



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 7 (7922) * Четверг, 23 апреля 2015 г. *

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

НОВОСТЬ ОДНОЙ СТРОКОЙ

ПОПУТНОГО ВЕТРА



Успешной работы и безопасного судоходства пожелать иртышским речникам сможет каждый, кто придет 30 апреля к 10 часам на стрелку Иртыша и Оми. По давно заведенной традиции здесь состоится официальное открытие 169-й навигации на Иртыше.

ПОД НОВЫМИ ИМЕНАМИ



«Профессор Шухов» и «Капитан Синчук» сдадутся в эксплуатацию и начнут свою работу в этом году два теплохода Иртышского пароходства. Танкеру «Ленанефть-2019» и буксировщику ОТА-970 присвоены имена заслуженных иртышских капитанов, которые широко известны среди речников, – это профессор, бывший капитан-наставник ИРПА Анатолий Иванович Шухов и бессменный в течение четверти века капитан ОТА-970 Вячеслав Станиславович Синчук.

ПОБЕДА ГЛАЗАМИ РЕБЕНКА



В конце апреля на первом этаже Управления Иртышского пароходства открылась выставка детского творчества «Победителям посвящается». В ее наполнении приняли участие дети и внуки работников акционерного общества. Всего на выставке представлено 19 оригинальных рукотворных работ. В мае выставку увидят работники Омского ССРЗ.

ДЕНЬ ПАМЯТИ И УВАЖЕНИЯ



8 мая руководители ОАО «Иртышское пароходство» и работники Управления почтут память о погибших солдатах и возложат цветы на гранитные плиты мемориала воинам-речникам, который располагается в центре городка Водников. На гранитных плитах 187 фамилий капитанов и матросов, слесарей и токарей, бакенщиков и докеров, которые не вернулись с полей сражений к штурвалам пароходов, в заводские цеха, в порты и пристани.

ДАЧНИКАМ НА ЗАМЕТКУ



Садовые маршруты в нашем городе начнут работать с 1 мая. Всего по 30 маршрутам для дачников и садоводов будут ездить более 80 автобусов, что на два автобуса и четыре маршрута больше, чем в прошлом году.

ПОДПИСКА - 2015

С 1 апреля во всех почтовых отделениях Омска и Омской области открыта подписка на второе полугодие 2015 года, в том числе на флотскую газету «Речник Иртыша». В подписном каталоге «Почта России» индекс нашей газеты – 53090.

Как и раньше, на страницах «Речника Иртыша» вы найдете репортажи, статьи, интервью, зарисовки о людях, заметки о событиях, которые будут происходить на Омском ССРЗ, в Иртышском пароходстве и учебных заведениях флота. Редакция намерена рассказывать о происходящем в нашем регионе, об интересных новостях в других бассейнах страны, о перспективах в речной отрасли.

Подписная цена на второе полугодие 2015 года с НДС: на один месяц – 16 рублей 00 копеек, на шесть – 96 рублей 00 копеек. Оставайтесь с нами!

Навигация – 2015

КАПИТАН СИНЧУК ВСЕГДА БУДЕТ С НАМИ



Вячеслав Станиславович Синчук.

Так и в этом году буксирный теплоход ОТА-970 под новым именем «Капитан Синчук» самым первым 15 апреля был принят в эксплуатацию, а экипаж заступил на весеннюю вахту в затоне Омского судоремонтно-судостроительного завода. План дежурных работ следующий: сначала необходимо вскрыть лед в акватории затона, обеспечивая при этом безопасность отстоя всех судов во время ледохода и в паводковый период. К 17 апреля экипаж должен обколоть ДОК и подготовить место возле слипа для спуска судов. Одновременно с этими работами команда «Капитана Синчука» будет освобождать от ледового плена те теплоходы, которые будут сдаваться в эксплуатацию в первую очередь, а это РТ-792, РТ-780. Затем «Капитан Синчук» будет в ДОК и на слип подгонять суда для подъема.

– Лед сейчас тяжелый, не пористый, а потому недостаточно хрупкий и откалывается большими глыбами, – прокомментировал начало дежурных работ Алексей Николаевич Меньщиков. На капитанский мостик ОТА-970 он заступил в прошлом году.

А костяк экипажа на этом теплоходе остался почти в том же составе, что и при капитане В.С. Синчуке.

Экипаж ОТА-970, которым четверть века руководил капитан В.С. Синчук, на протяжении последних 20 лет в числе первых открывал навигацию и заступал на дежурную вахту в затоне. Сейчас Вячеслав Станиславович, к сожалению, не с нами, но память о нем всегда будет храниться в сердцах речников, друзей и близких ему людей. В.С. Синчук очень ответственно и серьезно относился к дежурным работам, для него было честью выходить первым и подготавливать все условия в затоне для работы других теплоходов, он знал, что ему доверяют, и стремился выполнять свою работу на все 100 процентов.

6 лет с ним работал механик-III помощник капитана Вячеслав Владимирович Федоров, а старший помощник капитана – I помощник механика Александр Юрьевич Буров и повар Татьяна Викторовна Стокунова вместе с капитаном Синчуком трудились последние 7 навигаций.

– Очень хороший был капитан, командир и человек, всегда улыбочивый и приветливый, за несколько минут умел найти общий язык с абсолютно незнакомым человеком. В шахматы любил играть, а в кают-компании даже стол шахматный оборудовал ... Детей любил: когда мой внук приходил на теплоход или внучка Татьяны Викторовны, он всегда находил время с ними пообщаться, в рубку отводил, угощал чем-нибудь, – поделился воспоминаниями механик В.В. Федоров.

А капитан А.Н. Меньщиков продолжил начатую мысль:

– На заводе капитан Синчук пользовался огромным уважением, к советам грамотного специалиста всегда прислушивались, а на них он не скупился, помогал чем мог – и словом, и делом. Я счастлив, что попал именно на этот теплоход, и горжусь тем, что принял его после Вячеслава Станиславовича. Вместе мы не работали, но я хорошо его знал. К людям он всегда относился с уважением, а те в свою очередь и его безмерно уважали. До сих пор на теплоходе чувствуется особая атмосфера, созданная

прежним капитаном, и экипаж прекрасный, стабильный, в этом году всего двое новеньких.

– А из нашего экипажа только в армию уходят, и то потом часто возвращаются, – добавил А.Ю. Буров и с грустью произнес: – Вячеслав Станиславович был одним из лучших в затоне, специалист высокого класса.

– Мы все были у него под крылом и чувствовали себя в безопасности. У капитана все всегда было под контролем. Он по-отцовски относился к молодым ребятам, к каждому находил свой подход, одаривал вниманием. На праздники накрывали стол, на День речника обязательно шашлыки делали, он голубцы очень любил, и я частенько их готовила, – со слезами в голосе вспомнила годы работы с капитаном Синчуком повар Т.В. Стокунова.

Когда в течение нескольких лет вместе трудятся капитан, механик, старпом и даже повар – не такая уж редкость во флотских экипажах. А вот ситуация, когда нет текучки среди рядового состава, – исключительная. За 4 года на ОТА-970 рядовые практически не менялись: старший моторист-рулевой Андрей Сергеевич Холодняк и моторист-рулевой Виталий Валерьевич Абзалов на ОТА-970 работают с 2011 года, а для моториста-рулевого Андрея Борисовича Седельникова эта навигация здесь будет третьей. А вот II помощнику электромеханика-радиооператору Евгению Германовичу Дмитриеву с Вячеславом

Станиславовичем удалось поработать всего полторы навигации.

– У Вячеслава Станиславовича был свой подход: он никогда не повышал голос, не кричал, все спокойно объяснял, и его понимали. Иногда достаточно было только сурового взгляда, чтобы осознать ошибку. В день рождения любого из нас он обязательно собирал всю команду и лично поздравлял именинника, подарки дарил, – рассказал о своем прежнем командире старший моторист-рулевой А.С. Холодняк.

– Капитан всегда интересовался личными делами, все ли дома здоровы и все ли в семье хорошо, переживал. Старался поддерживать среди членов команды семейные, домашние отношения, – произнес В.В. Абзалов.

– И, надо сказать, у него это получалось, – продолжил мысль А.Б. Седельников, – Вячеслав

Станиславович всегда держал свое слово и выполнял обещания.

Экипаж уважал, ценил и любил своего капитана. Речники благодарны руководству Иртышского пароходства за то, что присвоение имени капитана Синчука теплоходу ОТА-970 стало возможным. Такое отношение команды говорит о многом, в том числе и о преданности своему командиру. И В.С. Синчук это несомненно заслужил добросовестной работой и полной самоотдачей делу своей жизни.

Вячеслав Станиславович ровно 40 лет посвятил работе на флоте. Он вырос в украинском селе в небогатой многодетной семье, вместе с ним росли еще шесть ребятшек. С юных лет всегда стремился к самостоятельности, и когда пришла пора подумать о выборе профессии, принял решение поступить в речное училище.

(Окончание на 2-й стр.)



Теплоход «Капитан Синчук» взламывает лед в затоне.

КАПИТАН СИНЧУК ВСЕГДА БУДЕТ С НАМИ

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Других водников в семье не было, но это не помешало ему влюбиться в речное дело всей душой. Ближе всего к селу, где жил Вячеслав, оказалось Киевское речное училище. Окончив его в 1974 году, по распределению приехал на Омский ССРЗ. Трудовую биографию начинал штурманом на теплоходе «Беломорский-10». Спустя четыре года В.С. Синчук здесь же, на флоте, повстречал свою будущую жену Надежду, которая работала матросом. С тех самых пор они всегда были вместе и более 10 лет работали в одном экипаже. С 1979 года Вячеслав Станиславович занимал должность капитана на разных толкачах: сначала это были ОТА-962 и ОТА-978, а последние 26 лет он бессменно руководил командой теплохода ОТА-970.

баржи в открытом море. От Нового порта до места назначения по реке Надым этот груз доставляли экипажи буксировщиков, среди них был и ОТА, которым управлял Вячеслав Станиславович Синчук. Его жена тогда работала вместе с ним и хорошо помнит те условия погрузки, которые их ждали в Новом порту. Разгружали морской транспорт на малых глубинах при постоянной опасной и крутой волне, при этом тогда умудрялись обходиться без причальных стенок и бухт для океанских судов.

После тех знаменательных рейсов капитан Синчук был награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

Кроме того, если говорить о наградах и достижениях Вячеслава Станиславовича – за

речного флота» и медалью «За заслуги перед флотом».

Своей работой он очень гордился и дорожил ею. Теплоход для Вячеслава Станиславовича всегда был вторым домом, а экипаж – частью семьи.

– Две наши дочки, можно сказать, выросли на теплоходе. Очень часто приходили в гости и всегда хотели помочь нам с отцом выполнить какую-нибудь флотскую работу. Он очень любил дело, которым занимался, часто общался и созванивался с теми, кто из его команды ушел на повышение. Всегда по-отцовски относился к мо-

лодежи, переживал и радовался малейшим успехам. Экипаж на его теплоходе почти не менялся, очень слаженно работали и понимали друг друга с полуслова, – поделилась воспоминаниями Надежда Ивановна.

За долгие годы безаварийной работы на флоте, в том числе и за успешные дежурные вахты, В.С. Синчук среди коллег давно прослыл настоящим асом. Потому что часто самые ответственные задания поручали именно ему.

– Он был виртуозом на рейде. Когда переводили флот с правого берега в РЭБ, а это были все громоздкие суда, габаритный ДОК, высокие краны, – самые сложные и важные перестановки доверяли капитану Синчку. Он с успехом передвигал их по малой воде, не повредив ни мост, ни теплоходы, – рассказал об одном из ответственных заданий капитана Синчука начальник службы организации перевозок и безопасности судовождения Юрий Иванович Тукиш.

Присвоить теплоходу имя его достойного капитана – действительно хорошее и



Старший помощник капитана-1 помощник механика А.Ю. Буров, механик-III помощник капитана В.В. Федоров и капитан-III помощник механика А.Н. Меньщиков.



Мотористы-рулевые В.В. Абзалов, А.С. Холодняк, А.Б. Седелников и II помощник электромеханика-радиооператор Е.Г. Дмитриев.

Работая на ОТА-962 и ОТА-970, капитан Синчук участвовал в доставке газовых труб большого диаметра на грандиозную стройку 80-х годов – Уренгой–Помары–Ужгород. Трубы для строительства газопровода, доставленные морскими судами самым коротким Северным морским путем, перегружали на речные

добросовестный и самоотверженный труд, за многолетнюю безаварийную работу ему было присвоено звание «Специалист высшего класса», также он не раз поощрялся почетными грамотами и был награжден медалью «300 лет Российскому флоту», значком «Отличник речного флота», нагрудным знаком «Почетный работник

правильное решение. Для экипажа, родных и близких В.С. Синчука, всех, кто с ним раньше когда-то работал, это событие стало очень важным и трепетным моментом в жизни. Как говорят речники: «Теперь еще один теплоход Иртышского пароходства обрел душу». Отныне на борту буксировщика вместо обезличенных букв и цифр будет заслуженно читаться имя его бывшего капитана – капитана Синчука.

Александра АБИТЕЕВА.
Фото автора.



Повар Т.В. Стокунова.

— В учебных заведениях флота —

ПРИЗНАНИЕ МИНТРАНСА

В феврале 2015 года в Сибирском государственном университете водного транспорта работала комиссия Министерства транспорта Российской Федерации по оценке компетентности университета в области подготовки членов экипажей морских судов в соответствии с требованиями Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты от 1978 года (с поправками). В работе комиссии приняли участие заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России В. Клюев; начальник отдела конвенционной подготовки, дипломирования и учебных заведений Федерального агентства морского и речного транспорта А. Назаров; представители ФБУ «Обской бассейн внутренних водных путей» и Обского управления государственного речного надзора Ространснадзора и другие. Комиссия проверила организацию учебного процесса в плане осуществления повышения квалификации и переподготовки лиц командного состава судов, состояние материально-технической базы, тренажерной подготовки, функционирование системы менеджмента качества. 12 февраля на итоговом заседании комиссии, которое проходило при участии ректора ФГБОУ ВО «СГУВТ» Т. Зайко и сотрудников университета, озвучено решение – рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации заключить соглашение «О признании организации и наделении ее полномочиями по осуществлению подготовки членов экипажей морских судов в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты от 1978 года (с поправками).

Информация «Росморречфлота».

К 70-летию Великой Победы

ОМИЧИ ПОМОГАЛИ ФРОНТУ

ЦИФРА

275

ТЫСЯЧ

посылка в годы Великой Отечественной войны было собрано омичами и отправлено на фронт для бойцов действующей армии.

В посылках были продукты питания, кисеты, носки, рукавицы. Трудящиеся Омска и области оказывали помощь фронту не только все увеличивающейся военной продукцией, но и личными сбережениями, на которые приобретались танки, самолеты и бронепоезда. На собранные средства были построены авиаэскадрилья «Омский комсомолец», танковая колонна «Омский колхозник», шесть бронепоездов.

В 1944 году труженики села Баженово Васисского района собрали 165 тысяч

рублей и передали их на приобретение пикирующего бомбардировщика Пе-2, который подарили своему земляку, летчику Семену Павловичу Золотареву. На этом самолете Золотарев совершил более 300 вылетов, сбил четыре истребителя, уничтожил более 43 самолетов на земле, значительное количество живой силы и боевой техники противника, за что был удостоен звания Героя Советского Союза. Нельзя забыть помощь тружеников Омска и области блокадному Ленинграду. Направлено было туда 82 вагона сливочного масла и на 10,7 миллиона рублей других продуктов. За годы войны омичи отправили фронту 20,5 тысячи полушубков, 68 тысяч пар валенок, 32,5 тысячи шапок и около 100 тысяч пар рукавиц.

Омичи жертвовали во имя победы самым необходимым, потому что помощь фронту была первым долгом, первой заповедью тыла.

ХРОНИКА

♦ За годы Великой Отечественной войны Омская область послала на фронт 286 639 человек. 144 тысячи воинов не вернулись с полей сражений, погибли в боях, пропали без вести, умерли от ран в госпиталях.

♦ В боевых действиях принимали участие сформированные в Омске шесть стрелковых, две кавалерийские дивизии, отдельная добровольческая стрелковая бригада, отдельная морская стрелковая бригада, две отдельных лыжных стрелковых бригады, два отдельных минометных полка, отдельный линейный батальон связи и другие части. Неувядаемой славой покрыли свои знамена такие соединения, как 308-я (120-я гвардейская) стрелковая Рогачевская Краснознаменная орденов Суворова и Кутузова дивизия, 178-я Кулагинская Краснознаменная стрелковая дивизия, 362-я стрелковая Верхнеднепровская Краснознаменная орденов Суворова и Кутузова дивизия, 364-я стрелковая Тосненская Краснознаменная дивизия.

♦ Омская область стала кузницей военных кадров. За годы войны только пять военно-пехотных училищ подготовили свыше 20 тысяч командиров стрелковых, пулеметных и минометных взводов. А количество военно-учебных заведений за это время возросло с пяти до двенадцати. Кроме того, в Омске размещались военный факультет 2-го Московского медицинского института и различные курсы.

Родина высоко оценила доблестный ратный труд воинов-сибиряков. 135 Героев Советского Союза, 35 полных кавалеров ордена Славы взрастила омская земля. Десятки омичей стали участниками Парада Победы на Красной площади 24 июня 1945 года. В числе Героев Советского Союза – три женщины. Это Мария Ивановна Долина, Нина Максимовна Распопова и Мария Ивонична Цуканова.

(Из «Книги памяти»).

Письмо
Победы

В БОРЬБЕ С НЕВИДИМЫМ, НО ОЧЕНЬ КОВАРНЫМ ВРАГОМ



В период службы
на Тихоокеанском флоте.

— Мой дедушка Умпелев Иван Федорович родился в 1927 году. Его детские годы прошли в селе Народное, недалеко от села Тарки. Семья была большая. У родителей росло семеро детей: пять сыновей и две дочери. Учились в местной школе, в которой было 4 класса. Дети, закончив их, ехали продолжать обучение в Татарку.

Когда началась Великая Отечественная война, отца большого семейства Умпелева Федора призвали на фронт. Весной 1942 года в дом Умпелевых поступала беда — пришла похоронка. В Книге памяти о моем прадеде — всего несколько строк: «Пропал без вести 2.05. 1942 года». Через год мобилизовали старшего брата Николая. Он воевал в составе действующей армии 1-го Белорусского фронта, был ранен и, в звании старшего сержанта, командиром отдела 350-го полка НКВД дошел до конца войны. Но это будет позже. А когда отца забрали на фронт, Иван бросил школу и пошел работать, чтобы помочь матери растить младших. В те годы мальчишки-подростки работали наравне с взрослыми: пасли коров и овец, косили сено, собирали его в стога, возили сено и зерно на лошадках, носили на себе полные мешки с зерном. Ну и, конечно, мечтали поскорей попасть на фронт, воевать с фашистами.

Ровно месяц назад редакция объявила конкурс «Победителям посвящается!» и обратилась к нашему подрастающему поколению принять в нем участие. И вот первый отклик. Нам написал внук участника Великой Отечественной войны, ветерана труда Иртышского пароходства И.Ф. Умпелева. Сегодня мы публикуем рассказ Кирилла и благодарим его за то, что он уже в столь раннем возрасте проявляет деятельный интерес к истории и военному прошлому своего деда.

В 1944 году 17-летнего Ивана свалила страшная болезнь — малярия. Дед выжил, сильно ослаб, исхудал. Не поправившись до конца, вышел на работу. Вскоре пришла повестка, и исхудавшим — кожа да кости, — он и отправился защищать Родину.

Война уже подходила к концу, и дед попал служить в Тихоокеанский флот, чтобы охранять границы нашей страны от японцев в Тихом океане.

Новобранцев погрузили в вагоны, следовавшие на Дальний Восток. Мой дедушка попал в учебный отряд подводного плавания. В условиях военного времени обучение длилось всего полмесяца. Далее служба продолжалась на подводной лодке «Щука». Выходили на вахту в море, в дозоры под водой — в районе города Находка. Следили за границей и территориальными водами, граничащими с Японией, ставили минные и сетевые заграждения.

После 3-месячной стажировки была набрана команда из 3000 человек и направлена в город Владивосток, где в бухте Золотой Рог были сформированы части, в одной из которых продолжал службу дедушка Иван на специальном корабле «Бородино». По приказу Верховного главнокомандующего И.В. Сталина эти военные части получили задание: курсировать по маршруту Владивосток (бухта Золотой Рог) — Японское море — Берингово море — берега США.

Достигнув Америки, наши матросы высадились на берегу США и жили в палаточном городке, выполняя особое задание — прием

кораблей союзного американского флота, обучение работе на военных тральщиках мин типа Т-283. Наши матросы не знали английского языка, а американцы — русского, но тем не менее общение и обучение проходило при помощи жестов, и все было понятно.



Дед Иван с внуками: Анечкой и Кириллом.

Пролив Лаперуза, находящийся между Японией и островом Сахалин и являющийся важной частью военного, а затем и гражданского морского пути, был заминирован японцами. С 1944-го по 1945 год военный минный тральщик Т-283, на котором старший матрос Умпелев служил мотористом, разминировал минные поля и очищал путь для дальнейшего прохождения судов нашего государства. Курс через пролив Лаперуза значительно сокращал морской путь для наших

судов, следовавших в Тихий океан.

Никакой спецтехники для поиска мин не было, а дно пролива было усеяно минами. На ощупь, при помощи трала, искали мины, с осторожностью поднимали наверх и расстреливали. Эту задачу выполняли команды шести кораблей-тральщиков.

Война подходила к концу, но до конца службы было еще далеко. Ждали писем из дома, писали домой. Специальная почта доставляла весточки от родных из дома и с фронта от брата Николая.

Дедушка вырос в сибирском степном поселке, и во время службы его поразили красота и величие природы родной страны на безбрежных просторах Тихого океана, края сопки Камчатки и Приморья, удивительный животный мир у берегов Сахалина и островов США.

И хотя не пришлось моему деду столкнуться и сразиться с врагом лицом к лицу в бою, как мечталось всем мальчишкам того времени, но молодые годы его были посвящены не менее важному делу — охране нашей Родины на восточном рубеже, сражению с невидимым, но коварным врагом — минами.

За службу на Тихоокеанском флоте мой дедушка получил благодарность от И.В. Сталина, был награжден медалью «За победу над Японией», медалью Жукова, орденом Отечественной войны II степени.

После окончания Великой Оте-

чественной войны служба деда не закончилась, а продолжалась до 1951 года. До 1947 года — военная служба, а затем — научно-исследовательская в районе города Петропавловск-Камчатский. После заключения мира с Японией корабли были полностью разоружены и отправлены в экспедицию, посвященную научным исследованиям от города Владивостока до далекого мыса Уэллен в Беринговом проливе. Группа ученых, прибывших из Москвы, руководила работой по замеру морских глубин, исследованию течений, занималась картографией, испытанием переговорных устройств на высотах сопки.

После войны и окончания службы дедушка вернулся домой в 1951 году и устроился работать в Татарской МТС на токарном станке. А спустя два года женился, и молодая семья обустроилась в Черлаке, а дедушка поступил работать в Черлакскую РЭБ флота, где ремонтировал теплоходы и грузовые баржи. Баржи курсировали по Иртышу, перевозили песок, соль, лес. Здесь дедушка проработал все годы и ушел на заслуженный отдых. За многолетний труд дед имеет много наград и благодарностей, а также награжден медалью «Ветеран труда».

Они с бабушкой вырастили двух дочерей и сына, стали дедушкой и бабушкой шести внукам и одному правнуку.

Я очень горжусь своим дедом! И желаю ему хорошего здоровья, а также встретить еще не одну победную весну!

Кирилл УМПЕЛЕВ,
учащийся 8-го класса
Черлакской школы № 1.

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

МОИМ ЗЕМЛЯКАМ ПОСВЯЩАЕТСЯ

Ремонтно-отстойный пункт Черлакского затона играл роль базового в перевозке грузов между Черлакской и другими мелкими пристанями: Татарской, Бердниковской, Солянской и Покровско-Иртышской. Пароходы прорезали прибрежную тишь громкими гудками да «перехлопыванием колёс». Пункт был невелик и размещался в деревянных помещениях, не имел механизации — и все работы выполнялись вручную. Корпуса металлических судов были клепаными, а баржи и паузки в 30-е годы были деревянными. На предприятии проводились работы по ручной клёпке, а также плотницкие работы по замене подгнивших брусев корпусов. Незначительный ремонт подводных частей судна производили в основном зимой в выморозках. Суда, требующие капитального ремонта, обсушивали и поднимали на кельи.

В начале 30-х годов возникла необходимость технической реконструкции предприятия, к тому же акватория Старого (Черлакского) затона стала мала для возросшего количества пароходов и барж. Это было причиной переноса в 1932 году Черлакского ремонтно-отстойного пункта с правого берега реки на левый, в старое русло р. Иртыш, называемое населением Дробышевской протокой. На новом месте началось строительство производственной базы, тогда же заложили жильё для рабочих. Так, 1932 год стал годом основания слободки речников — Затона.

В предвоенные годы на левом берегу Иртыша был построен механический цех с необходимым станочным парком, пилорама, плотцех, кузница, силовая с двумя электрогенераторами. Была освоена электродуговая сварка. В эти же годы строится общежитие для экипажей зимующих судов, медпункт, детский сад. Работало на предприятии к осени 1940 года — не менее 100 человек. Количество зимующего в Затоне флота было в различные годы разным. От нескольких деревянных барж и паузков до двух-трех десятков судов. Например, на зимовку 1939-1940 годов было поставлено всего шесть буксирных пароходов: «Каманин», «Громов», «Советская Конституция», «Сталинобад», «Омич», «Советский Север», а вот на следующую зимовку встало уже

Повидаться лишний раз было некогда.

Я теперь спешить горазд — только некуда.

А. Дементьев.

17 апреля 1915 года была официально создана Черлакская пристань.

35 судов! Столь быстрый рост судоремонтного предприятия не случаен, речной флот занимал всё большее место в перевозках продуктов, заготовленного сырья, а также использовался для ввоза промтоваров, горючих материалов и сельхозинвентаря.

Развитие производства требовало рабочих рук, а местное население было прочно привязано к колхозам и совхозам. Это предопределило состав рабочих: раскулаченные, ссыльнопоселенцы 30-х, «сидельцы» и переселенцы 40-50-х, а также демобилизованные и добившиеся паспортов жители близлежащих колхозов, не желающие расстаться с флотом матросы. Иногда специалисты: капитаны, механики, конторские служащие оказывались на предприятии не по своей воле. Так, бывший капитан земснаряда дед Шувалов вышел по амнистии 1953 года, имея срок за антисоветскую пропаганду — нелестный отзыв о тов. Сталине, а работавший у него на судне масленщиком В.Г. Колеватов, к этому времени пройдя через фронт и окончив речной техникум, дорос до директора... Русские, украинцы, немцы, татары и башкиры — «Вавилон».

Во время войны главным девизом речников стал лозунг: «Всё для фронта, всё для победы!». Трудились не покладая рук. Вот выписка из приказа № 32 от 30 апреля 1943 года о премировании:

— столяру Кункуль Р.М. за качественное исполнение и высокую производительность до 200 % по изготовлению лодок выдать ордер на мужские ботинки;

— токарю Чернышеву за высокую производительность до 200 %, за работу одновременно на двух-трех станках, также за хорошее руководство бригадой ледоколыщиков по проводке баржи и дебаркадера изготовить из материала мастерских полный сруб колодца, необходимый тов. Чернышеву;

— пильщикам Герасименко А.Н. и Войновой Е.И. за быстрое освоение специальности и высокую производительность отпустить по 30 кг картофеля каждой;

— рыбаку Елгину А.М. за первыполнение плана вылова рыбы в первом квартале и своевременную подготовку к весеннему лову в части изготовления ловушек выдать ордер на рабочий комбинезон из парусины.

В этом же году рабочие Затона внесли в фонд Красной армии 16 716 рублей, оказали помощь 20 семьям защитников Родины, выделив им 26 кубометров дров, 35 литров керосина, 27 пар женской и детской обуви, 33 пары детских чулок и носков.

Для многих речников Черлака примером является жизнь Ф.Н. Астафьева. Свой трудовой путь Федор Николаевич начал в 1928 году шестнадцатилетним рядовым матросом. Несколько навигаций ходил кочегаром, машинистом, помощником механика. А навигацию 1941 года начал главным механиком на пароходе «Литейщик Елизаров». Но началась война. Уже в ноябре Астафьев был призван в ряды РККА. Рядовым саперного батальона принял он боевое крещение в декабре сорок первого на Северном фронте. Всю войну прошел Федор Николаевич. Освобождал Ленинград, а также Петрозаводск, Мурманск и другие города Заполярья. Он был награжден орденами Красной Звезды, Славы III степени, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Заполярья», «За победу над Германией». Демобилизовался в декабре 1945 года. Далее были курсы в Омском речном техникуме, а следующей весной — первый послевоенный рейс механиком на пароходе «Каманин». На этом судне проходил он семь навигаций. В 1953 году механик парохода «Богдан Хмельницкий» Федор Николаевич Астафьев за долголетний и добросовестный труд был награжден орденом Ленина. Еще 11 лет проработал Ф.Н. Астафьев механиком парохода «Богдан Хмельницкий». Благодаря его заботам это судно стало одним из лучших в Иртышском речном пароходстве.

(Продолжение следует)

Сергей НОВИКОВ, доктор исторических наук,
профессор ОмГПУ.



— В одну из встреч с Владимиром Алексеевичем Филоновым разговорились о дачных делах. Оказалось, что Владимир Алексеевич картофель выращивает необычным способом. Суть его метода, с краткими моими комментариями, заключается в следующем.

Землю под картофель ни пахать, ни копать не нужно. Весною, как только земля сверху подсохнет, ее следует подрыхлить и выровнять граблями для сохранения влаги. Посадка производится в обычные сроки, но не в холодную землю.

Потребуется инвентарь:

Два колышка, шнур длиной метров 12-15, два бруска, скрепленные между собой в виде буквы Т (один — 70 см, другой — 30 см).

Семенной картофель (я применял сорта «Хозяюшка», «Ермачка», «Адретта», можно и другие) за 15-20 дней до посадки необходимо

Садоводам на заметку

Весна уверенно вступает в свои права, и вот на календаре уже последняя апрельская неделя. Дни постепенно становятся длиннее, а солнце прогревает все жарче. Заядлые садоводы и огородники давно с нетерпением ждут начала дачного сезона, многие из них наверняка уже во всеоружии и приготовили к посадке отборный семенной картофель. О том, как вырастить и собрать богатый урожай, поделился ветеран флота Иван Александрович Извеков.

прогреть при комнатной температуре для проращивания ростков. Последнюю неделю хорошо бы семена подержать на солнышке.

На участке, подготовленном для посадки картофеля, с любого края между колышками, в сантиметрах десяти от земли, натягивается шнур. Вдоль шнура на землю укладываются семенные клубни через 30 сантиметров друг от друга. Вблизи клубней

между рядами и 30 сантиметров между клубнями. Затем с помощью тяпки клубни закрываются землей. Образуются сплошные ровные невысокие гряды.

Когда появятся массовые всходы, их с «головкой» закрывают с помощью тяпки землей из междурядья.

При появлении вторичных всходов их также закрывают землей. Получаются ровные высокие гряды. Появившиеся во второй раз всходы следует опрыскать рабочим раствором торфогуминового удобрения «Флора С», а через две недели после этого — рабочим раствором «Фитоп-Флора С», приготовленным согласно инструкции. Они ежедневно доставляются в Омск из Бийска (ООО «Био-Бан»).

Если естественных осадков недостаточно, то в течение выращивания картофеля необходимо дважды увлажнять дождевальным устройством. Для сбора урожая ни лопата, ни вилы не потребуются. Необходимо надеть наколенники или плотные рабочие ботинки. Урожай картофеля легко извлекается руками из рыхлой земли в грядках, стоя на

коленях. В 2014 году, несмотря на неблагоприятные метеословия, картофель уродился крупный, сухой, гладкий и даже красивый, с тонкой, но не слабой кожурой.

Полагаю, такой эффект получается вследствие более быстрого прогревания клубней в грядках весной и хорошего доступа воздуха к ним в течение всего периода вегетации.

На фотографии не самые крупные клубни. Эти в основном длиной 14-16 сантиметров. Были и по 18 сантиметров.



Рекомендую и другим садоводам использовать способ В.А. Филонова по выращиванию картофеля, хотя бы сначала на небольшом участке.

Владимир Алексеевич, спасибо за хороший совет.

И. ИЗВЕКОВ, ветеран флота.
Фото автора.

Дата

60 ЛЕТ ОМСКОМУ TV

20 апреля 1955 года вышло постановление Совета министров СССР о строительстве в Омске типового телецентра. В мае этого же года была образована студия телевидения, а с июня начался показ собственных передач. В ноябре 1958 года Омская студия телевидения охватила своим вещанием город и сельские районы в радиусе 100 километров.

Весна в Тичивей гавани

На территории природного парка «Птичья гавань» в прошлом году завершено строительство детского культурно-досугового комплекса с зоопарком, включающим реабилитационный центр для птиц и выставочный зал с музеем природы парка. К 1 мая здесь откроется выставка птиц из Большереченского зоопарка, на которой будут представлены пеликаны, совы, павлины, журавли, фазаны, пустельги, утки, а в образовательных классах начнутся экологические уроки.

К 300-летию Омска планируется завершить экологическую тропу вокруг всего водоема, схроны для скрытого наблюдения за фауной парка, организацию дорожного движения с установкой знаков и разметкой проезжей части.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Военная служба по контракту в МО РФ на Дальнем Востоке с зарплатой от 30 до 70 тысяч рублей.

Подробности по телефону:
8(914)069-17-96.

Солдаты Победы

УЛИЦА ИМЕНИ ГЕРОЯ-РЕЧНИКА

За многие послевоенные десятилетия мы привыкли к названиям улиц, носящим имена героев Великой Отечественной. И зачастую уже не ассоциируем их с живыми людьми. Нам трудно представить себе прославленных воинов, легендарных людей в обычной повседневной жизни. Несколько лет назад улица Баррикадная стала носить имя Тимофея Щербанева.



Этого человека многие из речников хорошо знали. Знала его и я. Вспоминаю первую встречу с ним. В середине 80-х годов я, недавняя выпускница филфака ОмГУ, получила одно из первых редакционных заданий: написать очерк о Герое Советского Союза Т. К. Щербаневе. От одной этой мысли у меня уже бегали мурашки по спине. Мне почему-то казалось, что герой войны и разговаривать-то со мной не захочет, не то что делиться подробностями жизни и тяжкими воспоминаниями. На встречу с ним я шла как на Голгофу. На деле Тимофей Карпович оказался очень милым, простецким, человечным. Беседуя со мной, он волновался не меньше, чем я.

Мы часто встречались и общались по работе, ведь Тимофей Карпович был не только основателем музея Иртышской РЭБ, но и его хранителем, возглавлял общество охотников и рыболовов, вообще был очень активным общественником. Ушел из жизни Т. К. Щербанев в 1998 году. И вот теперь его имя носит одна из центральных улиц Омска.

А вот кто такой был Т. К. Щербанев, и за что ему в марте 1945 года было присвоено звание героя, нужно знать.

Курсант Тимофей Щербанев подал рапорт с просьбой отправить его на фронт уже в первые дни войны. В ноябре, после нескольких месяцев напряженной учебы на ускоренных курсах, в звании младшего лейтенанта его отправили на самый главный участок фронта — на защиту Москвы. Командиром взвода 123-й мотострелковой бригады в районе Нарофоминска он принял боевое крещение. За бои под Москвой Тимофей Карпович получил свою первую награду — медаль

«За боевые заслуги». А через три месяца при освобождении города Козельска — первое ранение.

После госпиталя молодой офицер направлен в 202-ю танковую бригаду Брянского фронта. Зимой 1943 года в боях на Орловско-Курской дуге он получил второе тяжелое ранение, а еще через полгода — третье. За ратный труд на одном из главных направлений военных действий Т. К. Щербанев был награжден орденом Красной Звезды.

В конце сентября 1943 года танковую бригаду, в которой воевал Тимофей Карпович, передислоцировали на освобождение левобережной Украины. В составе 4-го Украинского фронта под командованием генерала Ф.И. Толбухина десантная рота Щербанева участвовала в освобождении области. За освобождение города Мелитополя молодой офицер был награжден вторым орденом Красной Звезды. Здесь же, на Украине, он получил четвертое ранение.

В апреле 1944 года наши войска взламывали

оборону противника на Перекопском перешейке и южном побережье Сиваша. По заранее подготовленным саперами понтонам ночь на 11 апреля форсировал Сиваш и двинулся на город Джанкой. Успех операции во многом зависел от внезапности и оперативности наступления. Выполняя приказ, десант автоматчиков Щербанева на танках первым ворвался на окраину города. Неожиданность появления советских танков вызвала панику во вражеском гарнизоне. Противник бежал, бросая технику, снаряды. Подразделением Щербанева было уничтожено около четырехсот немецких солдат и офицеров, около двухсот взято в плен. Город Джанкой был освобожден. Немецкий бронепоезд и автоматчиков, пытавшихся вернуть город, десантники Щербанева, которым удалось прорваться к железнодорожной насыпи, разгромили.

Затем танко-десантная рота Щербанева продолжила свой путь освободителей уже в Крыму: участвовала в

штурме Сапун-горы, изгнании фашистов из Симферополя и Севастополя.

В районе Зуя, что северо-восточнее Симферополя, рота десантников перерезала шоссе на дороге Керчь — Симферополь, расчленив тем самым вражескую группировку. Противник в течение ночи пытался прорваться к Симферополю, совершив около 10 яростных контратак. В этом бою танко-десантная рота уничтожила 12 танков противника, около 400 гитлеровцев, 700 солдат и офицеров захватила в плен.

За мужество и героизм, проявленные в боях при освобождении города Джанкой и населенного пункта Зуя, командование представило лейтенанта Т. К. Щербанева к званию Героя Советского Союза. Оно было присвоено ему Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 марта 1945 года.

После освобождения Крыма танковую бригаду перебросили на прорыв обороны противника в Прибалтике. Здесь Т. К. Щербанев участвовал

в боях за освобождение Литвы, Латвии, в разгроме Курляндской группировки противника. 16 ноября 1944 года он был награжден орденом Красного Знамени. Здесь в пятый раз был ранен и здесь же услышал радостную весть: фашисты изгнаны с Советской Украины.

Потом был путь на Запад. Бои в Румынии, Венгрии и, наконец, счастливый день — День Победы, старший лейтенант Щербанев встретил его в Чехословакии.

Закончилась война, он решил связать свою судьбу с речным флотом. Восемь лет Герой Советского Союза был командиром роты курсантов Омского речного училища. С 1969 года Тимофей Карпович трудился в Иртышской РЭБ.

Вот таким он был — героем на войне, скромным тружеником в мирной жизни, никогда не бравующим своим званием и не требующим к себе повышенного внимания. Мы гордимся тем, что улица нашего города названа именем речника.

Н. ОЛЕНИЧЕНКО.

«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: 20.04.2015 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00. Заказ 935. Тираж 615.

