!

Тяжело было только оттого, что около 10 суток не могли связаться с родными. Они находились в полной неизвестности. Родители курсантов А. Малога, Р. Зарипова, А. Голива с ума сходили. В районе Се-Яхи, когда появилась мобильная связь, П штурман Грабовенко позвонил домой в 4 часа утра. «Ты что, — спрашиваю, — не мог подождать до утра, жена, поди, разозлилась, что разбудил?» «Да вы что! Она счастлива, ведь все прояснилось». Когда установилась связь с домашними, мы поняли — там настоящий «ледовый штаб». Они, наряду с диспетчерами, нам всё время звонили и сообщали ледовую обстановку: «Держитесь, в Салехарде — ледостав, до самого устья Иртыша — лёд, а дальше — чисто».

Наш танкер, конечно, сильно пострадал: из-за перегрева заклинило дизель-генератор, но механик Ю.В. Мельшин благода-

ря профессионально грамотным действиям спас и главный, и вспомогательные двигатели. Он вовремя перешел на охлаждение из балластных танков, так как за бортом была пульпа — вода вперемешку с песком и илом. Мы когда пере-



Караван судов

носным эжектором выкачивали воду из диптанка, там оказалось от 70 см до 1,5 м грязи. Она осела и забила приёмники, трубы в балластных танках. С этим балластом мы так сюда и пришли. Уже в затоне и доке ребята по очереди всё отмывали четверо суток подряд.



Валерий Семёнович Куценко, капитан-наставник:

— Ситуация, которая произошла в этом году, — из разряда форс-мажорных. Я работаю капитаном-наставником с 1996 года и ничего подобного не припомню. Бывали случаи, когда мы уходили с Севера значительно позднее — даже после 20 октября — и ничего! В прошлом году из Сабетты вышли тоже позже — 15 октября и пришли

по чистой воде. Нынче застряли из-за природного катаклизма. Нечто подобное было почти 50 лет назад — в 1966 году. Я работал П штурманом на ледоколе «Обь». Тогда более десятка судов зазимовали в Новом Порту.

В этом году по прогнозу Гидрометецентра морозы до минус 12 градусов должны были начаться с 15 октября. Мы ориентировались на выход из губы на 10 — 12 число. Однако, неожиданно для всех с северо-запада пришел циклон, и Обская губа встала на неделю раньше. Так, по долгосрочному прогнозу лёд в районе Ямбурга должен был встать 17 октября, а это произошло уже 9 октября. Согласно данным Гидрометецентра, ветер прогнозировался в пределах 16 — 18 м/сек, а он был в два раза сильнее, а при

порывах, наверное, и в три. Учесть подобные сюрпризы погоды сложно.



Виктор Иванович Левченко, заместитель генерального директора ОАО «Иртышское пароходство» по безопасности мореплавания:

— На помощь «Ленанефти-2034», оказавшейся в критической ситуации, был послан морской буксировщик МБ-1222. Тогда мы ещё раз убедились, как хорошо иметь судно подобного класса. Затратив на спасательную операцию четверо суток, эти два теплохода оставались на Крайнем Севере последними. Необходимо было срочно покидать тот район. Но как это сделать безболезненно и в кратчайшие сроки? Ведь счет шёл уже буквально на часы. Любое промедление могло обернуться катастрофой.



Капитан А.В. Королев, старший моторист-боцман В.В. Кипко, П помощник капитана-П помощник механика Н.В.Грабовенко.

Тогда мы, посоветовавшись, дали рекомендации капитанам судов прокладывать курс вдоль западного берега, а не идти, как обычно, рекомендованным курсом. Это было рискованно, но оправданно. В результате — сэкономлено драгоценное время, и теплоходы, за которые мы все здесь переживали, оказались впереди всех остальных судов, спешно покидающих Заполярье.

Валерий Семёнович Куценко:

— Действительно, при глубине не меньше 340 см в районе Входного буя у Нового Порты и осадке судна, не превышающей 240 см, можно идти западным берегом. Промерили эхолотом на месте — воды хватает — и двинулись! В связи с тем, что до этого ветер дул северо-западный, лёд был без сильного торошения и не так напряжен, — торосистый лёд отогнало от берега, путь до Надымского бара, где мы встретились с первым караваном судов, был относительно свободным.

Конечно, ситуация, в которую попали два наших танкера, заставила поволноваться. Особенно это касается «Ленанефти-2034». Если «Ленанефть-2010» была среди судов, в караване, то 34-я оказалась один на один с разбушевавшейся стихией.

Если бы не помощь морского буксира МБ-1222, последствия могли быть самыми плачевными: танкер могло выбросить на берег, заторосить во льдах,

а организация зимовки одного судна в условиях заполярной тундры — удовольствие очень дорогостоящее.

При всей сложности ситуации я не ощущал безысходности и, начиная спасательную операцию, знал, что теплоход с мели мы всё равно снимем — не сегодня, так завтра. У меня больше опасений возникло на выходе из Обской губы. Торошение льда и шуговка там были до метра толщиной, а глубины — небольшие, в пределах 3 метров, местами продвигаться было очень сложно. Около двух суток мы шли от банки Опасной до протоки Наречинской, а там расстояние всего-то чуть больше 40 км.

Совместными усилиями, благодаря взаимовыручке, поддержке, помощи и — не побоюсь высоких слов, думаю здесь они как нигде к месту, — благодаря флотскому братству, из ледового плена Арктики без больших потерь вырвались 32 судна. Это были суда самых разных судовладельцев: Иртышского и Обь-Иртышского пароходств, Рескомтюмени, Южной и Северной судоходных компаний, нескольких мелких частных... Но в форс-мажорных обстоятельствах наступил момент истины — все судоводители забыли о разделении, о конкуренции, все почувствовали себя в одной сцепке, работали на одну цель.

**Подготовила
Нина Олениченко**



Выбор курса во льду — решение не простое

СДЕЛАТЬ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР



Ознакомительная плавпрактика помогает курсантам убедиться в том, что они не ошиблись в выборе профессии. Основная цель этой практики – увидеть и понять, ту ли дорогу они для себя выбрали. По её окончании большинство ребят становятся более уверенными в себе и точно знают, что смогут всю жизнь посвятить флоту. Редко, но бывает, что после первой ознакомительной практики кто-то говорит: «Нет, не мое!» и уходит. И в этом нет ничего зазорного, главное – вовремя определиться, для того и нужна плавпрактика.

Этим летом практика длилась 2-3 недели, в зависимости от рейса теплохода, на котором она проходи-

ла. Плавпрактика неоплачиваемая, ребята работают не на штатных должностях. За время первого рейса курсанты несли вахту, помогали в работе членам экипажа, ежедневно занимались по 3-4 часа и писали отчет. Жили ребята в специально оборудованных каютах на 16 человек. Потом курсанты сдали теоретический экзамен, за который оценки выставили в зачетную книжку. В рейсе практиканты всегда находились под наблюдением, под присмотром: на «Чернышевском» руководителем практики был А. А. Кошман, а на «Родине» – В.А. Жердев.

Дмитрий Скаун, курсант судомеханического отделения

Подготовка кадров

Ежегодно курсанты Омского речного училища после II курса проходят плавательскую практику на пассажирских теплоходах Иртышского пароходства «Родина» и «Чернышевский». В этом году в свой первый рейс ходили 48 ребят.



III курса гр. СМ-3, этим летом проходил трехнедельную практику на теплоходе «Чернышевский». Практика длилась 22 дня – рейс до Салехарда. Дима не разочаровался, ему все очень понравилось.

– Хорошо, но мало... Всего три недели, хотелось бы большего. Практика пролетела в одно мгновение: вахту стояли, двигатели чистили, лекции слушали.

Останавливались в Большеречье, в местный зоопарк сходили. А ещё медведя видели, но уже не в вольере, а в дикой природе. Большой, страшный... В кустах на берегу прятался. Правда, далеко было, плохо удалось разглядеть, – поделился своими эмоциями курсант-третьекурсник.

У Димы уже есть планы на будущее: после окончания училища

он хочет работать на РТ и ходить непременно в дальние рейсы. Такое желание возникло не просто так, о жизни речника Дима слышал и многое знает от своего дяди, который ра-

ботает на флоте капитаном. Вот так сейчас проходит плавательская практика для курсантов Омского речного училища. О том, как это было более 60 лет назад, читайте на 4 стр.

Василиса АЛЕКСАНДРОВА

Снимки предоставил руководитель практики А. КОШМАН

Поздравляем юбиляров декабря!

С 90-летием

Копейкину Рансу Александровну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 85-летием

Вольфа Виктора Эмилевича, ветерана труда Омского ССРЗ.

Коптилову Александру Семеновну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 80-летием

Кирейчук Марию Михайловну, ветерана труда Иртышской РЭБ флота.

С 75-летием

Плеханова Николая Александровича, ветерана труда Омского ССРЗ.

Малина Владимира Ильича, ветерана труда

Черлакского отстойного пункта.

С 65-летием

Карбаинова Владимира Петровича, старшего мастера участка механосборочного цеха.

С 60-летием

Харченко Валентину Романовну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

С 55-летием

Гиль Надежду Ивановну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 50-летием

Московца Бориса Владимировича, старшего помощника капитана-второго помощника механика теплохода РТ-722.

Поздравляем юбиляров первого зимнего месяца. Пусть ваша жизнь будет такой же сказочной, волшебной и богатой на сюрпризы, как новогодняя ночь!



Безопасность судоходства

ДОРОГО, НО НЕОБХОДИМО ПОДНИМАТЬ ЗАТОПЛЕННЫЕ СУДА

В Нижнем Новгороде под председательством начальника Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота Федора Шишлакова прошло выездное рабочее совещание руководителей администраций речных бассейнов.

Среди обсуждавшихся тем был и вопрос о подъеме затонувших судов. В своем вступлении Алексей Сажин рассказал о работе ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» по подъему затонувших судов в бассейне. По его информации, в русле реки Иртыш лежат 560 затопленных корпусов, остовов, фрагментов судов. Несколько кладбищ затопленных судов есть в Сургуте. В Салехарде на 6-километровом участке реки под водой находятся несколько судов, представляющих угрозу для судоходства. Аналогичная ситуация в Ханты-Мансийске, на других участках бассейна.

В результате системной работы Росводресурсами Омской области, а также обращений от имени общественного совета Обь-Иртышского бассейна к главам регионов удалось сдвинуть ситуацию с мертвой точки. В Тюмени силами администрации Обь-Иртышводпути подняты 23 объекта, ранее находившиеся на дне реки. Подъем одного объекта обходится региональным властям в 1-3 млн. рублей.

Однако, обратил внимание докладчик, после принятия новой редакции КВВТ, где за администрациями речных бассейнов закреплена обязанность выполнять работы по поднятию затопленного имущества, деятельность администрации в этом направлении в настоящий момент приостановлена. Если ситуация не изменится, то для реализации программы по подъему всех затонувших в бассейне судов Обь-Иртышводпути потребуется направить не один годовой бюджет.

Участники совещания говорили о том, что в последнее время интерес и внимание к вопросу подъема затонувших судов стали проявлять правоохранительные органы. Так, в Енисейском бассейне представители транспортной прокуратуры инициировали обращение в суд, чтобы принудить администрацию Енисейречтранса вести работы по подъему затонувших судов.

Итогом обсуждения темы стало решение об обращении в Росморречфлот с предложением о необходимости внести изменения в соответствующую (49-ю) статью Кодекса внутреннего водного транспорта. В частности, главу VIII «Затонувшее имущество» дополнить ранее исключенной статьей 47 «Обязанности собственника поднять затонувшее имущество» в прежней редакции и записать: 1. В случае, если затонувшее имущество создает угрозу безопасности судоходства или причинения ущерба окружающей среде загрязнением либо препятствует осуществлению рыболовства, деятельности на внутреннем водном транспорте и проводимым в пределах внутренних водных путей путевым работам, собственник затонувшего имущества обязан по требованию бассейнового органа государственного управления на водном транспорте в установленный им срок поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его.

Татьяна ЕЛАТИНА



ХРОНОГРАФ

4.12.1946 г. В Москве собран первый легковой автомобиль «Москвич-400».

5.12.1957 г. В СССР спущен на воду первый в мире атомный ледокол.

11.12.1699 г. Петр I Великий учредил Андреевский флаг в качестве официального флага Российского военного флота.

19.12.1997 г. На экраны вышел фильм Джеймса Кэмерона «Титаник», чтобы вновь затонуть самому и утопить в слезах зрителей. «Титаник» является рекордсменом по числу номинаций на «Оскар» – получил 11 статуэток, включая награду в номинации «Лучший фильм».

20.12.1699 г. Вышел указ Петра I о праздновании Нового года 1 января. Царь Петр I подписал указ о переходе России на новое летоисчисление от Рождества Христова – после 31 декабря 7208 года наступило 1 января 1700 года.

28.12.1768 г. В России выпустили первые бумажные деньги.

31.12.1898 г. В России совершен первый международный звонок. 31 декабря 1898 года две российские столицы – Москву и Санкт-Петербург – связала первая в нашей стране междугородная телефонная линия. Инициатором этого был император Николай II.

На страже здоровья

НОВЫЕ МЕТОДИКИ

Хирурги Западно-Сибирского медицинского центра ФМБА России освоили новую высокотехнологичную методику – лапароскопическую атипическую резекцию второго и третьего сегментов печени по поводу эхинококкоза печени в стадии живого паразита.



Операция выполнена при помощи устройства биполярной коагуляции Nabib. Главным преимуществом этой методики является то, что в ходе операции не используются клипсы, скрепки и швы – в организме совершенно не остается инородных тел. По линии резекции печени формируется прочный струп толщиной 0,5 см, который предотвращает кровотечение и желчеистечение в послеоперационном периоде.

И. НЕМЧИНОВА

КАК ОМСКИЙ БОГАТЫРЬ СТАЛ СПАРТАНЦЕМ

Недавно Андрей Антонович вернулся с очередного чемпионата по гиревому спорту, который проходил с 31 октября по 4 ноября в Архангельске, и по традиции заглянул к нам в редакцию поделиться своими успехами. Как признался спортсмен, целью поездки был не сам чемпионат, а скорее, участие в массовом, синхронном поднятии гирь для установления мирового рекорда Гиннеса «300 спартанцев».

В чемпионатах он участвует ежегодно, а подобные рекорды не каждый день устанавливаются, поэтому и пропустить такое событие просто не мог. Среди участников он один представлял наш город.

О том, как это было. 299 спортсменов, выстроившись в 23 ряда по 13 человек с гирями в руках, 30 минут синхронно выполняли упражнения, которые показывал 300-й участник – инициатор установления рекорда Анатолий Ежов. За точностью выполнения рекорда в онлайн-режиме следила эксперт-

О новых достижениях, медалях, планах на будущее и о мировом рекорде Гиннеса «300 спартанцев» корреспонденту «РИ» рассказал спортсмен и ветеран Иртышского пароходства Андрей Антонович Телешко.

ная комиссия штаб-квартиры «Мировых рекордов Гиннеса» в Лондоне, куда картинка передавалась с помощью четырех видеокамер. Смысл упражнения заключался не в тяжести гирь, а в синхронности подъемов. Так что если бы кто-то из участников не выдержал предложенного ритма или сбился, то достижение не было бы засчитано. Но всё прошло благополучно, результаты соревнований и имена рекордсменов были занесены в Книгу рекордов Гиннеса. Силачам удалось побить рекорд, который ранее был установлен в Греции, там одновременно гири поднимали 246 человек, то есть на 54 меньше. После того как рекорд был установлен, все «300 спартанцев» были награждены медалями и памятными дипломами.

– Позже ещё должны выслать именную сертификат из Лондона, – рассказывает Андрей Антонович.



На следующий день после массового упражнения состоялись чемпионаты мира, Европы и Азии по гиревому спорту, по результатам которых коллекция омского спортсмена снова пополнилась золотыми медалями. Выступал он в возрастной категории от 65 до 69 лет с весом гири 14 кг в

номинации: «Произвольный способ подъема гирь» (толчок с длинным циклом левой рукой). За пять минут Александр Антонович сделал 101 подъем. Выбор такой номинации – не прихоть спортсмена. Дело в том, что на момент соревнований ему нельзя было беспокоить и нагружать правую руку,

ранее травмированную на тренировке. Поэтому медали с осеннего чемпионата Андрей Антонович в прямом смысле взял одной левой.

Также ветеран упомянул о новых рекордах, которые ранее установил этим летом в Минске: в толчке двух гирь от груди за одну и две минуты он выполнил 50 и 73 подъема, а в толчке двух гирь с длинным циклом за одну минуту – 22 подъема.

– Орден «Крылатый лев» у меня уже есть. Еще надо пройти несколько ступеней и не раз побить свои рекорды для того, чтобы получить орден «Золотой гиревик» и Золотую звезду героя. Всегда ведь соревнуешься в первую очередь с самим собой, а уж потом и с другими спортсменами. А соперников обычно у меня около пятидесяти, – поделился А.А. Телешко.

Омский богатырь с воодушевлением говорит о других

участниках чемпионата. Он рассказал о людях, которые, несмотря на почтенный возраст, продолжают заниматься гиревым спортом. Так, на последнем чемпионате самым старшим участником был 89-летний (!) спортсмен из Латвии.

Следующие соревнования, в которых планирует принять участие наш спартанец, состоятся в мае в г. Керчи и в конце августа в г. Витебске. А для того, что поддерживать хорошую физическую подготовку и быть в форме, Андрей Антонович 2-3 раза в неделю поднимает гири, ходит в сауну, закаливается и каждый день начинает с утренней пробежки. Несомненно, с таким настроем А.А. Телешко ещё не раз порадует нас своими достижениями. От всей души желаем ему удачи и ждем новых рекордов и золотых медалей!

А. НОВОШИНСКАЯ
На снимке: А.А. Телешко среди участников мирового рекорда Гиннеса «300 спартанцев» (второй справа)

По фарватеру воспоминаний

СУМБУР ПЛАВПРАКТИКИ

Читая корреспонденции о том, каких результатов достигают курсанты речного училища и студенты ОИВТа в навигацию, порадовался, что так называемую плавательскую практику после второго курса ребята проходят только на судах Иртышского пароходства, что будущие речники проходят подготовку в учебно-оздоровительном центре пароходства.

Все это хорошо. Но меня беспокоит память вдруг увела далеко-далеко назад.

...В 1956 году свела меня судьба с тобояком Алексеем Кушниковым. К тому времени он жил уже в Омске, отслужив три с половиной года на кораблях Тихоокеанского военно-морского флота. На мой вопрос, почему не продолжил службу на реке, загадочно улыбнулся: мол, при случае – расскажу.

Случай представился, но рассказа не получилось. Вместо этого Алексей достал из портфеля несколько страниц аккуратной рукописи, передал ее мне. «Носил свою писанину в молодежную газету, но получил отлуп: « Не могло быть такого безобразия на речном транспорте», – сказали так мне. Так что дарю ее тебе. Авось, когда-нибудь пригодится».

Рукопись «Вспоминая прошлое» меня зацепила (цитирую ее с некоторыми сокращениями).

«Шел 1946-й год. Началась производственная практика учащихся Тобольского ремесленного училища № 4. Нижне-Иртышское речное пароходство выделило пароход «Капитан Воронин», переоборудовало двухместные каюты в четырехместные за счет второго яруса. Практиканты-переводки были расписаны по вахтам. Таким образом пароход стал учебным судном. Там же практиковались четверо курсантов – судомехаников Омского речного училища. Я из них запомнил лишь Ивана Киша. Нашим наставником был мастер производственного обучения Дмитрий Паромонович Репин, капитаном работал Киселев, а старшим его помощником – Кошкарёв, выпускник Омского речного техникума».

Далее автор пишет о том, на каких маршрутах использовался «Капитан Воронин». В основном он буксировал баржи по Тавде и Тоболу. Но в августе отправился в рейс до Салехарда с баржой.

«В хороший солнечный день, – продолжает автор, – на полном ходу посадили свой «воз» на отмель. На вахте, кроме помощника капитана, был лоцман Лосев. Пробовали подмыть пароходом песчаную отмель, но толку не вышло. Подошел пасса-

жиряк «Карл Либкнехт», взял баржу, потащил на глубину, но сдернуть с мели баржу не получилось. Порвали две чалки. Из Тобольска на помощь отправили теплоход «Морж» – винтовое судно. Он подмыл баржу, потом протащил под ее днищем буксирный трос, и баржа стронулась. Но трое с лишним суток были потеряны».

Тут, как на грех, закончился уголь. Остановились у какого-то дровяного пункта. Началась погрузка. В нашу обязанность входила переноска швырка от поленицы до обрыва яра, сбрасывание этих поленьев с кручи на приплесок, затем переноска их на судно горбушей или носилками... Изнурительная работа длилась чуть не сутки.

В Салехард пришли 22 августа. Сделали котлолистку и получили приказ следовать в Тобольск с двумя порожними лихтерами морского типа. Но тут затеялась смута: практиканты речного училища потребовали отправить их в Омск (практика-то по срокам окончилась). Тут и наша группа, все 24 учащихся, вознамерилась уехать в Тобольск и уйти в отпуск»...

Капитан парохода Киселев доложил о сложившейся ситуации в управление НИРПА. Ответ был решителен. Капитанам пассажирских судов, следовавших в Тобольск и Омск, было велено не брать на борт членов экипажа с «Капитана Воронина».

«...27 августа выехали из Салехарда. Продуктами отоварились на семь суток, угля была полная укладка на путь до пристани Самарово. Но за четверо суток добрались лишь до Перегребного. Заканчивался уголь, пришлось переходить на дрова, в гармандже продуктов – пустым-пусто».

Еще строки из письма. «Подошли к дровяной пристани в пять часов

утра. Кое-как наладили подходы в илистом месиве. Студеный ветер с реки прошивает насквозь. Выбрались на яр, а там шишек уйма. Собирали их и таскали в каюты, щелкая на ходу. На камбузе дали по кружке кипятка и по кусочку хлеба. Это был завтрак. Снова продолжили дровяной аврал».

Погрузить 360 кубометров дров нужна сила. А где ее взять шестнадцатилетним мальчишкам? Но аврал есть аврал. Работали полный световой день и ночь, дрова таскали на горбушах, не выпуская из рук шишек. И спать ложились с этими шишками, так что каюты и пролеты от шедухи потеряли жилой вид».

Далее произошел такой случай. Пароходские в вечерних сумерках усмотрели картофельное поле и с голодушкой не вытерпели, пошли на него с лопатами. Колхозники приметили ворешек и задержали их.

«Капитан парохода, – пишет автор, – ушел к береговым и уговорил их подождать рассвета, чтобы оценить причиненный ущерб. Но как только колхозники ушли, пароход по-тихому отдал чалки и скрылся в темени ночи, не зажгя свои ходовые огни. Уже позднее, в Тобольске, капитана вызывали в отделение водной милиции, но чем дело окончилось, мы не узнали».

«Капитан Воронин» не шел, а плелся по реке, едва ворочая колесами. Дрова опять заканчивались. Навстречу ему с баржой-угляркой двигался пароход «Пушкин». С этого каравана предстояло отгрузить несколько десятков тонн. Но «технологу» перегрузки изобразили, сказать по совести, курам на смех. Уголь перелопачивали на ходу. И пока грузили, «Пушкин» утащил «Капитана Воронина» от лихтеров чуть не на сотню километров».

«Так с грехом пополам добрались до пристани Самарово. Угля там не оказалось, и мы 60 тонн его выгрузили из бункера парохода «Александр Суворов». В плавмагазине получили кое-какие продукты. Рейс продолжился. Но до Тобольска не дотянули, опять кончился уголь. Из Омска шел с угляркой пароход «Волга». Было дано разрешение взять у них тридцать тонн. Но пароход наш был не на ходу, и «Волга» прошла мимо. Нам ничего не оставалось, как снова запастись дровами. Пилили березы, кряжевали, таскали к пароходу и там уже раздвигали сунушки на швырок».

Конец сентября был холодным, да еще с ветерком. Опять голодные ребятишки взбираются по трапу, на горбуше у каждого – по швырку. На два – сил не хватало. Во время погрузки стояли без паров, так что и помыться или погреться в душе было невозможно. У многих появилась чесотка, одолевали вши.

«Неожиданно к месту заготовки дров приткнулся пассажирский пароход «Дмитрий Гусихин», а на нем из Сурзута ехала моя мать. Она пришла на пароход, обошла каюты и с ужасом вернулась на свой пароход. Позднее стало известно, что в Тобольске мать подняла на ноги все руководство пристани, ремесленного училища. Километрах в ста от Тобольска к нам «прибежал» сверху пароход «Лермонтов» и взял наш воз. А мы порожнем поплыли к родным причалам».

Ошвартовались в Тобольске. Капитан приказал никому с борта не уходить и ушел в контору за очередным план-приказом. Но разве была сила, способная нас удержать! Наскоро собрав пожитки, все как один разбежались по домам или

сьемным квартирам. На календаре было 10 октября. Рейс из Салехарда продолжался 45 суток».

P.S.: 30 декабря 1962 г. бассейновой газете «Советский Иртыш» решением партийных верхов ликвидировали, и автор этих строк, ставший безработным, вернулся на флот. Стал капитаном-вторым помощником механика теплохода «Стрела» – служебно-разъездного судна пароходства.

В июле «Стрела» вышла в Тобольск. На борту – шесть пассажиров какой-то комиссии МРФ России. От нашего пароходства был Иван Георгиевич Киш, механик-наставник ССХ. В рейсе он частенько в часы моей ночной вахты заходил в рубку. Разговоры двух выпускников Омского речного училища завязывались надолго. И однажды я спросил Ивана, почему он рассказывает много интересного о флотской жизни, о людях тех лет только хорошее. А ведь сколько было трудностей, бед... Взять годовые рейсы 1946 года на пароходе «Капитан Воронин». Там же ужас, что творилось...

Иван Георгиевич удивился, мол, откуда мне это известно. Я сослался на рукопись Алексея Кушникова. Иван ответил вяло, что с рукописью он тоже был знаком, что все написанное – правда, но не вся: «В рейсах тех все было гораздо хуже. Причина, говоришь? Она одна. Последствия войны. Техническое состояние флота – аховое. Кадры плавсостава – старый да малый. Ну и выкрутасы службы движения: сначала создаем трудности, потом с ними боремся. И в наши дни, не тебе говорить, от этих бед мы не избавились. Но будем надеяться».

Давненько ушел из жизни Иван Георгиевич Киш, отдавший флоту всю жизнь, опытный специалист-теплотехник, толковый организатор. Его предпоследняя должность – главный инженер пароходства. Не стало Алексея Яковлевича Кушникова, почетного работника оборонной промышленности. Теперь их дела продолжают наследники. А долг живущих – сохранить о них память».

А. ТОКАРЕВ

«РЕЧНИК ИРТЫША» - газета иртышских речников.
Учредители: ОАО «ИРТЫШСКОЕ ПАРОХОДСТВО», ИРТЫШСКИЙ БАСКОМФЛОТ.
Издатель: ОАО «Иртышское пароходство»
Адрес: г. Омск-24, пр. Маркса, 3.
Сайт: <http://www.ircs.ru>
Редактор Н.И. ОЛЕНИЧЕНКО.

Адрес редакции: г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.
E-mail: 114@ircs.omsknet.ru
Телефоны: редактора - 31-87-09, 39-85-74, корреспондента - 39-84-49, общий - 39-84-28.
Факс: (8-38-12)31-85-85 с пометкой «Для редакции».

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Омской области 14 сентября 2009 г. Свидетельство ПИ № ТУ 55-00138. Подписной индекс: 53090. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.

Компьютерный набор сделан в редакции. Верстка, корректура и печать выполнены в ГПО Омская областная типография, г. Омск ул. Декабристов, 37. Подписано в печать по графику в 15.00 11.12. 2013 г. Заказ 4257. Тираж 615.

