



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 11 (7926) * Понедельник, 15 июня 2015 г. *

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ!

21 июня медицинские работники России отмечают свой профессиональный праздник. Речники Иртыша, руководство пароходства искренне поздравляют коллектив ФГБУЗ Западно-Сибирского медицинского центра ФМБА России – врачей, медсестер, ветеранов труда и всех работников бывшей больницы водников с профессиональным праздником. Здоровья вам и вашим пациентам, терпения, добра и гармонии во всем!

♦ **г. Белоярский.** Продолжается выгрузка стройматериалов, доставленных составом теплохода РТ-780.

♦ **Андра.** Здесь выгружают строительные материалы с состава, который привел в этот пункт теплоход РТ-791.

♦ **Сергино.** Идет погрузка на состав теплохода РТ-792 железобетонных изделий для города Белоярского.

♦ **Салехард.** По причальным пунктам Крайнего Севера развозят нефтепродукты танкеры: ТН-741,

КУРЬЕР



ТН-706, ТН-727, ТН-72, «Профессор Шухов» и толкачи: ОТА-975 и «Капитан Синчук».

♦ **В Тобольск** из Омска направляется состав с песком, ведомый экипажем теплохода РТ-722.

♦ **Омск.** Полным ходом идет отгрузка нефтепродуктов для потребителей Ямало-Ненецкого автономного округа. Их доставят танкеры «Ленанефть-2006», «Ленанефть-2037», «Сергей Манякин» и теплоход РТ-778.

1 июня – Международный день защиты детей

ТАК ХОТЕЛОСЬ, ЧТОБЫ ПРОГУЛКА НЕ КОНЧАЛАСЬ!

День защиты детей – добрый, светлый праздник, и хочется, чтобы в этот день абсолютно каждый ребенок чувствовал себя самым счастливым. Радость и хорошее настроение подарило юным омичам 1 июня Иртышское пароходство: более 200 детей-инвалидов прокатились по Иртышу на белоснежном теплоходе.



III помощник механика А.Е. Иванов и II помощник механика А.А. Добринский.

С этого символического благотворительного рейса, который давно уже стал традиционным, началась нынешняя навигация для экипажа пассажирского теплохода «Механик Калашников». В День защиты детей его команда встречала на борту маленьких, но важных гостей. Воспитанники шести бюджетных организаций Омска в сопровождении взрослых с удовольствием отправились в этот погожий день в прогулочный рейс вниз по Иртышу.



II помощник капитана Г.О. Петелин и старший проводник Е.А. Бардашевская.

Прежде эта роль выпадала поочередно теплоходам «Родина» и «Чернышевский», а вот «Механику Калашникову» такая возможность нынче представилась впервые. Если для пассажиров четырехчасовая прогулка в праздничный день – отдых для души, то для экипажа это очень ответственный рейс, и подготовка к нему ведется более тщательно.

– Пассажиры ведь в основном дети, а за ними нужен глаз да глаз. Команда была проинструктирована, и все понимали, какая на их плечах лежит ответственность. Члены экипажа пассажирских судов априори приветливы и доброжелательны, но в этот день они постарались уделить внимание как можно большему количеству ребят. Все дети остались довольны: те что постарше – написали благодарности в книгу отзывов, а самые маленькие и которые в первый раз были на теплоходе не скрывали своего разочарования, когда прогулка закончилась. Некоторые хныкали, говорили, что хотят еще покататься, – с улыбкой рассказал о первом рейсе 2015 года капитан теплохода Вячеслав Анатольевич Утышев.

Для многих членов экипажа участие в благотворительной прогулке было в новинку, потому сначала и испытывали некоторое волнение. А вот старшая проводница Евгения Александровна Бардашевская призналась, что никаких переживаний вообще не чувствовала. Ей далеко не первый раз выпало право сопровождать детей-инвалидов в этот праздничный день. Еще в конце девя-

ностых, когда работала на теплоходе «Родина», традиция дарить детям прогулку на теплоходе уже прочно прижилась в Иртышском пароходстве, и с нее, как правило, начиналась каждая пассажирская навигация.

14 человек экипажа теплохода «Механик Калашников» в этом году приступили к работе уже в начале мая, еще 14 – когда теплоход встал на вооружение – 25 мая.

– Команда у нас практически не меняется. Долгое время работает механик Сергей Владимирович Рукавишников, не первый год здесь трудятся сменный помощник капитана Андрей Михайлович Спасенов, старший помощник капитана Сергей Николаевич Назаров, старший проводник Евгения Александровна Бардашевская... Даже среди рядового состава нет текучки как таковой. Для старшего рулевого Сергея Шаповалова на «Механике Калашникове» эта навигация будет уже второй по счету, а вот Дархан Какимов в прошлый четверг только из армии пришел, а сегодня уже с нами в рейс уходит. До призыва тоже здесь рулевым работал.



Старший помощник капитана С.Н. Назаров, капитан В.А. Утышев и старший рулевой С. Шаповалов.

2 июня теплоход уже отправился по привычному маршруту: Омск-Салехард-Омск. Следующий рейс удлинится по времени – судно сделает короткий промежуточный рейс Салехард-Тобольск-Салехард. А после 16 июля «Механик Калашников» будет перевозить северян из Салехарда до Антипаюты и обратно. Планируется, что в затон он вернется только в начале октября.

По сравнению с прошлым годом, когда теплоход начал работу 6 июня, не ходил на Север и не работал в Обской губе, планы на эту навигацию выглядят более привлекательными.

– В прошлом году северян ведь обслуживали другие теплоходы, но они, наверное, не справились. Люди остались недовольны, и попросили вернуть теплоход «Механик Калашников» на линию Салехард-Антипаюта. Поэтому в этом году мы возвращаемся на Север, – подытожил наш разговор Вячеслав Анатольевич и вместе с командой продолжил подготовку к предстоящему рейсу.

А буквально через час на причале был слышен прощальный гудок теплохода, и на его борту заиграл марш «Прощание славянки».

А. АБИТЕЕВА.
Фото автора.



Без помощи экипажа некоторым не под силу было преодолеть расстояние от трапа.



14 июня – Всемирный день донора крови

ПОДАРИТЬ ЖИЗНЬ



Кроме того, многие убеждены в том, что сдача крови благотворно воздействует и на того, кто ее сдает. Учеными замечено, что люди, длительно сдающие кровь, не подвержены простудным заболеваниям и гриппу, реже страдают онкологическими и сердечно-сосудистыми заболеваниями. Тот, кто давно работает в Иртышском пароходстве, хорошо помнит славную традицию, когда в медпунктах завода и РЭБ проходили дни донора. «Поток людей, желающих и способных быть донорами, был неиссякаем», – вспоминает заведующая здравпунктом Омского ССРЗ Татьяна Яковлевна Витютнева. Сейчас такие мероприятия уже не

С каждым годом донорство в России становится все более популярным, увеличивается не только число почетных доноров, но и количество желающих сдать кровь впервые. Основным мотивом для многих является убеждение в том, что это благородное дело. Став донором, человек имеет еще одну возможность помочь людям и даже спасти чью-то жизнь.

проводятся, но энтузиазм людей никуда не делся, и многие работники, однажды взяв себе за правило периодически сдавать кровь и плазму для донорства, и по сей день не меняют своих позиций.

Сейчас, когда, к сожалению, никакой статистики доноров в пароходстве не ведется, сложно сказать, сколько речников имеют звание почетного донора. Как и для многих, кто приходит впервые в пункт переливания крови, цели получить это звание не было и у старшего механика ДОКа Алексея Тимофеевича Никифорова:

– Первый раз кровь сдал, можно сказать, из любопытства. Знакомые позвали – пошел с ними за компанию. Было это в начале 80-х годов, тогда я еще на «Ракете» работал. Позже донорская кровь потребовалась коллеге-речнику: Анатолию Васильевичу Афанасьеву делали операцию на сердце. Многие

тогда вызвались помочь, да и я в том числе. Так пришло осознание того, что, сдавая кровь, оказываешь помощь людям. В жизни ведь разные ситуации бывают... И когда знаешь, что совершаешь доброе дело, – это подталкивает не останавливаться. Много раз сдавал и кровь, и плазму, а в 2003 году получил звание «Почетный донор России».

А. АБИТЕЕВА.

Фото Л. ШАСТИНА.

ДЛЯ СПРАВКИ

Во всем мире День донора празднуется 14 июня. А в нашей стране этот праздник отмечается также еще и 20 апреля, в день, когда в 1832 году петербургский акушер Андрей Мартынович Вольф совершил первое переливание крови в России. Своими действиями врач спас жизнь роженице с помощью крови, взятой у ее мужа.

ТОТ БОГАТ, У КОГО ХОРОШИЙ БРАТ

Когда в 2007 году я приняла музей Омского командного речного училища, в первую очередь посчитала необходимым посетить музей ОАО «Иртышское пароходство». И это оказалось большой удачей. Директор Анатолий Дмитриевич Шипитко встретил меня очень радушно. Музей был тогда небольшим и уютным, находился на 4-м этаже здания на Карла Маркса, 3. Впечатление он произвел неизгладимое. Захватывающая флотская тематика, светлая аура – здесь все было наполнено любовью хозяина музея. Казалось, он вдохнул душу в экспонаты. Спокойная, неторопливая манера рассказывать, потрясающая эрудиция, заинтересованность в подаваемом материале подвигли меня на то, чтобы стать достойной ученицей этого замечательного человека.

Постепенно я узнала о его семье. А семья была выдающаяся. 6 братьев и 2 сестры крепко дружили, хотя разница в возрасте была велика. В самом начале Великой Отечественной войны, в июне 1941 года, умерла мама, и старшие из всех сил старались заменить младшим ее отсутствие. Анатолию было тогда 4,5 года, он самый младший в семье. Наибольшее влияние на его жизнь и судьбу оказал брат Михаил, который был старше на 13 лет. Характером он обладал отважным, даже отчаянным, мог дать отпор любому обидчику, не боялся никого.

Образование отца состояло из 2-х классов сельско-приходской школы, каждодневный тяжелый труд почти не оставлял ему времени для занятий с детьми. Заботу о воспитании и обучении младшего взял на себя Михаил. Проживала семья Шипитко в небольшом доме площадью 32 кв.м, из них 4 кв. м занимала печка. Не хватало обуви, носили ее по очереди, тетради и другие учебные принадлежности были на вес золота. Анатолий Дмитриевич вспоминает: «Чтобы приготовить уроки, нужно сесть за стол, а стул был один на всех. Михаил заботился и об этом, я всегда занимался по-человечески – за столом».

Мальчишки в сельской местности тогда рано начинали курить. Не потому, что очень хотелось, а чтобы казаться старше и самостоятельнее. С 4-го по 6-й класс курил и Анатолий. Но в 6-м классе собрал всю волю в кулак и бросил, опять же благодаря брату, который смог убедить.

Четыре брата Шипитко воевали с фашистами. Один пропал без вести, трое после ранений вернулись домой.

В 1941 году ушел на фронт Михаил, ему не было и 18 лет. До войны он работал токарем на заводе им. Ворошилова (затем это был завод им. Октябрьской революции). Делали танки, и у Михаила Дмитриевича была броня. Несколькими раз он уговаривал военкома отправить его на фронт, но все время получал отказ.

Наконец просьба была удовлетворена, он добровольцем ушел воевать. Вначале взяли рядовым в разведку. Затем направили учиться на артиллериста. После окончания ускоренных курсов присвоили звание лейтенанта. Воевал Михаил Дмитриевич на Северо-Западном фронте.

Первую медаль – «За отвагу» получил еще в разведке. Во время боевых действий с товарищем из разведгруппы оказались в траншее, там увидели не заметившего их немецкого офицера. Оглушили, доставили «языка» в штаб. Командование получило ценные сведения.

После присвоения звания назначили командиром батареи. Бесстрашный характер проявился тут в полной мере. В атаку всегда поднимался первым, увлекая за собой остальных. Во время одной из атак разрывная пуля попала в грудь, а вышла на спине, переломав лопатку. Анатолий Дмитриевич помнит, что кожа в этом месте была у брата тонкая, как пленка, а рядом про-

щупывался грубый большой рубец.

Затем был полевой госпиталь. Когда пошел на поправку, «переместили» в Омский военный госпиталь (на ул. Гагарина).

В 1944 году Михаил Дмитриевич был признан не годным к службе в армии. Пришел в военкомат, и ему, кавалеру ордена Красной Звезды, предложили должность командира роты в Омском речном училище. Михаил Дмитриевич принял назначение с удовольствием.



Командир роты М.Д. Шипитко с курсантами ОРУ.

Училище в 1941 году было эвакуировано в Тобольск, так как в здании на улице Рабфаковская (Ленинская горка) разместили картографическую фабрику из блокадного Ленинграда. В 1944 году командиру роты М.Д. Шипитко выпала историческая миссия по перевозке из Тобольска имущества, наглядных пособий, книг, а также личного состава (первые две роты курсантов) на пароходе «Ленинград» в родной город Омск. Время

Знай наших!
В ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ МИНПРОМА ВОШЕЛ РЕЧНИК

В соответствии с ФЗ «Об основах общественного контроля в Российской Федерации», постановлением правительства Омской области «О порядке образования общественных советов при органах исполнительной власти Омской области» и положением о минпроме Омской области весной 2015 года при министерстве промышленности, транспорта и инновационных технологий Омской области был образован общественный совет, состоящий из девяти человек. В его состав вошли очень известные в городе руководители, бывшие и действующие. Среди них советник по организационным вопросам ОАО «Иртышское пароходство» Иван Иванович Яновский. Председателем был избран Григорий Мураховский – бывший директор ПО «Полет», член Совета Омской региональной ассоциации промышленников и предпринимателей. Советниками минпрома стали депутат Законодательного собрания, почетный гражданин города Омска, президент Союза строителей Омской области, бывший ректор ОмГУ им. Ф.М. Достоевского...

31 марта в министерстве прошло первое заседание только что созданного общественного органа, во время которого общественный совет обсудил цели и направления предстоящей работы.

Напутствуя членов совета, министр промышленности, транспорта и инновационных технологий Виктор Белов выразил надежду, что «активная гражданская позиция, богатый опыт и неравнодушное отношение к делу каждого из членов Совета помогут в выборе правильных решений проблемных отраслевых вопросов, а также будут полезны для развития региона в целом». Он также отметил, что в рамках общественного совета можно создавать рабочие группы как по направлениям деятельности Минпрома – в области промышленности, транспорта, науки, строительства, так и по отдельным социально значимым объектам, например, метрополитену, Красногорскому гидроузлу или аэропорту Омск – Федоровка.

было трудное: нужно было вновь организовать учебный процесс, решать хозяйственные проблемы, установить распорядок и субординацию в общежитии, заниматься строевой подготовкой и т.д. Все это с успехом выполнял Михаил Дмитриевич, ему пришлось по душе педагогическая деятельность. За отличную работу он был премирован отрезком на костюм, о чем есть запись в трудовой книжке.

Люди послевоенного времени тянулись к знаниям, хотели повышать и совершенствовать уровень образования. Не был исключением и М.Д. Шипитко. Поступил на отделение стажистов в ОРУ и после окончания перешел на работу в производственные мастерские, став их начальником, одновременно преподавая будущим речникам технологию металлов.

В 1952 году окончил семилетку Анатолий Шипитко, перед ним встал вопрос: куда пойти учиться дальше. И тут влияние брата оказалось неоспоримым.

Судостроительное отделение ОРУ оказалось удачной путевкой в большую жизнь. Анатолий Дмитриевич – стоцентный технар, и написание диктанта на вступительных испытаниях далось ему с трудом. Брат помог и в этом вопросе, интенсивно занимался с ним.

Еще восемнадцатилетним мальчишкой Толя посетил место работы Михаила. В деревянном здании Клуба водников в 1944 году разместилось общежитие речного училища. Ему запомнились одеяла, аккуратно сложенные конвертом прямо на полу (кроватей тогда не хватало), и суетливо бегающие курсанты в тельняшках. Режим армейский – свободного времени у ребят не было. Уже тогда решил поступать только в это учебное заведение и ни разу об этом не пожалел.

За 47 лет трудовой деятельно-

сти А.Д. Шипитко прошел путь от старшего техника до главного конструктора КБ ОАО «Иртышское пароходство», затем стал начальником конструкторского бюро. Более 10 лет преподавал инженерную графику и теорию устройства судна в Омском филиале НГАВТ. На пенсию ушел с должности директора музея ОАО «ИРП».

Михаил Дмитриевич ушел на заслуженный отдых с должности директора СПТУ-52, на которую был назначен следуя указанию ЦК КПСС – поднимать сельское хозяйство страны.

И всегда братья Шипитко были на переднем крае. Всегда блистали профессионализмом, неординарным подходом к работе, организаторским талантом. Анатолий Дмитриевич считает, что именно Омское речное училище и работавшие тогда преподаватели и командиры рот заложили в него все самое лучшее.

На празднование 70-летия со дня Победы в Великой Отечественной войне в Омский институт водного транспорта приехал из Москвы выпускник 1965 года, вице-адмирал Валерий Федорович Дорогин. Обращаясь к директору Е.А. Заславской, он выразил надежду, что военная кафедра обретет свое второе рождение и специалисты водного транспорта будут вновь получать военно-морскую специальность.

Наблюдая за тем, какие решения принимают наш президент В.В. Путин и министр обороны С.К. Шойгу в плане начальной военной подготовки в учебных заведениях страны, за приобщением молодежи к военно-прикладным видам спорта, наконец, за теми позитивными изменениями, которые происходят в Вооруженных силах РФ, хочется верить, что пожелание вице-адмирала скоро сбудется.

Думаю, что М.Д. Шипитко и другие офицеры кафедры военно-морской подготовки ОРУ были бы довольны возрождением традиций, созданных ими в такое тяжелое время. Это было бы данью их светлой памяти.

Елена БОНДАРЕНКО.

К 170-летию Иртышского пароходства и 70-летию Великой Победы

НАМ ЭТИХ ЛЕТ ВОВЕК НЕ ПОЗАБЫТЬ!

ЗА БЕЗАВАРИЙНОЕ ПЛАВАНИЕ

17 мая 2015 года зарегистрировано первое транспортное происшествие.



Евгений Минович Беркетов.

— Я окончил Омский речной техникум в 1938 году и получил назначение в управление пароходства, которое располагалось тогда в двухэтажном деревянном здании на месте нынешнего речного вокзала. Тогда управленцев было не много — примерно человек пятьдесят. Причем все были люди пожилые, предпенсионного возраста. Они были опытные, но без специального образования. Дипломированными специалистами были единицы — начальник пароходства и начальники отделов.

Я начинал работать, когда Нижне-Иртышское пароходство возглавил Василий Иванович Шинкарев. Он не имел никакого образования, окончил в свое время три класса приходского училища. Это был ставленник НКВД, который до этого в органах прослужил 17 лет. Понятно, какая была в то время атмосфера в управлении пароходства. Бывало, соберет собрание и начинает «разбор полетов». Все сидят и не шелохнутся, муха пролетит — слышно. Вот такой был страх у людей! Никто и не думал возражать, оправдываться или высказывать свою точку зрения. Ведь сажали запросто. Кстати, страх нагонял он недолго, менее чем через полтора года его самого арестовали.

В январе 1940 года первым руководителем НИРПа назначили Дмитрия Яковлевича Чумикова. Выпускник Ленинградского института инженеров водного транспорта, он был хорошим специалистом и руководителем, строгим и добродушным одновременно.

Когда началась война, мне, как единственному молодому специалисту со среднетехническим образованием, дали бронь. В управлении создали отряд ополченцев. На третьем этаже проводили строевые занятия. Еще в сороковом году мы переехали в нынешнее здание пароходства, тогда оно было трехэтаж-

70 лет назад победоносно завершилась самая кровопролитная в истории нашей страны война — Великая Отечественная. Все меньше и меньше с нами остается людей, которые досконально помнят события тех горьких лет. Тем ценнее их воспоминания.

О том, как работали во время войны речники Омска, что происходило в стенах управления пароходства и за его пределами, незадолго до своего ухода рассказал нам ветеран труда и труженик тыла Евгений Минович Беркетов.

ним. В городе подобных административных корпусов было немного, помню, как это воспринималось омичами, в областной газете даже вышла статья под заголовком «Здание водное — дворцам подобное». Так вот, возвращаясь к отряду ополченцев. Поскольку молодых в управлении не было, а я лишь полгода назад демобилизовался из армии, Чумиков назначил меня проводить боевые и строевые занятия. Помню самое первое занятие. Я, мальчишка, который многим годился не только в сыновья, а и во внуки, построил всех, только открыл рот, чтобы отдать команду, как вдруг входит Дмитрий Яковлевич и встает в строй. Я и до этого-то волновался, а тут и вовсе дар речи потерял.

С Д.Я. Чумиковым мы пережили первые самые страшные военные годы. Тогда вся работа была подчинена первостепенной задаче — оказанию эффективной помощи фронту. Оставшиеся в тылу обязаны были трудиться за себя и за нескольких товарищей, ушедших на фронт. Рабочий день начинался в 7 утра. Из разных районов ходили пешком, ведь автобусов не было. И не дай бог, опоздать — сразу под суд! Я жил на 7-й Северной, на дорогу уходило 45 минут. Наручные часы в то время были роскошью, поэтому шел и ориентировался по прохожим: знал, если с этим мужчиной встретился напротив завода им. Козицкого — успеваю вовремя, если увидел его несколькими кварталами ранее — опаздываю и надо бежать что есть мочи.

В 17.00 рабочий день заканчивался, а к 21 часу нужно было вновь быть на работе. Зачем? Мы еще работали и грузчиками на пристанях. К тому же зачастую в полночь проводились оперативные совещания. В бригаду грузчиков, сформированную из управленцев, входили старший инженер Дмитрий Васильевич Манойлов, техник механико-судовой службы Павел Семенович Фомин, начальник тепло-технической партии Евграф Евграфович Белов, начальник отдела кадров Степан Матвеевич Бутаков, я, также девчонки, тоже техники нашей механико-судовой службы Валентина Мамаева и Ирина Ермолаева. Возглавлял бригаду заместитель начальника пароходства по

кадрам Блинов. К сожалению, имя и отчество его не помню.

Когда абсолютное большинство речников были мобилизованы на фронт, их место заняли женщины, особенно там, где не требовалось специальных знаний. Например, в кочегарках. Кочегарами сплошь были женщины. Тогда пароходы работали исключительно на дровах. У женщин еле хватало сил, чтобы поднимать огромные поленья, а нужно было держать норму пара! Нередки были случаи, когда пароход не мог тянуть баржу, тогда капитан объявлял аврал, и вся команда бежала в кочегарку поднимать пар.



Речной вокзал до 1964 года.

Во вторую военную навигацию случилось так, что на пристанях не стало дров. Была реальная угроза того, что флот встанет. Этот вопрос решался на уровне обкома партии. И так



Поленицы дров на причалах, подготовленные к погрузке на суда.

как основным поставщиком дров был Тевриз, туда меня и командировали с удостоверением обкома. С ним я приезжал к председателям колхозов. Этой бумажки боялись как огня. И за очень короткое время подводы дров, как ручейки, потекли к пристаням. Да столько, что там только успевали их разгружать. Помню, с подобным же поручением — по колхозам, только за налогами и с удостоверением, выданным от обкома ВЛКСМ, я ездил на лыжах в марте 1940 года на юг области — до Черлака. Тогда транспорта не было, а поторопить колхозников нужно было, вот и подрадили нас, комсомольцев. Это удостоверение покажешь, у председателей руки-ноги трясутся — вот как боялись! Ведь суд по законам военного времени был скорый. Пример тому — судьба начальника пароходства.

В первый год войны Д.Я. Чумиков отлично справился с мобилизационными перевозками. А в январе 1943 года был снят с должности за невыполнение государственного плана по перевозкам грузов.

У Чумикова вахту начальника Нижне-Иртышского речного пароходства принял потомственный волжский речник Константин Федорович Мясников. Это был замечательный человек, каждого капитана знал по имени-отчеству, не ждал, когда капитаны придут к нему в кабинет, сам бежал на пароход, как только тот причаливал к пристани. С ним мы и встретили победу!

Записала Нина ОЛЕНИЧЕНКО.

На паромной переправе, принадлежащей ОАО «Юганскнефтегаз», толкаемый состав, состоящий из дизель-электрохода «Рейдовый-8» и парома «МП-629» (ООО «Речной порт Нефтеюганск»), встал под погрузку-выгрузку автотехники к левому берегу на 1262-м км. р. Обь. В 10 метрах ниже по течению от причала на стоянке находился состав теплохода «Кедр-7» с паромом «СБП-130» (ИП Давыдов Н. В.) под правым бортом.



Состав теплохода «Кедр-7» стал производить маневры у берега в непосредственной близости от состава дизель-электрохода «Рейдовый-8». Он то отходил на 20-30 метров ниже по течению, то вновь поднимался вверх по течению в сторону причала.

При подходе к берегу произошел удар носовой частью парома «СБП-130» о стоящий паром «МП-629». В результате удара паром «МП-629» получил пробоину.

Причина транспортного происшествия — нарушение Правил плавания по внутренним водным путям. К командному составу теплохода «Кедр-7» и ответственному за эксплуатацию судна применены меры административного воздействия.

Для предотвращения подобных случаев судовладельцам и членам экипажей судов необходимо неукоснительно выполнять требования системы управления безопасностью судов, разработанные на ваших предприятиях.

Инспекторским составом Обь-Иртышского управления УГМРН с начала года проведены 32 судоводные компании, выявлено 186 нарушений, выдано 24 предписания, вынесено 91 постановление о привлечении к административной ответственности, в том числе 9 постановлений вынесено судом. С начала года сумма наложенных штрафов составляет 328 тысяч рублей.

Владимир ВАСИЛЬЕВ,
начальник Обь-Иртышского
управления УГМРН.

К 300-летию Омска

ПЕРВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ ИРТЫШ — 120 ЛЕТ

19 мая 1893 года началась укладка рельсового пути с двух сторон на восточном участке Западно-Сибирской железной дороги от станций Омск и Кривошеково. Строительство этого участка закончилось 19 августа 1895 года, а через два месяца было открыто временное грузовое и пассажирское движение по всей линии Челябинск — Кривошеково с пересадкой пассажиров и перегрузкой грузов в Омске, так как еще не было закончено строительство железнодорожного моста через реку Иртыш.

Основные работы по сооружению первого моста через реку Иртыш в городе Омске по проекту Н.А. Белелюбского были окончены к 20 ноября 1895 года.

После сооружения железной дороги характерным для Сибирского края является усиленное переселение крестьян из европейской части России. Население Сибири возросло с 5,4 миллиона человек в 1897 году до 8,5 миллиона в 1911 году. В Омске за 5 лет, с 1895-го по 1900 год, население увеличилось в два раза, а к 1911 году — в 4,5 раза.

К 1896 году по типовому проекту было построено первое здание вокзала станции «Омск» — одноэтажное кирпичное здание с цокольными помещениями на бутовом фундаменте, начальник строительства — главный инженер Хекстрем.



Здание Управления речного пароходства. Фото 1947 года.



Поздравляем юбиляров июня!

С 90-летием
Полоухина
Петра Васильевича,
участника Великой
Отечественной войны,
ветерана труда
Управления Иртышского
пароходства.
Короткову
Валентину Ивановну,
труженицу тыла, ветерана
труда Управления
Иртышского пароходства.
С 85-летием
Ферманюка
Федора Васильевича,
труженика тыла, ветерана
труда Управления
Иртышского пароходства.

Ерохина
Петра Ивановна,
труженика тыла, ветерана
труда Омского ССРЗ.
С 80-летием
Духовского
Ария Борисовича,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Кожухову
Валентину Борисовну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.
С 75-летием
Ребрикова
Юрия Ивановича,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Вахрушеву
Людмилу Васильевну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.
Кривошлык
Тамару Сергеевну,
ветерана труда Омского ССРЗ.

Кузнецову
Нелли Николаевну,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Бердоносова
Юрия Дмитриевича,
ветерана труда Черлакского
отстойного пункта.
С 70-летием
Скосырского
Владимира Сергеевича,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Костина
Александра Ивановича,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Изотову
Елизавету Степановну,
ветерана труда Омского ССРЗ.
С 65-летием
Муханбетову
Галину Петровну,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Мелькову Раису Михайловну,
ветерана труда Омского ССРЗ.

Черных
Валентину Ильиничну,
ветерана труда Иртышской
РЭБ флота.
Осколкову
Галину Даниловну,
ветерана труда Омского ССРЗ.
С 60-летием
Кобзеева
Юрия Алексеевича,
капитана теплохода
«Профессор Шухов».
Городничева
Анатолия Николаевича,
капитана теплохода
«Ленанефть-2010».
Сосунова
Александра Никитовича,
водителя трансп. участка
Балахнину
Любовь Ивановну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

Попова
Петра Ивановича,
ветерана труда
Иртышской РЭБ флота.
Карачеву
Мargarиту Юрьевну,
ветерана труда
Управления Иртышского
пароходства.
С 55-летием
Бурова
Александра Юрьевича,
старшего помощника
капитана-1 помощника
механика теплохода
«Капитан Синчук».
Гогину
Ларису Георгиевну,
электромонтера службы
связи и радионавигации.

*Поздравляем юбиляров
июня! Желаем, чтобы
ваша жизнь была такой
же яркой и благоухающей,
как летние цветы!*

ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС

Структурному подразделению СПО Омского института водного транспорта (филиал) ФГБОУ ВО «СГУВТ» требуются:

- преподаватель судовых энергетических установок и систем;
- преподаватель электромеханических и специальных дисциплин;
- мастер производственного обучения;
- заведующий лабораторией.

Телефон
отдела кадров:
23-14-86.

К 170-летию Иртышского пароходства и 100-летию Черлакской пристани

СИБИРСКАЯ ВЕНЕЦИЯ

(Окончание. Начало в № 7)



На палубе финского лихтера две семейные судовые команды. Крайний справа – шкипер Валентин Иванович Новиков (отец автора).

Жили в войну и первые послевоенные годы бедно. Спасали рыбка и огородничество. Рыбу в Затоне можно было ловить чем угодно. Женщины-конопатчицы, работая у бортов паузка, опускали в воду сачок и время от времени поднимали его для выемки крупного чебака. Ребёнок или старик, просидев с удочкой у реки 3-4 часа, возвращался домой с полным ведром. Простенькая сеть давала весь набор: от язя до стерлядки. С огородами было сложнее, пришлое из более тёплой полосы население не понимало, как огурцы и помидоры могут вызреть за сибирское лето. «Первооткрывателем» оказалась жена кузнеца Шандры, высадившая ящики с рассадой загодя, дома.

В Затоне не чурались работы. Жили честно, хлебом даром не ели. Вот пример: 28 августа 1950 г. в 8 часов утра в мастерской зашел теплоход «Ловкий». У теплохода полностью была выведена из строя водяная система охлаждения двигателя, а также лопнул глушитель, и ему грозил продолжительный ремонт. Осмотрев аварийный теплоход, мастер мехцеха Д.И. Савченко решил переделать систему охлаждения двигателя. Срочность работы вызывалась тем, что теплоход был занят на перевозке хлеба и его ожидала груженная зерном баржа. Продумав технологический процесс ремонта, он дал задания станочникам и слесарям. Сам Демьян Иванович отслеживал ход ремонта,

оказывая помощь работающим. Окончен день, закончились станочные и слесарные работы – передай готовую продукцию на теплоход и делу конец. Но занятые по обработке деталей рабочие: Л.С. Солнцев, В.Т. Авдеев, Ф.С. Голубцов во главе с мастером остаются в ночь для того, чтобы полностью смонтировать центробежный водяной насос и убедиться, что двигатель теплохода исправлен. В 5 часов утра 29 августа 1950 г., опробовав новую систему охлаждения двигателя и убедившись в его исправной работе, Д.И. Савченко и его рабочие сошли с борта судна, продолжившего рейс.

В 50-е слободку электрифицировали. С электричеством, а вернее его использованием, в те далекие годы происходили не всегда безобидные казусы. Так в Затоне, где руководство пароходства разрешило рабочим использовать энергию мастерских бесплатно, пришлось обязать большую группу рабочих, использовавших вместо лампочек по 40-60 ватт лампочки на 100 и 150 ватт, в кратчайший срок расплатиться с предприятием. Далее всех рабочих предупреждали, что в случае подобных злоупотреблений «дирекция вынуждена будет всех недисциплинированных товарищей лишать электроосвещения путем уборки проводов». Дело в том, что предприятие начало нести прямые убытки от сложившейся практики.

Жизнь не стояла на месте, в Затоне появился добротный клуб с солидной библиотекой, включавшей в себя тома Сталина (до 1956 г.), Ленина, Маркса и Энгельса, великолепную подборку классики от Стефана Цвейга до Вальтера Скотта, книги русских и советских писателей, библиотеку современной зарубежной фантастики и журналы. Читали взахлёб: бывшие сидельцы – классиков марксизма, для долгих споров, распространявшихся от перекуров в рабочий день до предбанника в выходной; слышавший попом-расстригу ссыльный из Архангельска дед Зенов – фантастику; молодежь 60-70-х – научно-популярные журналы. Получив знания из журнала «Техника – молодёжи», новое поколение затонцев творило: Вилли Брунмайер – буер; братья из многодетной семьи Смокотинных – спортивную гоночную лодку; братья Андикаевы – катер на подводных крыльях.

Увлечения, связанные с водной стихией, объясняются не только профессией родителей. Дело в том, что со времени постройки в верховьях р. Иртыш каскада ГЭС слободку постоянно топило. К наводнениям протяженностью в месяц-полтора затонцы привыкли. В каждом дворе имелись лодки: «тоболка» для реки, плоскодонка для озёрной рыбалки, моторная жестяная. Всё движение по посёлку осуществлялось на них. Затон становился Си-

бирской Венецией. Особо крупным было наводнение 1958 г., когда пароход ходил прямо по посёлку, а одну из сорвавшихся с якоря барж унесло к крутому Нововаршавскому яру. Впрочем, производство работало. Основные цеха стояли на возвышенности, а по территории предприятия загодя монтировались поднятые над водой тротуары. Переправу осуществляли катерным рейсом: Затон – Черлак – Затон – Красный Яр (Дробышево). В 70-е была даже идея перенести производство и слободку в Дробышево. Но от неё отказались – воды в Иртыше становилось всё меньше.

В 1968-1969 годы, время освоения Тюменского Севера, на зимний ремонт в Черлакскую РЭБ было поставлено 22 самоходные единицы, 50 единиц несамоходного, 6 – стояночного флота и 2 плавкрана. Паровой флот составлял всего 9 единиц. Это были пароходы: «Амур», «Волга», «Механик», «Шкипер»,

«Хирург Пирогов», «Пржевальский», «Б. Хмельницкий», «Н. Щорс».

В 1973 году началось пополнение флота судами проекта № 1971 постройки Тюменского СРЗ. Теплоход сочетал в себе мощностную и приемлемую осадку, позволяющую работать на мелководных притоках Оби и Иртыша. Первым судном, приписанным к Черлакской РЭБ флота, был РТ-605 (капитан Р.А. Ниязов). В 1975 году на балансе предприятия насчитывалось 9 шестисотильных РТ. Впервые в истории р. Иртыш навигация началась без привычного для жителей Затона, напоминающего шепот матери «перехлопывания колес». Последние пароходы были выведены из состава действующего флота.

Так, под угасший шум колесного парохода, ушла в историю эпоха и её люди.

Сергей НОВИКОВ,
доктор исторических наук, профессор ОмГПУ.



Наводнение в Затоне.

«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
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 ГП «Омская областная типография»,
г. Омск, ул. Декабристов, 37.
Время подписания в печать по графику:
08.06.2015 г. в 12.00. Подписано в печать
в 12.00.
Заказ 1279. Тираж 615.

