



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 14 (7929) * Четверг, 23 июля 2015 г. *

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Почти весь флот уже сдан в эксплуатацию. В 20-х числах июля после завершения большого объема модернизационных работ по оборудованию двойным дном в эксплуатацию был принят танкер «Ленанефть-2034». Это шестой по счету теплоход, где проводились подобные работы на слипе Омского ССРЗ.

Согласно постановлению Правительства РФ, до 1 января 2018 года все однодонные суда, занятые на перевозке нефтепродуктов, должны быть дооборудованы

Ход судоремонта

МОДЕРНИЗАЦИЯ ТОЛЬКО НАЧАЛАСЬ

вторым дном. Для того чтобы выполнить это требование, нам необходимо модернизировать по три «Ленанефти» ежегодно, а для этого потребуется много сил и огромные затраты. На усовершенствование одного теплохода уходит как минимум 20-25 млн. рублей и 8-9 месяцев времени. Уже в середине июля для установки второго дна на слип был поднят теплоход «Ленанефть-2010», а также началась подготовка доку-

ментов и расчетов для проведения модернизации на танкере «Ленанефть-2026», работы на котором начнутся только после завершения навигации.

Кроме того, во второй декаде июля Речному регистру был предъявлен теплоход РТ-837. Для того чтобы он мог работать в прибрежных морских районах, на этом теплоходе был проведен ряд модернизационных работ:

дооборудование надстроек и перепланировка всех жилых помещений, установка нового радионавигационного оборудования, а также более мощной буксирной лебедки, проект установки которой специально разрабатывался в Ростове-на-Дону по предложению ИРПА. Помимо этого, на теплоходе РТ-837 был выполнен большой объем корпусных работ, ремонт двигателей и ДРК.

Также стоит отметить, что впервые в летних условиях у нас будет проведено очередное освидетельствование танкера ТН-706 и его средний ремонт. Уже подана заявка на поднятие танкера в док, где впоследствии будет проведена дефектация корпуса и ДРК. До наступления осени планируется завершение всех ремонтных работ и предъявление танкера Речному регистру для получения классификационных документов.

А. ЖУРОВСКИЙ,
главный инженер ОАО «ИРП».

Встречи на рейде

ГЛАВНОЕ В РАБОТЕ – НИКОГДА НЕ УНЫВАТЬ

В этом году ожидание первого рейса для экипажа танкера «Николай Животкевич» весьма затянулось. А потому и настроение у всех членов команды, когда мы побывали у них в гостях, было не слишком радостное. Но несмотря на это никто не отказался с нами общаться, а старший помощник капитана М.Е. Брюханов в красках рассказал, чем ему запомнилась прошлая навигация, и с удовольствием поделился планами предстоящих работ.



Капитан А.В. Андреев.

В прошлом году экипаж танкера «Николай Животкевич» в первый рейс на Полноват отправился 17 мая. Доставив ценный груз потребителям, после распаковки в устье рек Казым и Горная Обь теплоход в порожнем состоянии дошел до Сургута. Оттуда с очередным грузом дизельного топлива отправился на север Ямало-Ненецкого автономного округа до муниципального образования Катровож. Позже «Николай Животкевич» несколько раз возвращался в Омск и после очередной погрузки вновь брал курс на Север, в Обскую губу, до мыса Трехбугорного. Но особенно экипажу запомнился последний рейс 2014 года. Это был самый сложный и ответ-

ственный рейс за всю навигацию – доставка и выгрузка топлива в Тамбее.

– Трудно было подойти к берегу, поскольку там нет причальной стенки... Чтобы не сесть на мель, мы сначала расставили буйки, а после для выгрузки нефтепродуктов соединили шесть 60-метровых авиационных шлангов и на мотоботе вывозили их на берег, – о сложностях, с которыми команда столкнулась в прошлом году, рассказал старший помощник капитана Максим Евгеньевич Брюханов.

К тому же осложняла ситуацию погода: шторм, шквалистый ветер постоянно пытались помешать вести необходимый контроль за шлангами и остойчивостью судна. И все-таки с заданием команда успешно справилась, и теперь тот рейс для нее – лишь один из самых ярких эпизодов прошлой навигации.

– Наш капитан, Андрей Викторович Андреев, очень опытный, он четко следил за ситуацией, за всеми действиями экипажа и давал точные указания. Поэтому и ушли мы из Тамбея, как говорится, красиво, – с восторгом завершил свой рассказ Максим Евгеньевич.

Еще бы, Андрей Викторович на флоте уже более 30 лет. И работать в северных широтах для него уже привычное дело, а богатый опыт и высокая квалификация – верные помощники.

После сложного, выматывающего все силы, рейса в Омск экипаж «Николая Животкевича» вернулся только в начале октября.

Помня прошлогоднюю напряженную работу, в этом году все члены команды были настроены решительно: трудиться с первых дней мая и до поздней осени. Но так сложилось, что навигация для команды «Животкевича» началась гораздо позже, чем они планировали: только 30 июня теплоход встал под погрузку перед первым рейсом.

Но, надо сказать, время ожидания также не было потрачено впустую – как раз в этот период завершили покраску всего теплохода. Когда мы побывали на борту танкера, работа еще кипела, но палуба уже сияла белизной и на солнце слепила глаза.

Всего в экипаже трудится 11 человек. На капитанском мостике танкера «Николай Животкевич» Андрей Викторович Андреев стоит уже 18 лет. Более 20 навигаций здесь работает старший механик Виктор Михайлович Толстых, а электромеханик Александр Викторович Резепин – ровно 15 лет. Также последние 9 лет за питанием команды следит повар Светлана Анатольевна Медютова. Третий год обязанности IV механика на теплоходе «Николай Животкевич» выполняет Алексей Витальевич Андреев (он однофамилец, а не родственник капитана, это поспешили отметить чуть не все члены экипажа). Вторую навигацию на этом танкере трудится старший помощник капитана Максим Евгеньевич Брюханов,



Моторист-рулевой С. Михайлов, старший помощник капитана М.Е. Брюханов, моторист-рулевой А. Найман и электромеханик А.В. Резепин.

на флоте он уже 13 лет, прежде работал на пассажирском теплоходе «Чернышевский». Также с прошлого года в экипаже остался моторист-рулевой Егор Бондарь. Нынче в команду влились только четверо: сменный помощник капитана Евгений Валерьевич Кравцов и трое рядовых – Сергей Михайлов, Алексей Найман и Владимир Романко.

У каждого экипажа есть свои отличительные черты: на одном из теплоходов объединяются и легко срабатываются люди творческие, на другом – заядлые игроки в шахматы или нарды, на третьем – команду объединяют общие интересы, будь то охота или рыбалка... Экипаж теплохода «Николай Животкевич» отличается спортивностью.

Никто не курит, и все придерживаются здорового образа жизни.

– Вот и новенькие спортсмены к нам пришли: Сергей – мастер спорта по жиму штанги лежа, а Алексей – тайским боксом занимается. Спортивный у нас экипаж, так и напишите... – попросил кто-то из членов команды.

Ну как говорится: сказано – сделано. Нам не жалко. Удачной навигации!

Александра АБИТЕЕВА,
Фото автора.



Танкер «Николай Животкевич» готов к напряженной работе.



IV механик А. В. Андреев и старший механик В.М. Толстых.

К 170-летию
Иртышского пароходства

СВИДЕТЕЛЬ СМЕНЫ ЭПОХ



Родился Михаил Ярунов во времена царствования Александра III, 5 июля 1889 года (по старому стилю), в городе Тюмени в семье водника. Отец его, Федор Михайлович, происходил из мешчан города Архангельска, по профессии был судоводителем – штурманом каботажного плавания. Ф.М. Ярунов был предан флоту всей душой, работал на пароходах «Владимир» и «Жабынь», а умер во время очередного рейса по Иртышу от сердечного приступа в апреле 1898 года, будучи капитаном товаропассажирского парохода «Фортуна» пароходства Курбатова и Игнатова. Как вспоминает в своем дневнике Михаил Федорович, именно отец обучал его и старшую сестру разным наукам, в том числе русскому языку и арифметике.

После смерти отца семья Яруновых жила в Тюмени на квартире у владельца домов Обрубова. Накопленных средств почти не осталось, мать не могла работать по состоянию здоровья, и старшая сестра бросила школу и устроилась продавцом в один из магазинов.



Брошенные пароходы в устье Омн.



Отремонтированный и подготовленный к началу навигации 1920 года омский флот.

В 1901 году Миша Ярунов окончил приходскую школу, а в 1905-м – Городское четырехклассное училище. Затем при помощи тети с дядей Мининых он смог поступить на учебу в Омск в низшее механико-техническое училище. Тогда оно находилось в здании, где позже расположилось Омское речное училище, на улице Рабфаковская, 1.

Осенью 1905 года в Омске вспыхнула эпидемия брюшного тифа. Работая на сельскохозяйственной ферме от училища, Миша тяжело заболел и революцию 1905 года встретил на больничной койке в лазарете. А после, поборов этот недуг, продолжил обучение.

В дневнике Михаила Федоровича читаем:

«Будучи воспитанником техникума в 1908 году я поступил в качестве практиканта на товаропассажирский пароход «Верный» Западно-Сибирского пароходства, это и было началом моей трудовой деятельности».

Именно так хочется охарактеризовать Михаила Федоровича Ярунова, поскольку он, как и многие его современники, волей судьбы стал очевидцем разных исторических свершений в нашей стране. В его жизни отчетливый отпечаток оставили эпоха революции 1905 года и время государственных переворотов. Он был участником национализации флота, трудился на благо страны в период Гражданской и Великой Отечественной войны... Через многое пришлось пройти, разное повидать...

Недавно в редакции и в музее славы омских речников в гостях побывала внучка Михаила Федоровича Надежда Константиновна Сусина. Прочитав книгу об иртышских капитанах, она искренне недоумевала, почему в ней нет ни слова о ее героическом деду, который всю жизнь посвятил работе на флоте и имеет почетные награды. Ознакомившись с личным делом и записями в дневнике, сделанными каллиграфическим почерком собственноручно Михаилом Федоровичем, мы решили восполнить образовавшийся пробел и рассказать читателям о жизни и трудовой деятельности капитана М.Ф. Ярунова.

Именно это первое плавание практикантом привило Михаилу Федоровичу любовь к флоту и дало необходимые знания для освоения судоводительской профессии.

От военной службы Михаил был освобожден, поскольку являлся единственным сыном в семье. И, возвращаясь на поезде из Архангельска с подтверждающими этот факт документами, 7 ноября 1910 года он услышал новость о том, что скончался великий писатель Лев Николаевич Толстой. Данное событие также отражено в дневнике Михаила Федоровича:

«Эта весть в вагоне пассажирами была воспринята с большой скорбью».

Впоследствии семь лет Михаил Федорович не раз был переведен из одного пароходства в другое и работал на разных судах. Февральскую революцию 1917 года он встретил в Омске, где, как отмечается в рукописях, сразу же образовался Омский совет рабочих и солдатских депутатов и союз водников «Судосоюз». Членом профсоюза речников Михаил Ярунов стал в том же году, а чуть позже общим собранием союза водников в Омске был избран депутатом в Совет рабочих.

8 февраля 1918 года вышел декрет о национализации флота – эта запись в дневнике М.Ф. Ярунова жирно подчеркнута красным карандашом. Без сомнений, для Михаила Федоровича это событие имело особое значение.

«Передача из рук судовладельцев в собственность государственного флота и всех судоводительских предприятий водниками Сибири была встречена с большим восторгом и одобрением. Я в это время являлся одним из старших на зимующем в Омске пароходе «Баян», в должности Ипомощника капитана, но капитана и вовсе не было. С самого начала учета и приемки судов, строений и имущества я усилил дневную и ночную вахту по охране судов, строений и имущества, в ночное время были назначены особые

обходные из числа команды, заслужившие доверия. В это же время я руководил ремонтными работами на пароходе «Баян». После того как документы по национализации были оформлены, пароход стал государственным народным достоянием, и навигацию 1918 года он открыл под советским красным флагом!»

Годом позже Михаил Ярунов стал свидетелем произвола белогвардейцев и, в частности, побега Колчака из Омска. Стрельба, которая велась на левом берегу и была слышна в центре города, обстрел белогвардейцами Иртыша и зимовочных помещений с колокольни Ильинской церкви, не пустые угрозы взорвать весь флот, шрапнели и пули, свистящие над головой, по счастливой случайности никого не задевшие... Все эти события, не забывая указывать даже мельчайшие подробности, Михаил Федорович Ярунов самолично описал мелким каллиграфическим почерком.

Сквозь строки видны его переживания за флот и товарищей, а также

груз ответственности, который на нем тогда лежал.

– Помню, дедушка рассказывал о том, что еще до победы Красной армии Колчака хотели прокатить по Иртышу. Уж не известно почему, но выбор пал на пароход «Баян» – тот самый, на котором работал мой дед. Но, славу богу, поездка не состоялась, в противном случае дальнейшая судьба Михаила Ярунова могла сложиться совсем по-другому, – вспоминает внучка Михаила Федоровича Надежда Константиновна Сусина.

Красная армия взяла город 14 ноября 1919-го и, как написал М.Ф. Ярунов в своем дневнике, «наступила пора самоотверженного труда по спасению брошенного колчаковцами флота и приведения его в надлежащее рабочее состояние».

Тогда он продолжил работать капитаном того же парохода «Баян», который впоследствии назывался «Алексей Буй». Его переименовали в память о расстрелянном белыми в 1918 году первом председателе Судосоюза и комиссаре по национализации флота Алексее Семеновиче Буге.

Затем Михаил Федорович был назначен капитаном на пароход «Витязь» вместо Василия Андреевича Чудинова, который погиб при обстреле парохода повстанцами на пристани выше Павлодара.

С августа по декабрь 1922 года М.Ф. Ярунов работал на судоремонтном заводе, а с 1924 года в течение пяти последующих лет руководил экипажем парохода «Пятый октябрь». Позже он возглавил пароход «Баррикадист», а затем некоторое время работал в Новосибирске. При разделении Западно-Сибирского пароходства на два самостоятельных управления: на Обское и Нижне-Иртышское М.Ф. Ярунов был командирован в 1931 году в распоряжение Иртышского управления речного пароходства в город Тобольск. Здесь он был зачислен техником в судоремонтную группу механико-судового сектора. При переводе управления в 1935 году в Омск Ярунова перевели в наш город на прежней должности. Буквально через год он уже был назначен инспектором надзора за судами пароходства. В 1937 году Михаил Федорович работал техником судоремонтной группы на Омском судоремонтном заводе им. Сталина, а еще через год вновь перешел на работу в управление Нижне-Иртышского пароходства техником по учету флота и судоремонта. В военные годы Михаил Федорович продолжал трудиться техником, а после – инженером теплотехнической группы механико-судовой службы пароходства.

– Мне он говорил, что в то время работал на реке, участвовал в перевозке хлеба по Иртышу. В годы войны дедушка сильно голодал, наверное, свою долю пайка чаще всего отдавал семье, из-за чего попал в больницу с диагнозом «дистрофия». Врачи думали, что его привезли из блокадного Ленинграда – настолько был изможден. Это говорит о том, что Михаил Федорович был очень порядочным человеком и честным до мозга костей. Даже голодая, не мог позволить себе взять и единой крошки из перевозимого продовольствия, – делится воспоминаниями внучка М.Ф. Ярунова.

Михаил Федорович работе на водном транспорте посвятил ровно полвека, более 20 лет он трудился на флоте помощником капитана и капитаном на разных пароходах.



Вступление частей Красной армии в Омск 14 ноября 1919 года (с картины К. Белова).

– За отличную работу и успешное выполнение заданий дедушку не раз поощряли почетными грамотами МРФ. Он был очень ответственным, порядочным человеком, и 29 ноября 1945 года его заслуженно наградили медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». Также среди наград есть медаль «За освоение целинных и залежных земель», и самая почетная для него – орден Ленина, которым его наградили в 1954 году. В то время вся атмосфера в стране была пропитана идеями социализма, и дедушке эти идеи были близки, хоть он и не являлся большевиком и вообще никогда не стоял ни в одной партии.

Михаил Федорович Ярунов был весьма образованным и интеллигентным человеком: он много читал, любил изучать разную литературу, всегда подчеркивал что-то важное для себя. Как вспоминают родственники М.Ф. Ярунова, он, словно на работу, ездил на ул. Декабристов, чтобы подписываться и покупать новые книги (в основном для внуков). За всю жизнь он собрал огромную библиотеку, имел полное собрание сочинений Ленина и Сталина. Еще М.Ф. Ярунов обладал интересной привычкой записывать все значимые для него события.

– У дедушки, можно сказать, вся жизнь записана в его тетрадь, – рассказывает Н.К. Сусина, – он конспектировал все интересующие его события. Помню, он мог спросить: «А ты знаешь, какая погода была в день, когда умер Ленин?» И сам же отвечал на свой вопрос, зачитывая когда-то заезженную фразу в одном из многочисленных дневников: «Когда умер Ленин – солнце померкло, вдруг на земле стало темно...»

Михаил Федорович был однолюбом, когда в 1945 году у него умерла жена, он больше никогда и не думал жениться. Всю свою жизнь посвятил дочери и десяти внукам: жил ради них, воспитывал и учил чему-то новому, дарил подарки и часто катал на пароходах.

Так М.Ф. Ярунову удалось привить внукам любовь к реке: один из них, Дмитрий Константинович Филиппов, очень хотел пойти по стопам

деда и стать капитаном. Окончив речное училище и поработав один год на флоте, он ушел служить в армию. Так получилось, что в Монголии, где проходила служба, Дмитрий подорвал здоровье и на флот вернуться не смог. Но он не сдался. Окончив НИИВТ, все равно связал свою жизнь с водным транспортом, работая долгое время в Тюмени.

Надежда Константиновна Сусина, одна из старших внучек Ярунова, ближе всех общалась с дедушкой при жизни, и о нем она хранит самые теплые воспоминания:

– Дедушка сам любил сладости и нас частенько баловал. Хоть и пенсия у него была небольшая, всего 60 рублей, постоянно дарил нам книги и конфеты. С ним всегда было очень интересно, Михаил Федорович умел хорошо и увлекательно рассказывать. Я запомнила его очень аккуратным и интеллигентным. В моих глазах он выглядел как настоящий аристократ – белые красивые густые волосы, ухоженная одежда, в нагрудном кармане у него находились часы на цепочке и маленькая расческа. Ей он обязательно расчесывал свои волосы и брови перед каждой прогулкой.

А центре города, на Красногвардейской улице. Для него было очень важно, чтобы рядом с домом находилась река. Пока он мог ходить – всегда прогуливался по берегу Иртыша, смотрел на воду и теплоходы. Сложно передать словами, насколько предан флоту был М.Ф. Ярунов. Надев форму речника еще в юношеском возрасте, он с гордостью носил ее всю жизнь.

– Если бы реку было видно из окна его квартиры, думаю, он бы от него почти не отходил, – с улыбкой произнесла Надежда Константиновна и добавила, – до конца своих дней дедушка ни разу не надел гражданскую одежду. Такой он был человек. У него имелся только черный повседневный китель и белый парадный, который он доставал на случай праздников. Зимой же он носил пальто, только шинель. Таким я его на всю жизнь и запомнила – благородным речником!

Александра АБИТЕЕВА.



В знак революционных заслуг Алексея Буга его именем назван пароход в Иртышском бассейне и улица в Черлаке. На снимке – пароход «Алексей Буй».

Знаете ли вы?

ФЛАГ РОССИЙСКИЙ ВПЕРВЫЕ ПОДНЯЛИ НА КОРАБЛЕ

...В 1634 году ко двору Михаила Федоровича прибыло посольство от голштинского герцога Фридриха III. Кроме дипломатических вопросов, посольство также решило вопрос о постройке на Волге кораблей для путешествия в Персию. Первый корабль, «Фредерик», был спущен на воду в 1636 году. Шел он под голштинским флагом, похожим на нынешний триколор. Так трехцветный флаг был явлен взору русского человека, но русским (или почти русским) он стал при царе Алексее Михайловиче. Он выбрал этот флаг для первого русского фрегата «Орел» вот почему: голландский строитель Давид Бутлер спросил у царя, какой флаг ставить на корабль. Своего флага у России еще не было, да и команда фрегата состояла целиком из голландцев, поэтому не долго думая решено было поставить флаг, идентичный голландскому, что, конечно, по меньшей мере странно. Вывод один: на «Орле» не было ни одного православного. Хотя корабль он и есть корабль. Корабельные флаги раньше были полной формальностью, их меняли перед заходами в порты – торговлю нельзя было подвергать угрозе. В общем, триколор впервые появился на русском корабле, грубо говоря, по случайности.

А. АЛИМОВА



ХРОНОГРАФ

4.07.1946 – Кёнигсберг переименован в Калининград.

6.07.1935 – ледокол «Садко» начал первую советскую арктическую высокоширотную экспедицию под руководством Н.Н. Зубова и Г.А. Ушакова в целях исследования глубоководных районов Арктического бассейна.

10.07.1981 – в военно-морском флоте США офицерам запретили ношение бороды.

11.07.1903 – по инициативе Королевского яхт-клуба ирландского города Корк состоялись первые гонки судов с паровым двигателем.

13.07.1728 – русский мореплаватель Витус Беринг отправился в плавание от берегов Камчатки на север. Во время экспедиции был открыт пролив между Америкой и Азией, названный его именем.

14.07.1933 – начинается арктическая экспедиция на пароходе «Челюскин», возглавляемая О. Ю. Шмидтом.

15.07.1988 – на экраны США вышел фильм «Крепкий орешек» с Брюсом Уиллисом в главной роли.

16.07.1643 – экспедиция голландского мореплавателя де Фриза (Maarten Gerritszoon Vries) открыла о. Сахалин.

16.07.1814 – первая публикация в печати (стихотворение «К другу стихотворцу») юного Александра Пушкина.

17.07.1918 – провозглашена Сибирская Республика.

19.07.1822 – французский учёный Жозеф Ньепс произвёл первую в мире фотографию.

20.07.1922 – начало деятельности Балтийского морского пароходства.

22.07.1806 – шлюп «Нева» под командованием Ю.Ф. Лисянского бросил якорь на Кронштадтском рейде, завершив первое русское кругосветное путешествие. На обратном пути «Нева» впервые в истории мирового мореплавания за 142 дня совершила безостановочный переход из Южного Китая в Англию. Через 16 дней в родную гавань вернулся и второй корабль кругосветной экспедиции – шлюп «Надежда» под командованием И. Ф. Крузенштерна.

23.07.1986 – Всемирный день китов и дельфинов.

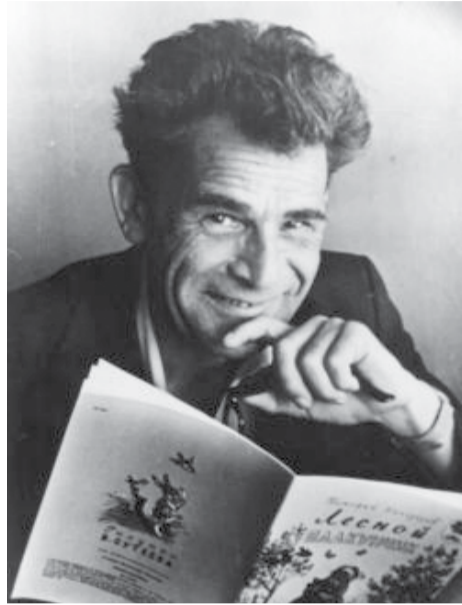
25.07.1980 – День памяти Владимира Высоцкого.

2015 год – Год литературы

ПОЭТ ИЗ КУБРИКА

Русский поэт Тимофей Максимович Белозеров – признанный мастер слова. Тираж его 74 книг уже превысил 17 млн. экземпляров. Имя заслуженного работника культуры России Т. М. Белозерова увековечено горельефом на доме по ул. Валиханова, а также в названии улицы в Омске, детской библиотеки на Левобережье.

В мае 2005 года в первый рейс ушел танкер, носящий его имя. Но далеко не все омичи знают, что Тимофей Белозеров был курсантом Омского речного...



Визитная карточка:

Тимофей Максимович Белозеров (1929-1986) – поэт, член Союза писателей России. Родился в с. Камыши Куртамышского района Курганской области в крестьянской семье. Окончил семилетнюю школу в с. Старо-Карасук Омской области, Омское речное училище. Работал мастером в литейных цехах судоремонтных заводов Барнаула и Омска, затем на заводе им. Попова. Одновременно писал стихи. Первая книга «На нашей реке» вышла в Омске в 1957 году. Т.М. Белозеров заочно окончил Литературный институт имени А.М. Горького, работал редактором на Омском ТВ. В 1962 году был принят в Союз писателей СССР и с 1968 года стал профессиональным литератором. Лауреат премии Омского комсомола, заслуженный работник культуры РСФСР. Автор более семидесяти книг, в числе которых «Цветные голоса» (1972), «Лесной Плакунчик» (1979), «Журавкин праздник» (1980), «Подснежники» (1982), «Лебедушка» (1986) и др. Общий тираж книг Белозерова – свыше 17 миллионов экземпляров. Умер 15 февраля 1986 года в Омске.

1948 год, сентябрь. Во внутреннем дворе училища собрались на построение курсанты-первокурсники. В сводной роте повзводно встали в паре будущие штурманы, механики, технологи, судостроители. Обмундирование еще не выдано, и гражданские одежды выглядели ох как бедновато. Заведующий учебной частью А. С. Раев зычно ознакомил курсантов с распорядком дня. От побудки в 7.00 до отбоя в 23.00. И тут же «обрадовал» подъемами по боевой тревоге и марш-бросками по ночному городу. «Вы теперь люди полувоенные! И это надо понимать», – закончил А. С. Раев.



Памятный камень, установленный в 2005 году нашему знаменитому земляку на аллее Литераторов (бульвар Л. Мартынова).



«Чтобы воплотиться в пароходы, строчки и другие долгие дела...»

...Учеба. К урокам после занятий готовились в аудиториях. Когда не хватало какой-то книги – шли в читальный зал. Там я однажды оказался рядом с Тимофеем Белозеровым. Возвращаясь в «кубрик», разговорились. Так я узнал, что он почти на три года старше меня, что рос сиротой. Поступление в училище считал большой удачей. И позвала его не романтика флотской службы – гнала послевоенная неустраиваемость, он уже был рабочим на станции Калачинская. Хотелось получить заводскую профессию, потому и пошел учиться на технолога. К занятиям подходил ответственно. В отличниках не значился, но и отстающим не был. Из многочисленных кружков предпочел фотодело. Потом в училищной стенгазете «Маяк» стали появляться его стихи.

Неожиданно, уже на втором курсе, затеялось новое дело: литературный кружок. Более десятка «поэтов» собрались на первое занятие. Преподаватель литературы Ю. Н. Колосова читала из журналов стихи, мы анализировали их рифмы, ритм. На одном из занятий читали свои «шедевры». Стихи Тимофея отличались простотой языка, отменной наблюдательностью. Однажды получили задание написать стихотворение на одну для всех тему. Лучшее стихотворение получилось у Тимофея. И, кажется на третьем курсе, он стал печататься в областной газете «Молодой сталинец» и в нашей – «Советский Иртыш». Не берусь утверждать, что этот литкружок был отправной точкой в его творческой биографии, но предполагаю, что лишним в познании основ теории стихосложения он не стал.



Омские писатели в гостях у экипажа танкера «Тимофей Белозеров». Автор статьи второй слева)

Так два речника вновь оказались в одной лодке. Багаж Тимофея Максимовича был огромен. К тому году уже было издано около 60 книг. Он был и остается всесоюзно признанным поэтом. На всех подаренных мне книгах Т. Белозеров писал одну и ту же строку: «Саше Токареву – в память о нашем речном училище!».

Александр ТОКАРЕВ, бывший редактор «Советского Иртыша»



Вечер памяти выпускника Омского речного училища поэта Т. Белозерова.

По фарватеру воспоминаний

(Окончание. Начало в № 13)

Новый этап: о жизни курсантов речного училища

В 1948 году я поступил в Омское речное училище на штурманское отделение. В училище были военно-морская подготовка, строевые занятия, духовой оркестр, которым много лет бесценно руководил капельмейстер капитан интендантской службы Дмитрий Николаевич Сафонов. Но главное – здесь хорошо кормили и одевали в добротную форменную одежду.

Большое значение уделялось общему развитию курсантов. Хорошо была развита художественная самодеятельность, хором руководил известный в городе композитор Юрий Лобков, плясать учил демобилизованный военный моряк Плотников, преподаватель английского языка. Все были увлечены



Долгое время горбуша служила единственным видом «техники» при погрузке и разгрузке.

танцами – в свободное время, на переменах... В актовом зале часто проводились вечера отдыха и почти еженедельно – танцы.

Также мы часто ходили на каток стадиона «Динамо», где пробраться в теплушку стоило больших усилий. Когда сейчас видишь пустующие стадионы, удивляешься, как изменились время и люди.

Некоторое время я играл в русский хоккей и даже окончил курсы судей. Лыжные соревнования проходили в русле реки Оми, там были лыжная база и лодочная станция, которая зимой служила раздевалкой.

Особой популярностью пользовалось в училище военно-морское многоборье. Наша команда, в составе которой были Громыко (старшина шлюпки и загребной), Богданов, Ермолов, Бердников, Бутаков, Молодых, Крысов, Худорожко и Васильев, неоднократно побеждала на областных соревнованиях ДОСААФ. Многоборье включало греблю и хождение под парусом на шестивесельных ялах, плавание, спасение утопающих, метание бросательного конца, флажный семафор, стрельбу из мелкокалиберной винтовки.

Первая плавательская практика нашей группы штурманов в полном составе проходила в 1949 году на учебном пароходе «Сталинабад», где капитаном был Ануфрий Николаевич Святлов. Вторую плавательскую практику в 1950 году я проходил на теплоходе «А. Покрышкин» вместе с В. Калентеевым. Мы были горды тем, что проходили практику на новом теплоходе. Стоит отметить, что теплоходы «А. Маресьев», «И. Кожедуб», «А. Покрышкин» пришли на Иртыш всего годом ранее. До этого речники имели только один буксирный теплоход «Анастас Микоян», правда по мощности (1600 л.с.) он почти равнялся этим трем (600 л.с. каждый).

После третьего курса предстояла практика на пассажирском флоте. На пароходе «Ленинград» служба отличалась отсутствием многочисленных работ по забуксировке и формированию составов. Зато пришлось испытать себя на погрузке-выгрузке тарно-штучных грузов, походить под горбушей и влечевую под мешками.

Однажды в Загваздино на меня нагрузили мешок с сахаром весом 100 кг (такая тогда была фасовка). Надо было подняться из трюма по трапу и тесовым мосткам и пронести груз до склада на берегу. Этот путь был преодолен с большим трудом. В глазах потемнело, я едва не упал. Вот такое прошёл крещение!

Осенью 1951 года весь 3-й курс – штурманы, механики, технологи, судостроители – отправился на



Группа штурманов 1948-1952 годов обучения. В третьем ряду второй слева Борис+ Бутаков.

стажировку на Восток. Мы ехали в «телятниках» (так назывались двухосные грузовые вагоны, в которых на стыках сильно трясло в отличие от четырехосных пассажирских «пудманов»).

На сколоченных из досок нарах, покрытых соломой, мы ехали из Омска до Хабаровска 14 суток. С интересом наблюдали за окрестностями. Особенно понравилась дорога в горах, по берегу Байкала, туннели. Дым от паровоза, особенно в туннелях, оставил на лицах слой сажи. По прибытии в Хабаровск в бане мы отскабливали эту сажу мыльницами – одним мылом она не смывалась.

Через год нас ждала еще одна стажировка – во Владивостоке. Возвращаясь оттуда в конце апреля 1953 года, по радио узнали о болезни товарища Сталина. При подъезде к Омску услышали о его смерти. Все были потрясены. Казалось, жизнь остановится на Земле... Так мы тогда думали.

В этот переломный для советского народа момент для выпускников училища началась новая жизнь. Нас ждала увлекательная работа на флоте. Но это уже совсем другая история...

Из воспоминаний ветерана Иртышского пароходства
Б.М. Бутакова.

Поздравляем юбиляров августа!**С 80-летием**

Гаврилову Зинаиду Павловну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

Аптрахимову

Сарифу Хусайнову, ветерана труда Омского ССРЗ.

Березину

Галину Константиновну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 75-летием

Кузину Валентину Васильевну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 70-летием

Кущенко Валерия Семеновича, капитана-наставника службы эксплуатации флота и безопасности судоходства.

Васильеву Галину Федоровну, ветерана труда Омского ССРЗ.

Квашнину Галину Павловну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 65-летием

Левченко Виктора Ивановича, начальника службы по безопасности мореплавания.

Чуянова

Владимира Яковлевича, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования РЭУ.

Бопина Эрика Сакеновича, вальцовщика корпусного цеха.

Анухова

Владимира Александровича, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 60-летием**Головина**

Владимира Ивановича, сменного помощника начальника ДОК-451.

Лихачева

Анатолия Васильевича, капитана-II помощника механика танкера ТН-72.

Орлова

Виктора Владимировича, капитана-I помощника механика теплохода РТ-780.

Квасова

Владимира Дмитриевича, старшего помощника капитана теплохода «Ленанефть-2034».

Архипова

Владимира Васильевича, трубопроводчика механосборочного цеха.

Овчинникову

Любовь Алексеевну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 55-летием**Ерехинского**

Сергея Михайловича, помощника механика плавкрана КПЛ-5-30.

Попову

Ларису Николаевну, заместителя главного бухгалтера.

Городовича

Владимира Васильевича, старшего помощника капитана-I помощника механика теплохода ОТА-964.

Мороховец Ирину Леовну, заведующую архивом.

Лиморенко

Олега Климентьевича, капитана теплохода «Беломорский-28».

Дутова Сергея Петровича, капитана-I помощника механика танкера ТН-706.

Чепурного Владимира

Ивановича, капитана-I помощника механика теплохода РТ-722.

С 50-летием

Зазуленко Галину Александровну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства

Федоткина

Александра Николаевича, механика-шкипера ББ-53.

Печкурова

Дмитрия Александровича, старшего помощника капитана теплохода «Григорий Усиевич».

Есина Олега Владимировича, моториста-рулевого теплохода РТ-675.

Ударцева Игоря Геннадьевича, старшего механика теплохода «Сергей Маякин».

Макулова

Зейнела-Габидена Туяновича, моториста-матроса ББ-53.

Казеку Олега Леонидовича, механика-старшего помощника капитана танкера ТН-706.

Белуосова Сергея Владимировича, I помощника механика-II помощника капитана теплохода «Ленанефть-2025».

Комлева Павла Валентиновича, сменного капитана-II помощника механика.

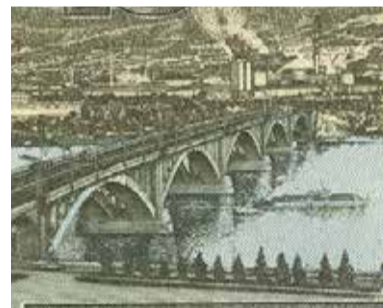
Поздравляем юбиляров августа! Пусть ваша жизнь будет долгой и радостной, а судьба не скупится на подарки и сюрпризы, точно так же, как август щедр на богатый урожай грибов в лесу и овощей на дачном участке!

Это интересно**ИСТОРИЯ О ДЕСЯТИРУБЛЕВОЙ КУПЮРЕ**

В начале 50-х годов в ГДР была построена небольшая серия из десятка пассажирских судов для СССР, предназначенных для работы на местных пригородных пассажирских линиях. Суда проекта 252 и 623 строились в городе Магдебурге, на верфи «VEB SchiffswertEdgarAndre». Построенные теплоходы получали названия в честь русских поэтов и писателей («Чехов», «Тургенев» и другие), а также в честь крупных рек СССР («Кама», «Нева», «Лена» и т.д.).

В СССР суда распределялись по разным пароходствам: на Каму, на Волгу, и в Сибирь – на Иртыш, Енисей и Лену. Среди «сосланных» в Сибирь был и теплоход «Некрасов», путь которого лежал в Иртышское пароходство. Но в дороге ему не повезло. В 1954 году при перегоне из Германии на Иртыш, во время шторма в Баренцевом море, у судна, которое вело «Некрасова» на буксире, лопнул трос – и «Некрасова» выбросило на песчаную косу. Через 12 часов теплоход «Некрасов» был спасен, как водится в результате героических подвигов, и в итоге вместо Омска судно направили в Красноярск – в награду спасавшим его речникам пароходства.

Но на Енисее теплоход преследовали хронические неудачи. По воспоминаниям начальника пароходства Ивана Антоновича Булавы, среди самых «позорных» страниц в истории судна – посадка на мель на реке Енисей прямо перед окнами кабинета начальника



пароходства. Причем если в первый раз – с туристами из Франции, то затем с внуком Ф. Нансена, который шел по следам своего знаменитого деда.

Речная жизнь «Некрасова» была недолгой и яркой. Ее закономерным финалом стало крушение судна осенью 2005 года в Дудинке. В тот рейс судно было загружено на все 146 процентов и, не вынеся такой запредельной нагрузки, в результате крена и попадания воды через открытые иллюминаторы перевернулось и затонуло. Среди погибших было два члена экипажа и 13 человек, сопровождавших груз и загрузивших судно сверх всякой меры – в два раза больше допустимого, как установило потом следствие.

А причем же здесь купюра в 10 рублей, спросит читатель. А притом.

Посмотрев внимательно на купюру, вы увидите теплоход, выходящий из-под Коммунального моста через Енисей. А прообраз этого рисунка – фотография того самого теплохода «Некрасов».

М. АРХИПОВ.

«РЕЧНИК ИРТЫША» - газета иртышских речников.
Учредители: ОАО «ИРТЫШСКОЕ ПАРОВОХОДСТВО», 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: 20.07.2015 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00. Заказ 1627. Тираж 615.

