



ОАО  
«Иртышское  
пароходство»

# РЕЧНИК

# ИРТЫША



№ 6 (7888) \* Понедельник, 31 марта 2014 г. \*

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

## Новость одной строкой

### ПОБЕДА ЗА НАМИ →

По итогам Паралимпийских игр сборная России уверенно победила в общекомандном зачете, завоевав 80 медалей: 30 золотых, 28 серебряных и 22 бронзовых. В ходе Игр россияне установили рекорд по общему количеству выигранных медалей; предыдущее достижение равнялось 70 медалям и было установлено сборной Австрии в 1984 году. Весомый вклад в победу российской сборной внес наш земляк, омский спортсмен Григорий Мурыгин. На его счету целых 5 медалей – «золото», два «серебра» и две «бронзы». В заключительный день соревнований он взял последнюю, 80-ю по счету медаль Паралимпиады – в 10-километровой лыжной гонке (сидя). До этого он занял третье место в биатлонной гонке на 12,5 км, выиграл «серебро» в спринтерской гонке лыжников на 1 км и в 15-километровой гонке среди биатлонистов, а также «золото» в составе лыжной сборной России в открытой эстафете.

### НА «ПЯТИ- ДНЕВКУ» КАК НА ПРАЗДНИК →

Согласно приказу генерального директора ОАО «Иртышское пароходство» с 1 апреля вводится пятидневная рабочая неделя для работников Управления и порта Большеречье. Напомним, что заводчане Омского ССРЗ в этом году на четырехдневный график не переводились.

### «МЫ ЦЕЛИНУ УЗНАЛИ → НЕ ПО СКАЗКАМ»

В марте 2014 года исполнилось 60 лет с начала освоения целинных и залежных земель в 12 регионах страны. С целинной эпопеей связаны судьбы нескольких поколений. В ней были задействованы миллионы людей. Освоение целины – одна из ярких страниц в летописи созидательного труда нашего народа, и речники Иртыша навечно вписали в нее свои имена. О том, как трудились на перевосе первых зерновых урожаев речники Иртышского пароходства, читайте материал на 3-й странице.



Бригадир привальщиков  
П.В. Комлев.



С.С. Ивахненко.

Бригада привальщиков из шести человек была сформирована в начале февраля. В ее состав вошли помощники механиков и капитанов с пассажирских судов А.А. Добринский, М.В. Терез, Д. М. Ирнарзов с «Механика Калашникова» и Г.О. Петелин с теплохода «Родина». Возглавил бригаду сменный капитан теплохода «Беломорский-28» П.В. Комлев. Все пятеро, включая бригадира, в этом деле новички. Только С.С. Ивахненко, старший помощник капитана с того же «Беломорского», примеряет на себя роль привальщика второй год подряд.

– Он среди нас один «старожил», – отметил П.В. Комлев, рассказывая о бригаде.

К установке бруса приступили 3 февраля, и к середине марта привальник уже был заменен на десяти большегрузных танкерах типа «Ленанефть» и двенадцати самоходных баржах, а также на НЗС-3. Всего за полтора месяца установлено около тысячи погонных метров бруса (почти половина от всей работы). После бригада заменила привальника на ББ-53 и перешла на толкачи, где последовательно будет обновлен брус на РТ-722,685,683,728, ОТА-970, 975 и на РБТ-301. Следующим этапом станет круговая замена бруса на НБ-14 и большой объем работы на НБ-2.

Поговорить о проделанной и предстоящей работе с бригадиром нам удалось не более десяти минут. Причина ясна – многое надо успеть, поэтому пока весна не разгулялась вовсю, особо не до разговоров. Ведь погодные условия – основной фактор, усложняющий поставленную задачу. На начало февраля пришли чуть ли не самые крепкие морозы за эту зиму, а в марте лед порядком просел, снег вовсю таял и местами стала проступать вода. В таких условиях необходимый материал, в первую очередь сам брус, нести к судам приходится на своих плечах, потому как лед слишком тонкий и выход техники уже небезопасен.

Но даже когда работать со льда будет запрещено, без дела бригада не останется: необходимо обновить привальный брус танкера «Ленанефть-2019» на слипе и ещё четырех «Ленанефтей» у стенки, а также на ТН-72 и ТНМ-31.

– По сравнению с прошлым годом объемы значительно выросли, в связи с этим темп нынешней работы отличается, – поделился имеющимся опытом Сергей Ивахненко. – Других изменений, в общем-то, нет, работа – та же, только выполняют другие.

– Объемы выросли, количество человек в бригаде уменьшилось... Успеете? Может, если бы бригада была больше, то и дело быстрее



Г.О. Петелин и А.А. Добринский устанавливают брус.

шло? – поинтересовалась у бригадира.

– Не в этом дело. Больше численностью будем только мешать друг другу. Поэтому постараемся справиться тем составом, что есть.

Заметив, как я старательно записываю все, что мне говорят, Павел Валентинович решил пошутить и, скорее всего, тут же, на ходу, придумал «примету»:

– А вы знали, что со всеми, кто к нам приходит, мы, знакомясь, карандашами обмениваемся?

Подняв глаза, я увидела, как П.В. Комлев полез в один из карманов и достал два простых карандаша, при этом ни на секунду не сводил глаз с моего орудия письма.

– Да? Интересная традиция, – решила подыграть.

Следующая фраза прозвучала как заманчивое предложение:

– Редко у кого есть карандаш привальщика, – сказал бригадир, хитро посмотрел на меня и покрутил в руке один из карандашей. – Ах, вот что, ну тогда нельзя

терять возможности, – ответила, протянув свой карандаш, – в таком случае, конечно, давайте меняться!

На этом «символическом» обмене и закончилась наша недолгая беседа с бригадиром. После он уехал за недостающим брусом, а я, положив в карман «добычу», отправилась на место, где должны были с помощью крана перемещать ближе к фронту работы привальщиков очередную партию бруса. Об этом читайте на 2 стр.

А. НОВОШИНСКАЯ  
Фото автора.



## Поздравление

### МИНТРАНСУ РОССИИ – 10 ЛЕТ!

#### УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Десять лет назад, в результате административной реформы впервые в новейшей российской истории было образовано ведомство, отвечающее за все виды транспорта, – Министерство транспорта и связи Российской Федерации. Функции государственного регулирования и хозяйственной деятельности были разделены. В структуре Минтранса появились подведомственные федеральные агентства – Росавиация, Росавтодор, Росморречфлот, Росжелдор, оказывающие государственные услуги и управляющие государственным имуществом во вверенных им отраслях, а также федеральная служба – Ространснадзор, осуществляющая контрольные и надзорные функции.

Спустя два месяца связисты отделились от министерства. Таким образом, 20 мая 2004 года в России был воссоздан единый федеральный орган исполнительной власти в области транспорта.

За эти 10 лет, работая в тесной связке, транспортники воплотили в жизнь не один масштабный проект – проложены тысячи километров дорог и путей, воздвигнуты десятки глубоководная система на внутренних водных путях, развивается сеть аэропортов. Но жизнь не стоит на месте и ставит перед нами все новые, более масштабные, а значит, и более интересные задачи. Уверен, что транспортники не подведут, и благодаря их самоотверженному труду, высокой квалификации, профессионализму и ответственному отношению к делу транспортная система нашей страны успешно обеспечит стабильное функционирование и поступательное развитие российской экономики.

Коллеги, сердечно поздравляю вас с нашим общим юбилеем! Я глубоко признателен всем за сотрудничество и дружескую поддержку, которые сопутствовали нашей совместной работе на протяжении всех десяти лет. Убежден, что и в дальнейшем дружной команде транспортников удастся сохранить набранный темп и успешно трудиться на благо общего дела. Примите самые искренние пожелания крепкого здоровья, удачи и дальнейших успехов!

Министр транспорта РФ Максим СОКОЛОВ

## Будни судоремонта

# НЕОБХОДИМО ВСЕ УСПЕТЬ

Нынче весна не заставила себя долго ждать и пришла к нам не по-сибирски рано. Уже в начале марта снег местами хорошо подтаял, а сосульки то и дело падали с крыши. Безусловно, ранняя весна не может не радовать, но она совсем бесцеремонно вмешалась в работу бригады по замене привального бруса и довольно сильно усложнила их задачу. Рабочие из всех сил стараются поспевать за графиком и выполнить в срок все, что было запланировано.



Г.О. Петелин и А.А. Добринский устанавливают брус.

шло? – поинтересовалась у бригадира.

– Не в этом дело. Больше численностью будем только мешать друг другу. Поэтому постараемся справиться тем составом, что есть.

Заметив, как я старательно записываю все, что мне говорят, Павел Валентинович решил пошутить и, скорее всего, тут же, на ходу, придумал «примету»:

– А вы знали, что со всеми, кто к нам приходит, мы, знакомясь, карандашами обмениваемся?

Подняв глаза, я увидела, как П.В. Комлев полез в один из карманов и достал два простых карандаша, при этом ни на секунду не сводил глаз с моего орудия письма.

– Да? Интересная традиция, – решила подыграть.

Следующая фраза прозвучала как заманчивое предложение:

– Редко у кого есть карандаш привальщика, – сказал бригадир, хитро посмотрел на меня и покрутил в руке один из карандашей. – Ах, вот что, ну тогда нельзя

терять возможности, – ответила, протянув свой карандаш, – в таком случае, конечно, давайте меняться!

На этом «символическом» обмене и закончилась наша недолгая беседа с бригадиром. После он уехал за недостающим брусом, а я, положив в карман «добычу», отправилась на место, где должны были с помощью крана перемещать ближе к фронту работы привальщиков очередную партию бруса. Об этом читайте на 2 стр.

А. НОВОШИНСКАЯ  
Фото автора.



Мир  
увлечений

# «НАСТРОЙ СЕБЯ НА ВСЕ ХОРОШЕЕ, И ЖИЗНЬ ТВОЯ ПОЙДЕТ НА ВСЕ ЛАДЫ...»



Виктор Васильевич проходил армейскую службу на сторожевом корабле Тихоокеанского пограничного флота. После демобилизации в 1954 году пришел на Омский ССРЗ. Теплоход «Чапаев», на который он устроился вторым помощником механика, водил плоты с устья Конды до речки Хохморка под Лабитнангами. Там бревна грузили на железнодорожные составы и отправляли в Воркуту для строительства шахт. В 1956 году на судах ввели совмещение профессий, и с этого времени Нефедов еще и штурман: на РФ-2-302 был механиком-II штурманом, а когда создали Иртышскую РЭБ, ушел на танкер ТН-682 механиком-I штурманом. Позднее перешел на рейдовый РТ-12 капитаном-I помощником механика. На нем 15 навигаций нес вахту в спелце, заводил баржи из-под сырой нефти на кренователь.

В 1987 году Виктор Васильевич вышел на пенсию. Однако

на заслуженном отдыхе речник откровенно заскучал. Не по душе было сидеть сложа руки. Нужно было их срочно чем-то занять. Первая его птичка появилась случайно. Увидел корягу странной необычной формы и что-то она ему навяла. Принес домой, попытался сделать птицу. Вроде получилось. Появился интерес. С тех пор В.В. Нефедов, заядлый грибник, по лесу ходил не только в поисках грибов.

Радостью творчества хотелось с кем-то поделиться, а еще послушать совета. Пошел к художнику П.А. Тышкевичу. Тот увлечение коллеги одобрил, дал напутствие: «Давай, занимайся этим дальше. Только не делай птиц одинаковыми, статичными, старайся разнообразить свои творения».

С тех пор В.В. Нефедов все время совершенствует свою стаю. Старается, чтобы птицы не были похожи одна на другую, а различались величиной, ростом,

В заголовок вынесена строчка из стихотворения Виктора Васильевича Нефедова. 5 апреля ветерану Иртышского флота исполнится 85 лет. 33 навигации отработал он на реке, а когда вышел на пенсию, у него появилось увлечение, о котором раньше и не догадывался.

относились к разным семействам и группам, чтобы привлекали внимание ярким оперением, изгибом шеи, эффектными позами.

Где черпает вдохновение ветеран? Оглянитесь вокруг. Там, где большинство из нас просто пройдет мимо, пылливый равнодушный взгляд художника зацепит и вычленил из многообразия деталей именно то, что ему необходимо. Виктор Васильевич, начав вырезать из дерева пернатых, сильно расширил свой кругозор. Если первых птиц он делал по наитию, то в последующем готовился к их «появлению на свет» уже основательно: читал энциклопедии, специальную литературу, журналы, смотрел телепередачи о птицах.

На исходные материалы пенсионеру особо тратиться не приходится. Разве что на акварельные краски, гуашь, лак. Основные заготовки для своих скульптур Виктор

Васильевич находит в лесу среди поваленных деревьев. Нередко сучки странной, причудливой формы ему приносят соседи, которые знают о его увлечении.

– Природа сама рисует и изготавливает такие шедевры, что порой диву даешься. Нужно только уметь их разглядеть, – не скрывая восхищения, говорит В.В. Нефедов.

Кроме пернатых, в коллекции Виктора Васильевича есть и другие представители фауны и флоры: змеи, ящерицы, лисичка, грибы.

Однако птицы – всегда в приоритете. На вопрос: «Почему?», бывший речник отвечает лаконично: «Просто люблю птиц». С каждым годом стая Нефедова прирастала и прирастала, пока пернатым не стало тесно на домашних полках. Всего Виктор Васильевич вырезал уже более 120 птиц, большую часть из которых раздарил. На вопрос: «Не жалко расставаться со своими творениями?», ответил: «Не жалко. Пусть люди радуются, глядя на них».



«Птичий базар»  
в квартире речника.



Супруга Полина Ивановна, с которой Виктор Васильевич прожил 56 (!) лет, одобряет увлечение мужа. В детстве очень любили фигурки деда и четыре внучки. Сейчас они взрослые, но каждый раз, приходя в гости, придирчиво осматривают коллекцию деда, пытаются увидеть новичков в птичьей стае.

Н. БУБЕНЧИК.

На снимке: ветеран флота В.В. Нефедов с внучками и сыном.

## Будни судоремонта

### КРАН В ПОМОЩЬ



Машинист автокрана А.Я. Шаймерденов.

ристикам для привальника, очень тяжелая. А труд привальщика, к сожалению, не механизирован. Каждый брус нужно поднести и поднять на борт вручную. Всегда, когда это возможно, на помощь привальщикам приходит машинист автокрана Амангельды Ясмуханович Шаймерденов, который перемещает необходимую партию бруса как можно ближе к объекту работы. Подать брус непосредственно на баржу в этот раз не представилось возможным, поэтому его переместили на то расстояние, которое было доступно крану. Дальше его будут переносить, распиливая на части.

Лиственничный брус, который используется в качестве привальника, обладает особыми характеристиками: он не боится воды и отличается невероятной устойчивостью к гниению и грибку. Эта плотная тяжелая древесина не просто защищена от проникновения влаги, под воздействием и пресной, и соленой воды она становится подобной камню. А значит, не просто долговечной, но и очень твердой и тяжелой. Но что хорошо судам, не всегда хорошо людям, их ремонтирующим. Древесина, которая отлично подходит по своим характе-



## Праздник

### МИШКИ ПРОСНУЛИСЬ

В конце марта Большереченский зоопарк открыл ворота для своих посетителей и устроил праздник «Пробуждение медведя».

Всех, кто пришел 30 марта в зоопарк, ждала увлекательная программа: конкурсы, веселые игры, экскурсия по всему зоопарку, а также познавательная викторина о жизни медведей и рассказ об истории этого необычного праздника. Кульминацией стало появление перед гостями зоопарка медведицы с медвежатами, ко-

торые появились на свет во время зимней спячки.

На этом праздник не закончился, продолжением удивительной программы стала театрализованная экскурсия «Веснянка-Свистунья» с катанием на лошадях и народными забавами, которая прошла в культурно-историческом комплексе «Старина Сибирская». Там с весенними закличками и традиционным угощением – печеньем «Жаворонки» – гостей встречали хозяева старинных усадеб.

## На заметку

### ГОТОВЬ САНИ ЛЕТОМ, А ЛОДКУ - ЗИМОЙ

В соответствии с Правилами технического надзора за маломерными судами ежегодное техническое освидетельствование (техосмотр) проводится до начала пользования маломерным судном в текущем году, как правило, до открытия навигации. При ежегодном техническом освидетельствовании проверяется наличие технической документации, неизменность основных элементов судна, его техническое состояние, наличие оборудования и оснащения в соответствии с установленными нормами, уточняются условия пользования.

Для разрешенной эксплуатации на водоемах лодка и мотор

должны соответствовать специальным техническим требованиям ГИМС, т.е. перед навигацией судно должно пройти ТО на исправность корпуса лодки и мотора. Также судно должно быть оборудовано спасательными средствами и другим дополнительным оборудованием, перечень которого указывается в судовом билете.

Маломерные суда должны иметь официальные регистрационные знаки, которые содержат название или номер, наименование и местонахождение владельца судна.

Д. СЕРГЕЕВ,  
госинспектор ГИМС МЧС  
России по Омской области.

К 60-летию  
освоения  
целины

# ЦЕЛИННЫЙ ХЛЕБ ШЕЛ ПО РЕКЕ

В истории иртышских речников есть особый этап, отмеченный массовым трудовым энтузиазмом. Это годы освоения целинных земель.

Весна 1954 года... Она вошла в историю нашей страны как начало освоения целинных и залежных земель. За короткий срок в необжитых местах первоцелинники подняли миллионы гектаров целины. Бескрайние ковыльные степи Сибири, Алтая, Казахстана, Урала, Поволжья и Дальнего Востока были превращены в богатые хлебные нивы.

На помощь целинникам пришла вся страна. Поток или на целину тракторы, автомобили, семенное зерно, горючее... Благодаря всенародной поддержке целина скоро стала давать не только хлеб, но и молоко, мясо, шерсть.

Сегодня, по истечении десятков лет, видны как плюсы, так и минусы той далекой эпохи. Но в памяти народа навечно останутся первая борозда, первая палатка и первый рейс пароходов к первоцелинникам.

Иртыш – река целинная, говорили тогда. И это было так. Иртыш оказался в центре огромного целинного региона. Целина начиналась здесь, по берегам реки, на бескрайних просторах Северного и Восточного Казахстана, в степях омского Прииртышья, в Семипалатинской, Павлодарской, Омской областях. Поэтому уже в первую целинную навигацию по Иртышу пошли караваны судов с грузами для вновь осваиваемых районов. Речники доставляли нефтепродукты, семена, строительные материалы, удобрения.

В 1955 году было принято решение об объединении Верхне-Иртышского и Нижне-Иртышского пароходств с центром в Омске. Этот шаг позволил речникам более оперативно решать многие проблемы обеспечения целинных районов необходимыми грузами.

Речники первым делом пересмотрели схему организации движения флота. Были значительно увеличены перевозки на юг бассейна – в Павлодарскую, Семипалатинскую, Восточно-Казахстанскую области. Создавались новые грузовые линии: Омск – Павлодар и Омск – Семипалатинск. Главной перевалочной базой целинного груза был Омский речной порт: с причалов Кировского района отправляли лес, кирпич, семена, уголь, сельскохозяйственную технику. Портовики за короткий срок реконструировали причалы грузового района, построили причалы в Павлодаре.

В связи с резко возрастающим потоком объема перевозок в целинные районы необходимо было позаботиться о безопасности движения судов. На некоторых судах стали действовать радарные установки, обеспечивающие беспрепятственный проход в сложных метеорологических условиях, в затруднительных для судоходства местах.

В этот период проводится интенсивное насыщение путей знаками навигационного ограждения и их электрификация. Путь Иртыша провели большие дноуглубительные работы на пути к хлебоприемным пунктам. Бассейновое управление пути пополнилось дизель-электрическими землесосами, с помощью которых глубины быстро достигали нужных размеров. Многие участки на Иртыше, ранее служившие для одностороннего движения, стали пропускать суда с двух сторон.

Помимо углубления подходов к причалам Черлакского, Соляного, Романтеевского и Омского пунктов заготовочно-перевозочных каналов к Дробышевскому и Саргатскому пунктам, а также выполнена первая очередь работ по прокладке канала к Сибирскому пункту заготовочно-перевозочного.

В первые годы на целине не было элеваторов, основная масса хлеба переправлялась в Омск по Иртышу. Поэтому речники особенно тщательно готовились к перевозкам целинного зерна. В период уборки урожая практически весь сухогрузный иртышский флот был занят перевозками зерна.

Особенно памятен речникам, да и всем первоцелинникам, 1956-й

год, который принес небывалый урожай на целине. Хлеб шел мощным потоком. Омский элеватор не был рассчитан на такие объемы зерна. Естественно, суда и автомобили долго простаивали в очереди. Срочно были оборудованы дополнительные пункты по приему и выгрузке зерна. И опять помогла смекалка речников. Они организовали выгрузку зерна по прямому варианту: судно – автомобиль с помощью передвижных ленточных транспортеров.

и механической специальностей. Во всем этом наш экипаж стал принимать активное участие. Уже в первый год освоения целины был приличный урожай, а в 1956 году – рекордный. Горы хлеба скапливались на хлебоприемных пунктах Павлодарской и Омской областей. Не хватало складов и сушилок, и мы сделали с 10 августа по 17 ноября 21 рейс. Начало навигации и конец проходили в жестких ледовых условиях. Капи-

дарской областей, даже из Кыштовки, с риском не успеть пройти по мелкой воде. И действительно, некоторые не успевали, оставались зимовать вдали от дома.

Чтобы исключить подобные случаи в будущем, весной 1957 года путьцы продолжили работы на трассах хлебных перевозок, завершив вторую очередь задания по прокладке канала к Сибирскому пункту заготовочно-перевозочного. Этот пункт располагался в 15 км от Черлака, вверх по Иртышу, и находился в 6 км от реки. Здесь протекала Щербаковская протока, настолько мелководная, что в период ведения интенсивных перевозок глубины на ней падали до 20-30 см. 16 мая 1957 года в протоку зашли два мощных землесоса – «Иртышский-1» (командир Петров) и «Иртышский-14» (командир Котенко). За 22 дня работы землесосов было удалено из протоки свыше 300 тыс. кубометров грунта, и мелководная протока превратилась в судоходный, действующий всю навигацию канал шириной 30 м. Глубины в нем даже в межень составляли 170 см.

... Быстро летит время. И когда героические будни освоения целины для нынешнего поколения – лишь очередной исторический факт. Но насколько сложно вершилась эта история! Какого невероятного напряжения духовных и физических сил требовала она от рядовых ее создателей. И сегодня, так же как и вчера, роль целинников-первопроходцев несколько не умалется. Вполне заслуженно и по праву более ста речников Иртышского пароходства были удостоены почетной награды – медали «За освоение целинных земель».

В конце 50-х – начале 60-х речники Иртыша продолжали помогать целинникам, но перед ними стояли уже новые задачи. Им предстояло добиться новых успехов в организации транспортной работы в бассейне, приложить силы для более быстрого подъема производительности флота. Грузооборот речных перевозок необходимо было увеличить на 80 процентов.

В этот период флот Иртышского пароходства пополнился новыми современными судами: 600-сильными пассажирскими теплоходами, 3-тысячетонными лесовозами-площадками, грузовыми теплоходами грузоподъемностью 600 тонн, 800-сильными грузовыми теплоходами, танкерами, механизированными лихтерами для плавания в Обской и Тазовской губах.

Дальнейшее развитие получил прогрессивный метод вождения – метод толкания. Внедрение его привело к тому, что в начале навигации 1957 года уже около 80 процентов флота, занятого перевозками сухогрузов, работало методом толкания.

Широкое применение получает централизованное управление судами. В навигацию 1957 года с помощью такого управления эксплуатировалось уже 37 теплоходов.

**НИНА ОЛЕНИЧЕНКО.**  
На снимке: Хлебные перевозки. Экипаж СТ-128 возглавлял А.И. Павловский.



Для этого по специальным прочным мосткам автомобили заезжали прямо на баржи. Подобные «хлебные дороги» появились во многих пунктах бассейна, что позволило резко повысить темпы погрузки.

Наивысших результатов добились экипажи, где капитанами работали А. Павловский, Р. Черняков, В. Петров, А. Бондарев, А. Пискунов, Б. Голодаев, А. Барановский.

Самоотверженный труд многих речников был высоко оценен. Большая группа тружеников реки была награждена орденами и медалями. Среди них омский капитан А.Павловский, который был отмечен орденом «Знак Почета».

Вот что вспоминает о том времени сам Африкан Иванович Павловский:

«В 1948 году я получил диплом с отличием. Иртышскому пароходству очень нужны были кадры, и нам, к сожалению, отменили военно-морскую стажировку. Еще в училище курсанты В.Я.Петров, А.К.Уразаев и я впервые в дневном отделении сдали экзамены по специальной лоции от Омска до Салехарда, и весной 1949 года одним приказом были назначены сразу капитанами. Я принял сухогруз СТ-4. Перевозили зерно из Казахстана в Омск, позднее – грузы из Омска до Салехарда. Рейсы объявлялись скоростными (500 км в сутки), и мы активно участвовали в этих начинаниях.

Осенью 1952 года принял СТ-128. Начались новшества на флоте: бурлаковское движение – ремонт судна своими силами и постройка на зиму без заводского ремонта; руслановское движение – экономия времени на всех операциях; совмещение судоводительской

танками хлебных перевозок были: С. Кориков, Р. Черняков, А. Новоселов, А. Пискунов, Б. Голодаев, В. Лихачев и другие».

Урожай был таким небывалым, что для перевозок зерна не хватало флота. И хотя в годы освоения целины на Иртыше уже широко применяли новый метод толкания, который позволял резко поднять эффективность перевозок, судов все-таки катастрофически не хватало. Пароходство срочно под хлебные перевозки переоборудовало баржи-лесовозы, создавало дополнительные пункты по обработке зерна.

ЦИФРА

# 814

ТЫСЯЧ ТОНН  
ЗЕРНА

перевез флот Иртышского пароходства только за навигацию 1956 года.

Вот что рассказывал Иван Семенович Баскаков, работавший в то время диспетчером по грузовым теплоходам и хлебным перевозкам, награжденный в 1957 году медалью «За освоение целинных земель»:

«В 1956 году пароходство перевезло рекордную для себя величину – 814 тысяч тонн зерна! Флота хронически не хватало. Зерно грузили на 1500-тонные лесовозы, складывая вдоль бортов мешки с песком. В дело шли металлические баржи-площадки. На рейдах стояло до тридцати груженых судов. Они везли хлеб из Омской и Павло-

## В СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ

24 марта 2014 года Советом директоров ОАО «Иртышское пароходство» принято решение о созыве очередного годового общего собрания акционеров, которое состоится 23 мая 2014 года. Дата составления списка лиц, имеющих право на участие в общем собрании, – 4 апреля 2014 года.

## ГОТОВИМСЯ К НАВИГАЦИИ

В порту Большеречье отозваны из межнавигационных отпусков члены нескольких команд. С 24 марта приступили к ремонту двух плавкранов и толкача по два командира и два рядовых из каждого экипажа. На КПЛ-1 предстоит переборка вспомогательного дизель-генератора, ремонт грейферов и свайных заголов. На КПЛ-6 приступили также к ремонту грейферов и механизма вылета. На теплоходе ОТА-675 до начала навигации необходимо отремонтировать вспомогательные дизель-генераторы.

Спустя неделю ремонт крановых механизмов начали еще на одном плавкране – КПЛ-5.

**Г. АЛЕКСЕЕВ,**  
начальник порта  
Большеречье.



## ХРОНОГРАФ

19.03. 1697 – Петр I предпринимает первое путешествие за границу, чтобы научиться кораблестроению: в Саардаме и Амстердаме Петр работал 5 месяцев на верфях как простой плотник, под именем Преображенского полка урядника Петра Михайлова, в Англии совершенствовался в кораблестроении, а также посетил фабрики, занимался науками.

19.03. 1899 – Открывается первая в России и Петербурге станция «скорой помощи».

19.03. 1906 – В России стал отмечаться День моряка-подводника или, по-другому, День создания подводных сил Российского флота. К 1906 году в России было 20 подводных лодок. Первая из них – «Дельфин» – была построена на Балтийском заводе в 1904 году. Большинство подлодок имело подобные, водные имена – «Скат», «Налим», «Окунь», «Лосось», «Сом», «Щука», «Бычок», «Пескарь». Лишь одна имела имя «Фельдмаршал граф Шереметев».

22.03. 1907 – В Лондоне появились первые такси со счётчиками. Собственно, тогда и родилось само название этого вида городского транспорта по данному счётчику названия таксиметров (от французского слова «taxe» и греческого «metron», означающих соответственно «плата» и «измерение»). Показывавшие пройденное расстояние счётчики избавили водителей и пассажиров от споров, сколько следует платить за поездку.

26.03. 1967 – Первая в мире катастрофа нефтеналивного танкера; у берегов Англии раскололся танкер «Торри Каньон».

27.03 – С 1962 отмечается Международный день театра.

28.03. 1776 – В Москве основан Большой театр.

31.03 1889 – Официально открыта и освящена Эйфелева башня.

Из дальних странствий  
возвращаясь

# К ОСТРОВАМ... НА АВТОБУСЕ



Тауэрский мост.

Конечно, в заголовке намека на экзотические Гавайи или Мальдивы. Речь идет о не менее заманчивых Великобритании и Ирландии. Давно зародилась мечта пересечь экватор, пусть не классический, поперечный, а продольный (прошу прощения за произвольную трактовку Гринвичского меридиана), и оказаться в Западном полушарии. Итак, поехали...

Стартовали в Бресте суточным переездом по Польше с остановкой в старинном г. Познань, которому в этом году исполнилось 760 лет.

Далее Германия с экскурсиями в Берлине и Потсдаме, который, кстати, является моей родиной. Главной достопримечательностью города, дворцов и садов Потсдама является парк Сан-Суси с террасами виноградников.

доне, где проводим 3 дня. Нет необходимости описывать достопримечательности столицы Англии. Они известны. Трудно сравнить, но мне показалось, что по архитектуре Лондон поинтереснее Парижа! Советую полюбоваться красотами города с самого большого в мире колеса обозрения (135 м), называемого «London Eye»; прокатиться на кораблике по Темзе до Королевской гринвичской обсерватории, через которую проходит нулевой или гринвичский меридиан, являющийся нулевой точкой отсчета долготы и часовых поясов земного шара. Странно, но 80 процентов нашей группы этому круизу предпочли посещение музея восковых фигур Мадам Тюссо!

На шестой день тура мы пересекли Великобританию с востока



Над 30-метровой пропастью.

На следующий день переезд через Бельгию во французский г. Кале, посадка на паром и пересечение Ла-Манша. Я впервые на пароме – впечатляющее сооружение: по ширине и длине, пожалуй, не превышает четырехпалубный речной круизный теплоход, а по высоте... Представьте, 15 палуб!

Через 4 часа оказываемся в Лон-

на запад и оказались в столице Уэльса Кардиффе. Обзорная экскурсия, посадка на паром и вояж через Ирландское море, называемое окраинным морем Атлантического океана (романтика!), в Ирландию.

В этой стране мы пробыли 3 дня. Привлекательным здесь являются средневековые, духовенство. Не пропустите экскурсию в поме-

сть Пауэрскорт – шедевр садово-паркового искусства. Поверьте, что Пауэрскорт меня впечатлил не менее парка Версальского дворца в Париже.

Следующая страна – Северная Ирландия. Самым интересным здесь была обзорная экскурсия по Белфасту и 100-километровый переезд на северное побережье острова для пешеходной экскурсии по уникальному природному памятнику – «Тропе великанов». Это прибрежная местность, представляющая собой около 40000 соединенных друг с другом базальтовых колонн, образовавшихся в результате древнего извержения вулкана. Здесь нас ожидал настоящий экстрим – двойной переход по деревянно-веревочному мостику через 30-метровую пропасть между скалами.

Вечером 11-го дня переправа в Шотландию. Обзорная экскурсия по старому Глазго (основан в VI веке) и сравнительно новому Эдинбургу. На следующий день 250-километровый бросок на север Шотландии к озеру Лох Несс. Совершили получасовую прогулку на катере по озеру. Оно напоминает Телецкое озеро, имеющее более крутые скалистые берега. На обратном пути посетили одну из многочисленных традиционных шотландских вискокурен. Конечно, приобрели настоящие виски.

Из Шотландии отправились обратно в Англию, где в г. Халл погрузились на ночной паром и через 12 часов путешествия по Северному морю прибыли в портовый голландский город Роттердам. Далее 1500-километровый переезд по Германии (с остановкой в Ганновере) и Польше – в Брест.

Вот такой отдых! Надо ли столько времени, простите, нагружать «пятую точку»? А вы спросите у 75-летней туристки, что сидела передо мной. У нее это был 11-й (!) автобусный тур по Европе.

Скажу, что длительное сидение в автобусе – не самое трудное. Каждые 2 – 3 часа остановки. На-



Темза с колеса обозрения.

прягала почти ежедневная возня с сумками и чемоданом. В этом туре у нас было 8(!) различных отелей. Определенные проблемы с питанием: гарантированы только довольно однообразные (особенно в Великобритании) континентальные завтраки. Обед каждый организовывал сам, заходя наугад в какое-либо кафе и пытаясь разобраться с названием и содержанием блюд. Ужин обычно проходил после 22 часов, а значит, надо было заранее что-то приобрести в магазине. Трудности также с валютой, ведь ее было 4 вида: рубли, польские злотые, евро и фунты стерлингов. Рекомендую взять калькулятор.

Что еще посоветую? Надувной подголовник. Маленький электрочайник, поскольку в номерах половины европейских трехзвездочных отелей их нет. Очень меня выручал легкий нетбук со своими фильмами. В автобусе часто показывают старые, довольно шумные фильмы, которые я видел и в прошлом году. Над каждым сидением не только вентиляция, но и динамик, к сожалению, нерегулируемый, поэтому бороться с излишним звуком помогали наушники и беруши.

Но все эти проблемы меркнут перед потрясающей динамикой путешествия, массой ежедневных и ежечасных впечатлений. Кроме того, автобусный тур по Европе – это наиболее дешевый вариант посещения очередной западно-

европейской страны.

Хотите совет? Начать лучше с тура в Испанию через Лазурное побережье Франции с посещением Ниццы, Канн, Монако, Монте-Карло и двумя трехдневными пляжными отдыхами. И с визой намного проще, и процентов на 20 дешевле.

Поеду ли я еще? Без сомнения! Есть желание посетить Скандинавию, которое усилилось после открытия 7 мая этого года в Стокгольме музея непревзойденной до сих пор легендарной группы «ABBA».

Манит также южная Италия (Рим, Ватикан) с отдыхом в Сорренто...

Делился впечатлениями  
Святослав ПЕТРОВ,  
кандидат технических наук,  
доцент кафедры электротехники и электрооборудования  
Омского института водного транспорта.



Гринвичский меридиан.



## У Л Ъ Ч И С Ь

Сын звонит матери:  
– Мам! А папа испачкал кухонное полотенце! Замочить его?  
– Отца не трожь! Полотенце кинь в стиральную машину, вечером разберемся.

\*\*\*

Предсказывать погоду практически безошибочно синоптиками помогает слово «местами».

\*\*\*

– Что может быть отвратительнее, чем откусить яблоко и обнаружить там червяка?

– Откусить яблоко и обнаружить там полчервяка...

\*\*\*

Пельмени – это не только вкусная, полезная и здоровая еда, но и один из основных атрибутов мужской независимости от женского ига.

\*\*\*

Тракторист Фёдор, уснув за рулём, нечаянно стал участником президентской программы по сносу ветхого жилья.

\*\*\*

Wikipedia: Я знаю всё!  
Google: Я найду всё!  
ВКонтакте: Я знаю всех!  
Internet: Без меня вы ничто!  
Электричество: Так, молчать всем!

\*\*\*

В Америке существуют дороги, которые построили, но забыли отметить на карте.

В России есть дороги, которые отметили на карте, но забыли построить.

Существует и третий вид – не строили, не отмечали, но они есть!

\*\*\*

Хозяин дома:  
– Я не выпущу вас из комнаты,

которую вы занимаете, пока вы за нее не уплатите...

Студент:

– Большое спасибо! Наконец-то я обеспечен жильем надолго.

\*\*\*

– Мой малыш меня по ночам не беспокоит. Как только он начинает плакать, я сразу пою колыбельную.

– Я раньше тоже так делала. Но соседи сказали: «Маша, пусть лучше он кричит».

«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.flot55.ru>  
Редактор Н.И. ОЛЕНИЧЕНКО.

Адрес редакции:  
г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.  
E-mail: [114@flot55.ru](mailto:114@flot55.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 ГПОмская  
областная типография, г. Омск,  
ул. Декабристов, 37.  
Подписано в печать по графику  
в 15.00 26.03. 2014 г.  
Заказ 877. Тираж 615.

