



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 13 (7928) * Среда, 15 июля 2015 г. *

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

НОВОСТЬ ОДНОЙ СТРОКОЙ

ПРАЗДНИЧНЫЙ САЛЮТ

В 299-ю годовщину со дня образования города омичей ждет масштабное светопиротехническое представление. Вечером 2 августа на набережной у речного вокзала пройдет шоу «В свете волнь». Планируется, что мероприятие будет включать в себя фейерверк и салют, состоящий из 412 зарядов, лазерное и музыкальное сопровождение. Также омичей ждет выступление легких видов водного транспорта: парусников, скутеров, яхт, лодок и байдарок. Шоу должно продлиться не менее 10 минут. Предполагается, что оно начнется в 21 час 30 минут.

ОМСК – ГОРОД ЦВЕТОВ

В преддверии празднования Дня города в Омске пройдет ежегодный городской смотр-конкурс на лучшее содержание и оформление территории. До 30 июля откроются все окружные выставки, а 31 июля в 16:00 состоится торжественное открытие «Флоры-2015». Ее работа продлится до 4 августа. Центральная площадка «Флоры» традиционно разместится на территориях скверов «Выставочный», «Воскресенский» и по набережной Тухачевского. Тема городской выставки «Флора-2015» – «Мой город, мой дом, моя семья» несет идею патриотизма, любви к Родине и Омску. В сквере «Выставочный» будут отображены темы семьи, дома, города, а в сквере «Воскресенский» – славы России, памяти подвига героев Великой Отечественной войны. В целом оформление ландшафтных композиций представит достижения омичей и предприятий города, а также их вклад в развитие Омска.

ТРЕТЬЯ ТЕАТРАЛЬНАЯ СТОЛИЦА

Так называют наш город. В расчете на тысячу человек Омская область занимает третье место в России по количеству зрителей в театрах. По данным Омскстата, в Омской области действуют 10 театров, рассчитанных в общей сложности на 3,3 тысячи мест, причем три театра специализируются на постановках для детей и юношества. Всего в прошлом году в омских театрах прошло 3 тысячи 498 спектаклей, которые посетили 723 тысячи человек, т.е. в театр сходил каждый третий житель региона.



КУРЬЕР

К острову Начальник взял курс теплоход РТ-790. Сюда из Сургута он доставит состав, груженный оборудованием и стройматериалами, а затем передаст баржи теплоходу МБ-1222 для дальнейшей буксировки груза в строящийся порт Сабетта.

Ямал. Продолжается развоз мелких партий нефтепродуктов по Ямало-Ненецкому автономному округу. Потребителям населенных пунктов Мужи, Шурышкары, Горки, Питляр, Ярсале, Панаевск, Салемал и др. топливо доставляют танкеры ТН-741, ТН-736, ТН-733, ТН-727... Всего с начала навигации в пункты ЯНАО завезено более 20 тысяч тонн нефтепродуктов.

Сергино. Щебень для дорожников поселка Селяриво, который расположен на реке Средняя Обь, из порта Сергино в ближайшее время доставит теплоход РТ-792.

Тобольск. Теплоход РТ-780 произвел выгрузку песка, прибывшего с месторождения Сурей-Юган.

Омск. Продолжается отгрузка нефтепродуктов с причалов Омского НПЗ на танкеры ОАО «Иртышское пароходство», которые в дальнейшем доставят их потребителям крайнего севера Ямало-Ненецкого автономного округа. На данный момент в рейсе находятся теплоходы РТ-722, «Ленанефть-2033», «Ленанефть-2002», «Ленанефть-2037», «Николай Животкевич», «Ленанефть-2006» и «Профессор Шухов». В очереди на погрузку – танкеры «Тимофей Белозеров», «Ленанефть-2034» и НБ-7 из состава теплохода РТ-685. Всего до конца июля для жителей ЯНАО, а также для потребителей других районов будет перевезено более 40 тысяч тонн нефтепродуктов.

Состав, груженный лесом в городе Таре, строителям нефтегазового комплекса ЯНАО доставит буксировщик ОТА-964.

Встречи на рейде

СПЛОЧЕННЫЙ ЭКИПАЖ – ПОЛОВИНА УСПЕХА



Капитан-III помощник механика Н.В. Ильин.

Не секрет, что высокий результат и эффективность работы на флоте почти всегда зависят от слаженности труда команды. Потому капитаны очень ценят преданность своего экипажа и стараются сохранять на борту теплохода дружескую, почти семейную атмосферу. И именно такая обстановка поддерживается на теплоходе «Ленанефть-2023», где второй год на капитанском мостике стоит Николай Васильевич Ильин.

Прошлогодняя навигация для экипажа танкера «Ленанефть-2023» выдалась весьма продуктивной: всего за лето было сделано 29 рейсов. Большую часть навигационного времени занимали транспортировкой сырой нефти от Сандибинского месторождения на морские танкеры-накопители. А в первый рейс отправились 8 июля – доставили дизельное топливо из Омска в Обскую губу. В завершении навигации оказали помощь теплоходам «Ленанефть-2025» и «Ленанефть-2026», сделав несколько рейсов от мыса Каменного до мыса Трехбугорного.

В этом году к работе экипаж приступил на десять дней раньше. Как и прежде, в навигацию 2015 года танкер будет работать в аренде у РИТЭКа, а значит, его ждет аналогичная работа по схеме: Нумги – танкер-накопитель с выгрузкой в районе мыса Трехбугорного. Первым рейсом «двадцать третья» в порожнем состоянии отправилась до места назначения еще в конце июня. Терминал в Нумгах уже был переполнен, и потому по прибытии теплоход сразу встал под погрузку. После ему предстояло ожидание морского танкера, который займется дальнейшей транспортировкой черного золота в Западную Европу.

В этом году на «Ленанефти-2023» ремонта не требовалось. Общими усилиями экипажа были выкрашены и приведены в порядок палуба и все надстройки, а также приобретен кухонный гарнитур. Кроме того, предприятие выделило средства на покупку нового холодильника и телевизора в кают-компанию.

Экипаж из десяти человек слаженно трудится вместе с прошлого года, и в нынешнюю навигацию его состав практически не изменился. Среди старожил – старший помощник капитана-II помощник механика Павел Сергеевич Байрашев, механик Александр Александрович Иванов и старший моторист-боцман Андрей Владимирович Батеха. На этом теплоходе каждый из них работает уже почти десять лет. Остальные члены команды пришли вместе с капитаном Н.В. Ильиным в прошлом году, до этого все они сработались на пассажирском теплоходе «Чернышевский». Проводник Ирина Владимировна Ильина, супруга капитана, вместе с ним трудится уже более четверти века. Электромеханик Евгений Александрович Егоров с Николаем Васильевичем работает уже десятую навигацию, чуть меньше II помощник капитана-II помощник механика Руслан Викторович



Старший моторист-боцман А.В. Батеха, механик А.А. Иванов, старший помощник капитана-I помощник механика П.С. Байрашев.

Сидоров и повар Юлия Геннадьевна Лехнович (7 и 5 лет соответственно).

– С Николаем Васильевичем работаем уже пятую навигацию. В прошлом году меня сначала на другой теплоход назначили, – рассказывает повар Ю.Г. Лехнович, – но потом повезло, удалось перейти в свой экипаж. Ведь мы уже привыкли работать вместе – мы одна команда.

Среди новичков на теплоходе только рядовые: мотористы-рулевые Николай Шимф и Константин Карпов. Второй, кстати, ранее также 2 года проработал на «Чернышевском».

– Атмосфера у нас хорошая, семейная. Все друг друга понимают с полуслова, в свободное время могут в наряды поиграть, – с теплотой поведал о своей команде капитан.

(Окончание на 4-й стр.)



Моторист-рулевой К. Карпов, II помощник капитана-II помощник механика Р.В. Сидоров, моторист-рулевой Н. Шимф.



Смотрите, кто ушел!

РАВНЕНИЕ НА «АДМИРАЛА»!

Именно такое «звание» давно негласно было «присвоено» и прочно закрепилось за И.И. Яновским. И то ли дело тут в том, что вся жизнь его была посвящена флоту, то ли в том, что на любых крупномасштабных региональных и федеральных мероприятиях он всегда появлялся в форменном кителе, то ли в особой выправке и стати...

Но так или иначе, тосты за «адмирала» и троекратное флотское «ура!» неоднократно звучали 26 июня из кабинета, который до последнего времени занимал советник генерального директора ОАО «Иртышское пароходство» И.И. Яновский.



Тост за «адмирала» от капитана иртышского флота, члена первого Совета директоров ОАО «ИРП» А.И. Гучева.



Слова признательности от всего плавсостава произносит председатель Совета командиров, основатель семейной династии, капитан танкера «Григорий Усневич» Ю.А. Печкуров.



С особым пиететом Иван Иванович всегда относился к прекрасной половине коллектива.

В этот день Иван Иванович навсегда прощался со своей работой в Иртышском пароходстве и со своим коллективом. К Ивану Ивановичу пришли не только руководители служб и отделов, но и рядовые работники Управления пароходства, а также капитаны флота, выражая тем самым уважение не только лично бывшему генеральному директору, но и той эпохе, когда он стоял у штурвала Иртышского пароходства.

Абсолютное большинство присутствующих были приняты на работу в Иртышское пароходство при Яновском и теперь понимали, что те социальные блага, к которым все за многие годы привыкли, безвозвратно уходят...

Речей, благодарственных слов, здравниц, воспоминаний, пожеланий прозвучало много. Каждый высказал бывшему гендиректору добрые слова. Кто-то говорил от всей своей большой династической семьи, другие благодарили Ивана Ивановича как бывшего научного руководителя дипломного проекта за то, что он еще студентами привел их в коллектив речников, кто-то вспоминал годы совместного напряженного труда, а кто-то вы-

говор, полученный когда-то от начальника пароходства Яновского...

После воспоминаний, тостов и слов признания с ответным словом ко всем обратился Иван Иванович:

– Я глубоко признателен присутствующим и всем, кого сегодня здесь нет. Я хочу выразить искреннюю благодарность всему коллективу Иртышского пароходства – и береговому, и плавающему составу, – с которым я прошел большой и сложный путь длиной без малого в семь десятков лет.

Флот всегда был делом моей жизни, все успехи, которых я достиг, все награды, которые имею, – все это только благодаря вам, вашему самоотверженному труду. Иртышское пароходство сегодня переживает непростое время. Но я верю, что несмотря ни на что оно будет жить и развиваться. У нас большой опыт выживания в сложнейших условиях, да и люди на флоте не разучились работать. А таких высококвалифицированных специалистов, как у нас, надо еще поискать! И

я надеюсь, что на следующий год, в год 170-летия Иртышского пароходства, новое руководство не забудет о людях, трудившихся на благо пароходства и принесших ему славу.

Я же из отрасли не ухожу. Буду работать заведующим кафедрой в Омском институте водного транспорта. Так что любого из вас рад буду видеть у себя.

Я желаю попутного ветра всем речникам Иртышка!

Нина ОЛЕНИЧЕНКО.
Фото автора.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

ЯНОВСКИЙ Иван Иванович родился 17.04.1932 года в селе Олифановка Черлакского района Омской области. Доктор транспорта (1994), кандидат технических наук (1995), академик РАЕН (1996), профессор (2001), академик Международной академии реальной экономики (2002). В 1947 году окончил семь классов Одесской средней школы Омской области и, сдав на отлично вступительные экзамены, поступил в Омское речное училище на штурманское отделение, которое окончил в 1951 году. После окончания училища и прохождения воинской стажировки работал в должности штурмана на судах Иртышского речного пароходства. В 1958 году с отличием окончил факультет «Судовые машины и механизмы» Новосибирского института инженеров водного транспорта, получив квалификацию инженера-механика. По окончании института направлен на Омский судоремонтный завод, где прошел путь от мастера механического цеха до директора завода. В должности директора проработал одиннадцать лет с 1972-го по 1983 г. Под его руководством на Омском судоремонтно-судостроительном заводе были внедрены прогрессивные методы организации судоремонта – агрегатный ремонт, осенняя заводская профилактика, паспорта качества и готовности судов, а также введены в строй новые цеха. Построены в г. Водников профилакторий-санаторий, дворец культуры «Юбилейный», многоквартирные дома, детские сады, новые корпуса Иртышской центральной бассейновой клинической больницы. Неоднократно избирался депутатом районного, городского, областного Советов народных депутатов. В 1983 году назначается начальником Иртышского речного пароходства, а с 1994-го по 2013 год был генеральным директором ОАО «Иртышское пароходство». В сложное время происходящих в государстве перемен ему удалось сохранить статус пароходства. По его инициативе была организована работа судов на международных линиях в смешанном «река-море» сообщении, развернута программа модернизации флота и вывода из эксплуатации судов устаревших проектов, освоены новые грузопотоки. Разрабатывались программы судостроения и машиностроения. При его непосредственном участии построено здание и открыт в Омске филиал Новосибирского института инженеров водного транспорта. И.И. Яновский всегда умело сочетал производственную и научно-педагогическую деятельность в Новосибирской государственной академии водного транспорта, им опубликовано 27 научных работ. Под его руководством 4 соискателя защитили кандидатские диссертации.

Основные работы: «Эффективность работы промышленных предприятий речного транспорта» (1983), «Использование флота на межбассейновых перевозках» (2000), «Флот – моя судьба», Омск, 2009. За успехи в науке – золотая медаль «Звезда Вернадского» 1 степени (1998). За производственные достижения ордена «Дружбы» (2007), «Почета» (1996), «Трудового Красного Знамени» (1974, 1981), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина» (1970), «Ветеран труда» (1985), «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири» (1987), «300 лет Российскому флоту» (1996), «ВДНХ СССР» (1959, 1963, 1990), золотая медаль «За особые заслуги перед Омской областью» (2006), заслуженный работник транспорта РФ (1993).

Международным комитетом программы «Партнёрство ради прогресса» И. Яновский назван «Директор года» (2000) с вручением Диплома и золотой медали «За личный вклад в развитие предприятия, коммерческую предприимчивость и высокий профессионализм».



Фото на память на крыльце пароходства.

Поздравляем юбиляров июля!



С 90-летием Ильину

Лилию Александровну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 80-летием

Мелощук Агнессу Семеновну, ветерана труда Омского ССРЗ.

Фоломееву

Людмилу Валерьевну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

С 75-летием

Матесова

Вадима Николаевича, ветерана труда Омского ССРЗ.

Степанова Юрия Павловича, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 70-летием

Шаврину Нину Анатольевну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства

Темереву

Евдокию Васильевну, ветерана труда Омского ССРЗ.

Трейера Артура Артуровича, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 65-летием

Филиппова

Анатолия Петровича, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

С 60-летием

Иванищева

Юрия Сергеевича, капитана танкера ТН-736.

Петрик

Валентину Никифоровну, проводника теплохода «Родина».

Киреева

Василия Лаврентьевича, уборщика территории участка по надзору, ремонту, хозяйственному обслуживанию зданий и сооружений.

Антонову

Наталью Дмитриевну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

С 55-летием

Кадошников

Владимира Павловича, старшего механика теплохода «Ленанефть-2033».

Леонтьева

Сергея Михайловича, судокорпусника-ремонтника корпусного цеха.

С 50-летием

Рудченко Вадима Евгеньевича, сторожа пункта отстоя флота.

Фролову Лидию Михайловну, старшего кладовщика ОМТС Омского ССРЗ.

Ханецкую

Людмилу Тимофеевну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

С 50-летием

Рыбина Вадима Алексеевича, старшего моториста-рулевого танкера ТН-684.

Воробьеву Марину Петровну, повара теплохода «Тимофей Белозеров».

Поздравляем юбиляров июля!

Желаем, чтобы ваша жизнь была яркой и радостной,

как лучи солнца, которые дарят свет и тепло во время

грибного июльского дождика!

Глас
народа

ГАЗЕТА, ВЕТЕРАНЫ ЗА ТЕБЯ!

Периодическая печать как одно из средств массовой информации всегда была необходима людям. С этой целью восемьдесят с лишним лет назад родилась и бассейновая газета. Наверное, ни один речник – речник бассейна – не мог представить свою жизнь на работе и вне её без флотской газеты. Знаю, что у многих такая привязанность и любовь к нашему печатному органу сохранилась на протяжении долгих десятилетий.

Я впервые познакомилась с материалами «Советского Иртыша», как только прибыла на завод. В те далекие времена было о чем рассказывать: о развитии существующих предприятий и строительстве новых, о внедрении и освоении передовых технологий, оборудования...

Подключались к работе в прессе и внештатные рабочие корреспонденты. Так и мне посчастливилось сотрудничать в нашей газете. Тогда она выходила два раза в неделю, и материала для каждого номера было достаточно – из статей можно было узнать о ходе судоремонта, его новых методах, о недостатках и упущениях, о молодежи, об отдыхе, о культуре, о ходе соцсоревнования, о спорте, о выставках, о хороших людях, общественной жизни и о многом другом.

Время перемен внесло существенные изменения в нашу жизнь. Соответственно и в работу редакции. Газета стала выходить реже, но от этого она не стала менее актуальной и востребованной. За свой жизненный путь она сменила несколько названий, уже только на моих глазах

несколько раз менялся редакционный коллектив. Но, к чести флотской газеты, надо сказать, что всегда здесь работали люди творческие, хорошо знающие и любящие свое дело.

Речники Иртыша – работающие и ветераны Иртышского пароходства – с волнением ожидают 170-летний юбилей своего предприятия. И это не случайно, ведь все было на их глазах и пережито ими: строительство от землянок до капитальных зданий цехов с современным оборудованием; выпуск продукции для фронта с одновременным проживанием в цехах завода; замена парового флота на дизельный; освоение северных и заполярных морских широт, Казахстана; строительство жилого, оздоровительного и культурного фондов. За всем этим стоят люди пароходства со своим производственным, историческим и культурным наследием. К такому наследию мы, ветераны Иртышского пароходства, с полным правом относим бассейновую газету «Речник Иртыша», которая издается

более 80 лет, Народный музей славы омских речников, функционирующий 50 лет, и мемориальный памятник речникам, погибшим во время Великой Отечественной войны, установленный 33 года назад. Во все времена – и во время неоднократных реорганизаций предприятий и пароходства – эти ценности были сохранены. Сегодня нависла реальная угроза над «Речником Иртыша», и речь пойдет именно о газете.

В последнее время у меня все чаще раздаются телефонные звонки от наших уважаемых ветеранов. Они встревожены появившимися слухами о скором закрытии редакции, недоумевают, почему принято такое решение, и как они останутся без той единственной на сегодняшний день ниточки, связывающей их с прежним коллективом, с делом, которому они посвятили всю свою жизнь. И по телефону, и при встречах ветераны даже предлагали собрать подписи в защиту любимой газеты.

Я как председатель Совета ветеранов Иртышского пароходства не могла остаться безучастной к

судьбе нашего издания и обратилась к новому руководству ООО «Межрегионфлот» – управляющей компании ОАО «ИРП» с открытым письмом. В нем изложила свою позицию и мнение ветеранов труда Иртышского пароходства и по поводу «Речника», и по поводу музея, и по поводу скульптурного памятника. Не буду приводить здесь дословный текст письма – оно объемно, скажу только, что полный материал передан на рассмотрение новому руководству ОАО «ИРП» 02. 07. 2015 года. В нем, помимо объективной и беспристрастной оценки редакционного коллектива, сегодняшней работы музея и отношения к памятнику воинам-речникам, высказан ряд предложений. Которые, надеюсь, будут услышаны.

Наши предложения:

1. Сохранить в пароходстве свой печатный орган, так как корпоративная газета – это, так сказать, лицо пароходства. Потеряв газету, пароходство лишится статуса крупной судовладельческой компании.

2. Так как у тепереш-

ней газеты два учредителя – ОАО «Иртышское пароходство» и Иртышский баскомфлот, то обязать второго учредителя регулярно и в полном объеме вносить средства на издание газеты.

3. Чтобы удешевить издание газеты, возможно произвести упрощение ее цветовой гаммы, изменение периодичности и тиража издания.

4. Определить режим работы музея для посетителей с помещением этой информации на входе в музей, в газете, в городской сети радио и телевидения.

5. Возможно, сделать платное посещение, как, например, в других музеях города, при условии полной информированности: в каких случаях посещение платное, в каких – бесплатное. Возможно получение лицензии.

6. Хранитель-экскурсовод обязан иметь соответствующий уровень подготовки и интеллекта, досконально знать все реквизиты, историю и людей пароходства, а не быть случайным человеком-совместителем.

7. Ни в одну из памятных дат (9 мая, 22 июня) не оставлять без внимания памятник



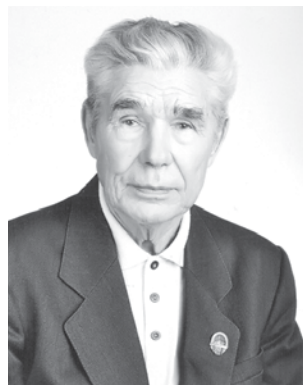
погибшим воинам-речникам, возлагать цветы, гирлянды, венки. Следить за техническим состоянием памятника. Для этого предусмотреть смету расходов на его ремонт.

Хочется верить, что руководители прислушаются не только к ныне работающим речникам (а я знаю, что абсолютное большинство работников пароходства просто шокированы новостью о закрытии газеты), но и к головам 1200 ветеранов. Надеюсь, что руководство взвешенно подойдет к своему решению и все-таки изыщет резервы для сохранения информационного, исторического и культурного наследия Иртышского пароходства, коим в полной мере является корпоративная газета «Речник Иртыша».

Наталья АВИЛОВА,
председатель Совета ветеранов ОАО «ИРП».

По фарватеру воспоминаний

О ТОМ, КАК ЖИЛИ – НЕ ТУЖИЛИ, В ОБЫЧНОМ – РАДОСТЬ НАХОДИЛИ



О жизни в деревне Луговой Битни – по рассказам сестер и братьев.

Хозяйство наших родителей считалось довольно зажиточным, особенно после того, как отец вместо избы, состоящей из горницы и кухни, построил пятистенный дом. Семья имела 3 коровы и около десятка лошадей. Для обработки пашни в страдную пору привлекались 2-3 работника, а это относилось отца к статусу крестьянина-середняка.

Имея два класса церковно-приходской школы и аналитический ум, отец был предприимчивым хозяином. Он приобретал и использовал сельхозмашины – жатки, лобогрейки, соломорезки и другие средства механизации. Вместе с родственниками и соседями отец имел ветряную мельницу.

В 1929 году во время коллективизации сельского хозяйства отец, не дожидаясь обострения отношений с властями, продал нажитое

Наш город очень быстро развивается и за последние десятилетия стал абсолютно неузнаваемым. Сегодня, глядя на застроенный центр, сложно представить, что не так давно здесь не было такого количества автомобилей, а люди передвигались только пешком или на гужевых повозках (по тогда еще грунтовым дорогам). Такую картину можно вообразить, только собрав по крупицам воспоминания людей уже ушедшей эпохи, свидетелей и очевидцев периода бурного развития Омска в XX веке. И благодаря воспоминаниям наших ветеранов, которые активно сотрудничают с газетой «Речник Иртыша», у нас есть такая возможность. Так, бесценные воспоминания Бориса Матвеевича Бутакова о детских годах и юношестве дают представление о том, какие у людей минувшей эпохи были ценности, в какое время они жили и, чему искренне радовались и удивлялись...

хозяйство, собрал своих ребятшек – Дусю 10 лет, Ваню 6 лет, Полю 5 лет, Кланю 3 лет, погрузил весь скарб на бричку, запряженную парой лошадей, и двинулся в город Омск. Сестрам запомнился деревянный кованный сундук и кошка, которую везли с собой в город.

Каким он был, наш старый Омск...

Семья переехала на пароме через Иртыш в районе Верблюжье – Красноярка. Переночевали в Красноярке и прибыли в город.

Поселились на улице Береговой, на берегу Оми, у одного из знакомых – Семена Марковича Минина. Здесь было ближе всего к Сенному базару (ныне Восточный торговый двор), около Шепелевского кладбища. Недалеко был и Центральный базар, что на улице Скорбященской (ныне Гусарова, теперь здесь торговый центр).

Через некоторое время, в 1930 году, купили дом из комнаты и кухни на улице Герцена 109 (позднее № 101), пристроили новую кухню и маленькую комнату. В этом доме родились Галина и я. Семья из 9 человек жила в тесноте, но не в обиде.

В городе наша семья одной из первых приобрела велосипед, патефон и, как тогда говорили, радиодуктор. В то время это были диковинные предметы. На велосипед даже выдавался регистрационный номер, который должен был крепиться сзади на седло.

Помню, в то время мне особенно нравилось проезжать на телеге по участку дороги от улицы Интернациональной до Драмтеатра, которая была вымощена кирпичом, в этом месте телега катилась плавно, без тряски, как сани по льду. Зато на мостовой от центра до 7-й Северной уж больно сильно трясло. На всех остальных улицах никакого покрытия не было, а потому была либо пыль, либо грязь.

Наш дом всегда был полон народу. Здесь постоянно или временно жили многие из наших двоюродных сестер.

Как я учился в школе юнг.

На речном флоте школы юнг были организованы в конце навигации 1943 года. В целом по стране в них обучалось 3000 мальчиков, потерявших родителей, а также детей речников.

Летом юнги плавали на судах, осваивая профессии плавсостава, зимой жили в специальных интернатах, а обучались в общеобразовательных школах. Юнги получали бесплатное форменное обмундирование, питались по нормам для учащихся ремесленных училищ и школ ФЗО.

В Иртышском пароходстве в военные годы была школа юнг, в которой обучались дети речников, оставшиеся без родителей. Она располагалась на стрелке Оми и Иртыша, где сейчас находится речной вокзал. Начальником школы была Фаина Ильинична Мондрис, воспитатели – Полина Яковлевна Чупина, Елизавета Ароновна Волкова. Нас там кормили, одевали во флотскую форменную одежду, водили строем на занятия в школу № 33 на улице Республики (теперь туда продлена ул. Ленина).

В летнее время мы проходили практику на судах. У школы был свой пароход «Омич» в составе НИРПА (Ниже-Иртышского пароходства). Численный состав школы был около сотни человек. Всем на «Омиче» мест не хватало, остальные юнги направлялись

на другие суда – «Байдунов», «Ударник», «Слепнев».

В 1946 году семь человек – Костя Букреев, Виталий Кулишкин, Джон Кресос, Борис Бутаков и другие были направлены на пароход «Ударник». Командовал пароходом Николай Васильевич Распутин. Нас разместили в носовом кубрике на деревянных нарах без постельных принадлежностей. Мы находили крапивные мешки, набивали их соломой и спали в теплое время в кубрике или на капеже около парового котла, или за трубой парохода. Коллективного котлового питания на пароходах не было. Юнгам выдавали

сухой паек, который мы поедали довольно быстро. После того питались в основном картошкой, которую жарили на чугунной плите камбуза, благо плита шуровалась углем круглые сутки.

В школе юнг учились братья Шуховы Анатолий и Николай, братья Хлоповы, Владимир и Николай Ланьков, братья Заки Нолик и Фолик, Владимир Дударев, Филимончик, Баженов, Староверов, Венья Богомолов, живущий в настоящее время в Домодедово под Москвой.

Из воспоминаний ветерана ИРПА Б.М. Бутакова.
(Продолжение следует).



Клуб Водников Омского судоремонтного завода. 1944 г.

СПЛОЧЕННЫЙ ЭКИПАЖ – ПОЛОВИНА УСПЕХА

(Окончание. Начало на 1-й стр.)



Повар Ю.Г. Лехнович.

А семейная обстановка на теплоходе «Лена-нефть-2023» существует не только в переносном, но и в прямом смысле этого слова. Николай Васильевич вместе с супругой на флоте проработали всю жизнь: сначала они были на «Родине», потом на «Чернышевском», а теперь на танкерный флот перешли. К слову, их сын Дмитрий тоже пошел по стопам родителей. Сейчас он работает II помощником капитана на танкере-химовозе в «Палмали».

– На данный момент проходит район, где случаются частые нападения сомалийских пиратов, рейс через Суэцкий канал из Индонезии в Тамань. Он у нас вырос на флоте. Окончил речное училище и морские курсы, после некоторого времени работал с нами на «Чернышевском» рулевым...

Николай Васильевич не скрывает, что не сразу одобрил решение сына. Он хотел, чтобы Дима пошел служить в полицию, но судьба распорядилась иначе.

– О своем выборе сын нисколько не жалеет. Флот ему нравился с детства. Наверное, как и всем нам, кто работает на «двадцать претей», – подытожил Николай Васильевич.

А. АБИТЕЕВА.
Фото автора.

К 300-летию города

ОМСК ИЗОБРЕТАТЕЛЬНЫЙ

Первый персональный компьютер был изобретен не американцами в 1975-м, а в 1968 году советским конструктором из Омска Арсением Гороховым. В авторском свидетельстве подробно описан этот «программирующий прибор», который имел устройство для решения автономных задач и персонального общения с ЭВМ. Сам автор назвал его «интеллектор», аналогов которого эксперты не нашли в мировой практике. Изобретение в соответствии с Международной патентовой классификацией назвали: «Устройство для задания программы воспроизведения контура детали» (авторское свидетельство № 38305). На промышленный образец изобретателю денег не дали. А в 1975 году американцы повторили решение Горохова.

Технический прогресс

САМЫЙ МОЩНЫЙ В МИРЕ ПЛАВУЧИЙ КРАН

Самый мощный плавучий кран в мире Svanep принадлежит голландской компании Ballast Nedam, а построено судно в 1991 году в Испании. Плавучий кран был специально создан для строительства моста Grote Beltbrug в Дании. С грузоподъемностью 8700 тонн Svanep является самым мощным плавучим краном в мире.

Уникальные возможности крана обеспечивают его работой по всем морям Европы, а также за ее пределами. В период с 1994-го по 1995 год плавучий кран принял участие в строительстве моста Конфедерации в Канаде. Позже был привлечен для строительства моста Эресунн между Копенгагеном (Дания) и Мальме (Швеция). После нескольких лет «безработицы» был доставлен в Роттердам в 2005 году, где эксплуатировался во время строительства шельфовых ветроэлектрических установок в Северном море. После устанавливал сваи в Ирландском и Северном морях.

Команда Svanep состоит из 40 человек и включает лоцманов, инженеров, крановщиков. Каждая операция мощнейшего плавучего крана – это историческое событие. Он имеет уникальную движительную установку – четыре движителя типа «Азипод», обеспечивающие точность перемещения.

Без сложнейшей канатной системы крана, которую изобрели еще в Древней Греции, чистой мощности установок было бы недостаточно. Стальной трос, пропущенный через несколько шкивов, увели-

чивает грузоподъемность крана в десятки раз. При подъеме тяжелейшего груза судно может крениться, поэтому капитан судна управляет механизмом, который выравнивает плавучий кран с помощью балласта. Иногда для дополнительной фиксации с судна выбрасывают четыре якоря, которые четко удерживают платформу крана.

Технические данные плавучего крана Svanep:

Водоизмещение - 20562 тонны;
Длина - 102,8 м; Ширина - 71,8 м.
Осадка - 6 м;
Скорость хода - 7 узлов;
Высота над палубой - 76 м;
Количество кают - 50;



ПРОЩАЙ, МЕХАНИК!

1 июля 2015 г. на 81-м году жизни скончался ветеран труда Иртышского пароходства

Козлов Борис Викторович.

Родился он в деревне Ильинка Омской области в многодетной семье, где было 9 детей. Его школьная учеба, взросление и служба в рядах Советской армии пришлось на 50-е годы.

А далее 38 лет своей жизни Борис Викторович посвятил реке и флоту пароходства. Так, начав свой путь кочегаром парохода «Совет», слесарем, масленщиком парохода «М. Калинин», затем работая III помощником механика пароходов «М. Калинин» и «Я. Свердлов». 16 лет трудового пути отдано им пассажирскому флоту. На теплоходе «Родина» он прошел путь от моториста до механика, затем работал механиком на пассажирском теплоходе «Чернышевский».

Сойдя на берег, до выхода на пенсию Б.В. Козлов успешно трудился групповым механиком цеха технической эксплуатации флота Омского ССРЗ и вел очень ответственную группу водоизмещаю-

щих пассажирских судов.

Где бы ни работал Борис Викторович, он везде был примером для всех, являлся профессионалом-механиком высочайшего класса, отличался

предельной скромностью, безупречной порядочностью и добротой, постоянной готовностью помочь товарищам. Заслуженно пользовался большим авторитетом у речников Иртыша.

За многолетний и примерный труд Б.В. Козлов награжден медалями: «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «Ветеран труда», значком «Победитель социалистического соревнования», а также множеством почетных грамот и благодарностей.

Ушел из жизни замечательный человек, надежный товарищ, патриот флота и пароходства, любящий муж и отец.

Светлая память о Борисе Викторовиче Козлове навсегда сохранится в наших сердцах. Выражаем глубокие соболезнования родным и близким покойного.

Администрация ОАО «Иртышское пароходство», Совет ветеранов.



ПАМЯТИ А.Н. ЖОЛУДЕВА



18 июня 2015 г. на 90-м году жизни скончался ветеран труда Иртышского пароходства

Жолудев Александр Никитич.

Родился он 18 февраля 1926 года в деревне Кузнецово Тевризского района Омской области в семье рабочего. В 1938 г. его отец, получив работу помощника шкипера в Нижне-Иртышском пароходстве, со всей семьей переехал в Омск. Так Александр Никитич, оказавшись в 1938 г. в Омске, посвятил 43 года своей жизни реке и флоту.

Начав свой трудовой путь 16-летним паренком в 1942 г. помощником шкипера баржи, в 1949 г. был уже командирован в Салехард для приема лихтера, на котором впоследствии сам работал шкипером. В его флотской биографии были пароходы «С. Разин», «Фильченко», «Перов», на которых он работал II, I штурманом и капитаном, а также теплоходы ОТА-886, «Ахмат», «Галицкий», где он нес службу III помощником механика, I штурманом-I помощником механика. Затем были теплоходы ОТ-2004, СТ-140, «Закамск», ОТА-939, где А.Н. Жолудев трудился капитаном-II помощником механика, далее работа продолжалась на скоростном флоте: «Ракета-225», «Ракета-127» в должностях капитана-дублера-II и III помощника механика. Последние 10 трудовых лет он посвятил себя обслуживанию спасательных средств.

Многие речники Иртышского пароходства знали Александра Никитича как отличного судоводителя и механика, умелого воспитателя и организатора, очень скромного, интеллигентного человека. За многолетний и безупречный труд А.Н. Жолудев награжден медалями: «За трудовое отличие», «Ветеран труда», «40, 50, 60, 65, 70 лет со дня Победы». Ушел из жизни классный специалист, любящий отец и дедушка. Светлая память об Александре Никитиче Жолудеве навсегда останется в сердцах всех речников, кто его знал и кто с ним работал. Выражаем глубокое соболезнование родным и близким Александра Никитича. Администрация ОАО «Иртышское пароходство», Совет ветеранов.

МЕТРОМОСТУ – 10 ЛЕТ!

18 октября 2005 года состоялась церемония открытия нового метромоста через реку Иртыш, по нижнему ярусу которого должны были пойти поезда метро, а по верхнему – автомобили. Строительство моста началось в 1993 году, однако было прервано и возобновилось вновь через 8 лет. Мост длиной 648 метров и шириной 32 метра выполнен на шести сборно-монокрипных опорах. Высота пролетных строений по всей длине составляет 7 метров с 6 полосами для движения автомобилей. При строительстве моста был использован способ надвигки пролетных строений. В России и СНГ такое решение использовалось впервые.



ХРОНОГРАФ

1.07.1751 – напечатан первый том самой первой в мире энциклопедии – Энциклопедия, или Толковый словарь наук, искусств и ремесел.

1.07.1917 – в России впервые осуществлен переход на летнее время.

2.07.2002 – Стив Фоссетт завершает первое в мире кругосветное путешествие на воздушном шаре.

3.07.1841 – английский астроном Джон Адамс объявил об открытии им планеты Нептун.

3.07.1897 – в результате многочасовых обсуждений в ресторане «Славянский базар» Станиславский и Немирович-Данченко решили создать народный театр.

4.07.1819 – из Кронштадта в кругосветное плавание отправились шлюпы «Восток» и «Мирный». Во время этой экспедиции был открыт шестой континент.

4.07.1862 – во время пикника Чарльз Доджсон начал рассказывать Алисе Лидделл историю о девочке, побывавшей вслед за кроликом в Стране чудес. Десятилетняя девочка стала настаивать, чтобы он записал всю историю. Доджсон последовал совету и под именем Льюиса Кэрролла написал книжку «Алиса в Стране чудес», которая вышла в свет в 1865 году.

УХОДЯТ ВЕТЕРАНЫ

В мае, июне 2015 года ушли из жизни наши ветераны:

Николай Николаевич Хоперсков на 78-м году жизни;

Фанна Михайловна Карманова на 61-м году жизни;

Александр Ильич Зайцев на 69-м году жизни.

Светлая память о ветеранах надолго сохранится

в сердцах всех, кто их знал.

Совет ветеранов.



«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: 13.07.2015 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00.

Заказ 1517. Тираж 615.