

Обь-Иртышский Водник



№ 4-5 (43-44) Июнь 2020 г. * * * ФБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ «ОБЬ-ИРТЫШВОДПУТЬ» * * * Выходит с января 2016 г.

ЦИФРОВАЯ КАРТА – ПРОПУСК В ЖИЗНЬ

Современная жизнь с ее стремительным ритмом диктует свои правила: именно эта ее стремительность заставляет нас уходить от бумажных носителей к электронным. Картографическая продукция в этом смысле не стала исключением. Все больше бумажных карт сменяются электронными: это гораздо удобнее, экономичнее в хранении и выгоднее.



Александр Викторович Шкуренко

В ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» от веяний времени не отстают: целый отдел трудится над оцифровкой карт. О том, как продвигается работа, что уже сделано, а что еще только предстоит, мы поговорили с начальником службы картографии и изыскательских работ А.В. Шкуренко.

– Александр Викторович, расскажите, пожалуйста, что такое электронная навигационная карта?

– Электронная навигационная карта, или сокращенно ЭНК, – это своего рода база данных, у которой есть содержание, структура и формат. Эти составляющие, в свою очередь, преду-

смотрены руководящим документом, который называется «ЭНК ВВП. Общие технические требования». Он был выпущен для использования в системах отображения электронных навигационных карт и информации, сокращенно СОЭНК/ЭКНИС. ЭНК содержит всю картографическую информацию, которая нужна для безопасного судовождения. По сравнению с бумажной картой электронная более полная: например, в ней могут быть дополнительные сведения о точных координатах местоположения судна, его курса относительно северного направления, скорости и так далее.

– Сколько лет ведется работа по оцифровке карт и сколько километров рек Обь-Иртышского бассейна за это время было обеспечено электронными картами?

– Работа по созданию ЭНК ведется в рамках действующих федеральных целевых программ «Глобальная навигационная система» и «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы». За время работы ЭНК в нашем бассейне созданы на 10896 километрах, что составляет 74,5 процента от общей протяженности путей, а ЭНК водных путей с гарантированными габари-

тами созданы на 5231 километре или 84,5 процента от общей протяженности путей с гарантированными габаритами.

– В текущем году работа будет продолжаться?

– Да, в этом году завершается действие федеральных целевых программ, о которых я сказал выше, и в планах – обновление ранее созданных ячеек ЭНК на участках рек Обь-Иртышского бассейна ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов общей протяженностью 1175 километров. В навигационный период русловым изыскательским партиям и специалистам нашей службы предстоит осуществить сбор материалов для обновления ЭНК на 763 километрах водных путей Обь-Иртышского бассейна. Оставшийся объем – 412 километров или 35 процентов от общего объема – будет выполнен сторонней организацией, которая относится к субъектам малого и среднего предпринимательства – таковы требования государственного контракта, в рамках которого проводится эта работа.



Т/х «Ласточка», закрепленный за РИП-18

Продолжение на с. 2

Речные перевозки

НАВИГАЦИЯ НА ИРТЫШЕ НАБИРАЕТ ТЕМП!

В связи с аномально высокими температурами в зимний период 174-я навигация для судов Иртышского пароходства началась раньше обычного – 7 апреля.



Дежурный т/х ОТА-964 освобождает суда от ледового плена

Именно в этот день первый дежурный теплоход ОТА-964 под руководством капитана Федора Александровича Лисса начал свою работу в затоне Омского ССРЗ. С задачей, которая была поставлена, – вскрытие ледового покрова затона и подготовка его акватории для работы других судов – экипаж справился успешно. Когда путь другим теплоходам был открыт, на помощь буксировщику пришли два толкача: РТ-722 и РБТ-301 – они подводили к доку и слипу теплоходы, нуждающиеся в весеннем слипании, а также обеспечивали безопасный отстой флота в весенний период.

Теплоход РТ-722, возглавляемый капитаном Михаилом Андреевичем

Пономаревым, 18 апреля, вслед за льдом, первым ушел в рейс с двумя баржами МП-3273, МП-3307 на погрузку песка в п. Соляное с дальнейшим отправлением на Тобольск. Следом ушла группа сухогрузных судов с песком на Тобольск: 22.04 – т/х РТ-790 (Владимир Петрович Стариченко) с двумя баржами МП-3278, МП-3322; 25.04 – т/х РТ-791 (Иван Владимирович Плиско) с двумя баржами МП-3281, МП-3268; 26.04 – т/х РТ-792 (Алексей Анатольевич Царев) с двумя баржами МП-3273, МП-3277. К середине третьей декады мая из Омска отправлено уже семь составов с песком (это около 30 тыс. тонн) назначением в г. Тобольск. Общий объем, запланированный к перевозке в данном направлении, составляет 60 тыс. тонн песка.

В первых числах мая из Омска вышли и нефтеналивные суда с грузом: АИ-92, АИ-95, ДТЛ в г. Ханты-Мансийск – ТН-727 (Алексей Владимирович Трушков), ТН-736 (Евгений Валерьевич Запорожец), ТН-741 (Олег Михайлович Яловец), ОТА-975 (Евгений Валерьевич Кравцов) с двумя баржами НБ-5, НБ-6 и РТ-778

(Александр Викторович Яковлев) с баржей НБ-14.

Экипажами как сухогрузного, так и нефтеналивного флота руководят опытные капитаны, за плечами которых не одна навигация.

На конец мая принято к перевозке более 30 тыс. тонн нефтепродуктов. В эксплуатацию введено более 25 ед. самоходного флота, 16 ед. нефтеналивного несамоходного флота и 15 ед. сухогрузного несамоходного флота.

На причале Омского НПЗ ежедневно производится отгрузка нефтепродуктов в танкеры. Этим судам предстоит осуществить доставку нефтепродуктов в труднодоступные районы ХМАО-Югры с ограниченным сроком завоза груза. На сегодняшний день отгружено более 13 тыс. тонн нефтепродуктов в рамках заключенного



контракта с «Газпромнефть – Региональные продажи».

В нынешний навигационный период флотом ПАО «ИРП» планируется осуществить перевозки с выходом в Карское море, Енисейский залив, Байдаракскую губу, а также перевезти песок, щебень, тарно-штучные грузы по Омской и Тюменской областям.

Публичное акционерное общество «Иртышское пароходство» на протяжении многих лет является надежным партнером нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих компаний, которые входят в группу «Газпромнефть», а также выполняет работы в рамках заключенных государственных контрактов с АО «Ямалгоснаб», ФБУ «Администрация «Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей», ГКУ ЯНАО «ГТК «Ямальский», АК «Ямал» и другими.

В навигационный период 2020 года публичное акционерное общество «Иртышское пароходство» в связи с вводом в эксплуатацию дополнительно двух танкеров «Ленанефть» после модернизации и с увеличением их провозной способности планирует увеличить объем перевозок. Наша навигация на Иртыше только набирает темп!

Елена Лукина, секретарь-референт ПАО «ИРП»

НА СЛУЖБЕ У РЕКИ



Инспекторы ГПК проверяют флот

Стр. 2

НАВИГАЦИЯ-2020



Земснаряд «Иртышский-504» готовится к работе на Севере

Стр. 2

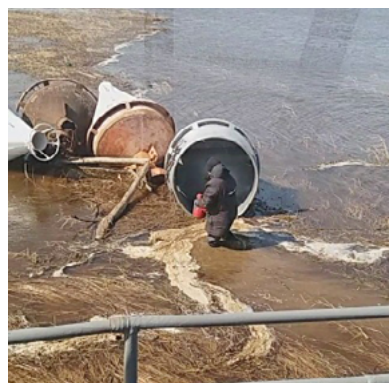
ЭХО ПРАЗДНИКА



Ветеранов поздравили на дому

Стр. 3

ПУТЕЙЦЫ ЗА РАБОТОЙ



Проснулись реки Заполярья

Стр. 5

На службе у реки

ИНСПЕКЦИИ ГПК ПРОВОДЯТ ПРОВЕРКИ

Проверки судов инспекциями государственного портового контроля в этом году начались чуть позже намеченных сроков – причиной стала сложная эпидемиологическая ситуация в стране, связанная с пандемией коронавируса. В первые две недели от начала проверок суда были проверены в Омском, Тобольском, Сургутском районах водных путей и судоходства. На сегодняшний день приступили к осмотрам в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком окружных управлениях водных путей и судоходства. На конец мая проверено 444 единицы судов и плавучих объектов, выявлено 438 нарушений обязательных требований по безопасности судоходства, выдано

178 предписаний на устранение выявленных нарушений, 18 судов попали под временное задержание до устранения нарушений обязательных требований. По результатам осмотров в Обь-Иртышское управление Госморречнадзора направлено 18 материалов для принятия мер административного воздействия на виновных должностных лиц, 10 материалов направлены в транспортную прокуратуру для принятия мер прокурорского реагирования.

При проверках судов инспекторский состав строго соблюдает меры предосторожности, связанные с эпидемией, используя средства защиты, маски, медицинские перчатки и дезинфицирующие средства.



Григорий Григорьевич Литвин, инспектор ГПК Омского РВПиС



Владимир Иванович Чекизов, старший инспектор ГПК Тобольского РВПиС



Олег Витальевич Пашков, старший инспектор ГПК Омского РВПиС

Новое оборудование

РИП ОСВАИВАЮТ НОВУЮ ТЕХНИКУ

Например, русловой изыскательской партии Сургутского района водных путей и судоходства предстоит выполнить 22 съемки на реке Оби. Делать это они будут с помощью нового современного оборудования: в распоряжение РИП поступили современные влагозащищенные планшеты и ГНСС-приемники, позволяющие использовать данные системы позиционирования ГЛОНАСС для получения точных координат. Применение новейшей техники позволит собирать качественную информацию для дальнейшего нанесения на карты: от точности данных зависит безопасность судоходства. Проведенные русловые изыскания показывают координаты передвижения СНО для корректировки судового хода, а также необходимость или отсутствие необходимости проведения дноуглубительных работ на лимитирующих участках судоходных рек.

Новейшее оборудование было приобретено в декабре. Всего закупили 7 единиц – этого достаточно для оснащения РИП всех филиалов. В течение ближайших двух лет запланировано приобретение эхолотов, которые также позволят дооснастить РИПы.

В настоящее время сотрудники русловых изыскательских партий осваивают работу с новейшим оборудованием, и готовы выйти в первые рейсы.



Программа развития

ЦИФРОВАЯ КАРТА – ПРОПУСК В ЖИЗНЬ



На катере «Промерный-5» изыскатели РИП-18 делают промеры реки

Окончание. Начало на с. 1

– Расскажите немного об алгоритме работы: как ведется сбор информации, что происходит потом?

– Работы по сбору материалов происходят в полноводный период навигации: как правило, они стартуют во второй декаде мая и завершаются в конце июля. В это время партии ежедневно выходят на участки для выполнения изысканий, которые в дальнейшем лягут в основу обновленных ячеек ЭНК. Отмечу, что погодные условия не всегда позволяют комфортно выполнять промерные работы. После того, как материалы собраны, они проходят первый этап обработки – так называемый полевой – затем передаются заказчику, проходят дополнительные проверки и сдаются для дальнейшей обработки и создания непосредственно ячеек электронных навигационных карт. На последнем этапе подготовленные и прошедшие проверку ячейки ЭНК передаются в фонд данных

Росморречфлота, который создан на базе ФБУ «Служба морской безопасности». Любой судовладелец может получить доступ к ячейкам ЭНК для дальнейшей работы, заполнив заявку на сайте ФБУ «Служба морской безопасности».

– Какую еще работу будете выполнять в 2020 году?

– На текущую навигацию запланирована работа по оплавыванию ранее созданных материалов ЭНК силами специалистов филиалов ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» совместно со специалистами нашей службы. Эта работа направлена на обеспечение соответствия плавучей и береговой обстановки на схемах НОСХ и ячеек ЭНК. Работа проводится в соответствии с письмом Федерального агентства морского и речного транспорта и распоряжением руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Р.А. Чеснокова. После завершения этой работы будет составлен технический отчет об оплавывании материалов ЭНК.

Будни судоремонта

НА ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ



Земснаряд «Иртышский-504» в доке Омского ССРЗ

В Омском районе водных путей и судоходства готовят к выходу земснаряд «Иртышский-504» (проект Р-36), на котором в межнавигационный период были проведены глобальные ремонтные работы. Судно прошлой осенью вернулось после четырехлетней работы на Крайнем Севере. На ремонтную кампанию с ним была запланирована серьезная работа – на земснаряде меняли санитарную емкость – работа практически ювелирная, ни разу до этого ее не проводили, и чтобы подступиться к самой емкости, пришлось разрезать часть корпуса, поскольку цистерна является его составляющей. Еще одним сложнейшим аспектом стал ремонт черпаковой цепи, чей общий вес составляет около 80 тонн. Произведено докование судна, выполнена

дефектация корпуса и двигательнорудового комплекса, окрашена подводная часть. Весь ремонтный процесс на «Иртышском-504» завершился к началу землечерпательных работ. Планируется, что земснаряд будет выполнять работы в Обской губе.



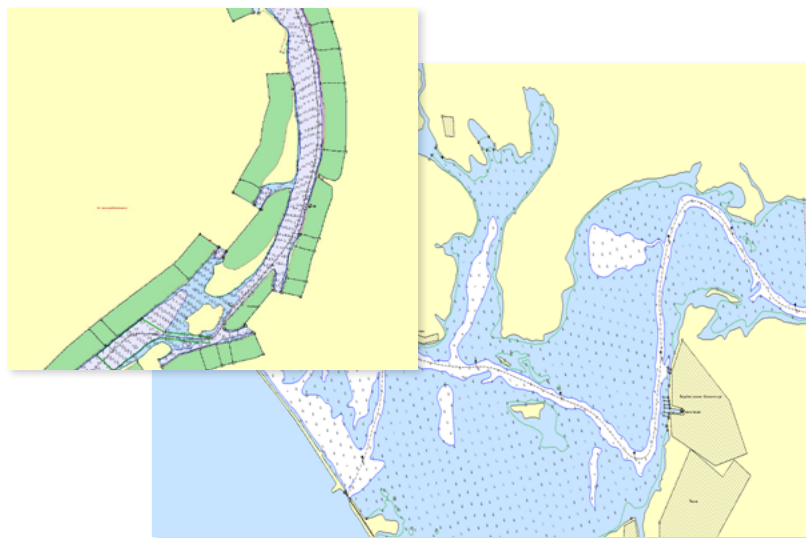
– Как вы считаете, за электронными навигационными картами – будущее?

– Безусловно! ЭНК в настоящее время составляются широким потоком и в будущем, несомненно, заменят карты, созданные на бумаге. Накапливается опыт создания карт, совершенствуются методические приемы их составления, интенсивно развиваются новые версии программных пакетов, которые используются для создания электронных карт. Приход электронной картографии в речную сферу приведет к повышению безопасности судоходства, особенно с учетом постоянно увеличивающегося грузопотока. А прогресс в этой области не останавливается, кажется, ни на минуту: на фоне постоянного совершенствования навигационных систем предлагаются дополнительные функции, унифицируются требования, разрабатываются новые стандарты. А это, в свою очередь, позитивным

образом скажется на безопасности судоходства, сохранности дорогостоящих грузов, окружающей среды, и в итоге – человеческих жизней.

– Спасибо, Александр Викторович, за интересную беседу, и удачи в работе!

Ирина Барауля



Электронные навигационные карты

УКАЗОМ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 2020 ГОД ОБЪЯВЛЕН ГОДОМ ПАМЯТИ И СЛАВЫ

Эхо праздника

МЫ ПОМНИМ О ВАШИХ ПОДВИГАХ!

Для каждого из нас 9 мая – это особая дата. И пусть нынешний год с его сложной эпидемиологической обстановкой не позволил нам отдать честь ветеранам так, как мы привыкли, – с возложением цветов и венков к памятникам и Вечному огню, с шествием «Бессмертного полка» и праздничным фейерверком – неважно, самое главное – что мы помним!

Память о подвиге – в наших сердцах, в рисунках детей, в рассказах внуков и правнуков. Благодаря этой вечной памяти в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» родилась идея праздничного плаката. С него



Михаил Константинович Жмуров

ветеранов поздравили с праздником их потомки, вспомнив по датам их боевой путь, рассказав о наградах, нарисовав рисунки, посвященные Победе. И пусть эти слова, рисунки и воспоминания навечно останутся на бумаге, чтобы еще раз выразить всю нашу неисчерпаемую благодарность за подвиг солдат и тружеников тыла, которые ценой своих жизней и утраченного здоровья подарили нам мир и свободу!

Но, безусловно, были и другие подарки! По традиции накануне Дня Победы путейцы чествуют ветеранов Великой Отечественной войны. К сожалению, участников боевых сражений среди тех, кто работал на путевых предприятиях бассейна, уже не осталось. А вот тружеников тыла от имени Совета ветеранов и руководства «Администрация «Обь-Иртышводпуть» 7 мая поздравили на дому.

Тем, кто с малых лет трудился на колхозных полях, животноводческих фермах, леспромхозах, – Ф.Н. Гончаровой, А.А. Гутовой, М.К. Жмурову, Э.В. Мальгиной, Н.П. Макаревиной, М.А. Созонову, Р.И. Смирновой, Д.С. Арканову, а также жителю блокадного Ленинграда В.Т. Кобылкину – вручили юбилейные медали «75 лет Победы», небольшие подарки. Учитывая сложную ситуацию с угрозой распространения коронавируса, подарки вручали бесконтактным способом.

Жизнь часто вносит коррективы в наши планы, меняя привычный порядок, но мы достойно своих героических предков и способны справиться с любой сложной ситуацией.

P.S.: Когда верстался номер, пришло печальное известие о кончине Ф.Н. Гончаровой. Выражаем глубокое соболезнование ее родственникам.



По фарватеру воспоминаний

ТЫЛ РАБОТАЛ НА ПОБЕДУ

В войну бакенщики Иртышского БУП и дрова заготавливали, и рыбу ловили – сдавали государству, и свою работу справляли – «держали» речные пути, обеспечивали беспрепятственную доставку грузов по рекам.

Окончание. Начало в № 3

Основными средствами навигационного ограждения в то время были плавучие и грунтовые вежи, да бакены «на керосине». Только в низовьях Оби, в Обской и Тазовской губах использовались металлические буйи и береговые навигационные знаки, освещаемые автоматическими ацетиленовыми фонарями. Там обслуживание судоходной обстановки осуществлялось гидрографическим судном «Штатив» и парусно-моторной шхуной «Гидрограф», но их матросам приходилось ничуть не легче, чем бакенщикам на гребных лодках.

Одним из тех матросов был будущий диспетчер Омского технического участка пути Сергей Петрович Токарев. Вот его воспоминания о тех годах: «Теплоход «Гидрограф», куда я был зачислен на должность матроса, в то время ходил на обслуживание обстановки в Тазовской и Обской губах до острова Шокальский. Работать приходилось очень много: грузили на борт баллоны с ацетиленом для навигационных знаков, газовую аппаратуру, вежи, подручные камни-валуны — и все это, конечно же, вручную, с борта на борт. Технология установки вех предполагала наличие у рабочих главного — физической силы. Ведь при установке плавучих вех часть из них надо было забить в грунт, потом завалить валунами, предварительно оплетенными веревкой, чтобы лучше держали веху. Вручную проводили и промеры глубин.

В первый рейс выходили сразу за льдом, чтобы успеть подготовить навигационные знаки до выхода флота».

Одним из таких рабочих Северной гидрографической экспедиции был Дмитрий Степанович Арканов, которого мы месяц назад поздравляли с 75-летием Победы. В 1943 году 18-летним парнишкой он устроился в экспедицию и к концу навигации стал матросом, а с лета 44-го – рулевым на «Гидрографе». Родина высоко оцени-

ла работу паренька в тылу, наградив Дмитрия Степановича медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.».

Команды земснарядов в основном состояли из женщин и подростков. В 1943 году в Павлодарский техникум пришел работать матросом-лебедчиком парового земснаряда «Иртышский-9» Георгий Петров – будущий знаменитый командир земснаряда «Иртышский-714», один из первоходцев Пура в 60-е годы. Ну а в 43-м ему было всего 16 лет...

«Экипаж земснаряда обеспечивал глубины на 270-километровом участке от Павлодара до Семипалатинска, – рассказывал потом Георгий Гаврилович. – По Иртышу везли стратегические грузы – белую огнеупорную глину для выплавки стали. В караване земснаряда насчитывалось 75 человек – в основном пацаны и старушки. Случалось, что за день мы разгружали на берег до 120 тонн угля. Везли его по трапу тачками, таскали горбушами. Потом во сне этот уголь снился... Занималась углем наша палубная команда из шести человек, расход топлива в сутки на земснаряде составлял 25 тонн... Война для меня прошла с угольной тачкой летом и с молотом в кузнице зимой. И все время с мокрой спиной, с темными кругами в глазах...»

В 1946 году Георгий Гавриловича Петрова наградили медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.». А в 2007 году одному из землесосов ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» было присвоено имя «Георгий Петров».

На «тыловом фронте» хлеб, мыло, соль, табак давали только по карточкам, но, чтобы получить их, приходилось выстаивать многочасовые очереди. Не хватало одежды, соли, ниток,

спичек, а на «чёрном рынке» цены в годы войны выросли в 20 раз. Не хватало даже тепла: на Севере в поселках дома отапливали тальником, а дрова берегли для пароходов, ну а, например в Омске, даже зимой квартиры, как правило, вообще не отапливались.

Тыл голодал, но для страны и фронта хлеб растил и собирал его до последнего колоска. В военные годы на земле, в колхозах, на току работали многие из тех, кто в дальнейшем пополнили ряды путейцев. Среди них М.К. Жмуров, Ф.Н. Гончарова, А.А. Гутова, Н.П. Макаревина, М.А. Созонов, Р.И. Смирнова – совсем недавно мы поздравили их с великой датой – Днем Победы.



Но как можно было вывезти хлеб из сибирской глубинки, где грунтовых-то дорог не было, а до «железки» сотни километров? И вот здесь первое слово было за речниками-путейцами. Вот когда воево «заработала» освоённая таёжная река Тара. Расчистив ее русло от накопившегося топляка, речники-путейцы, можно сказать, «переквалифицировали» реку: с 1934 года она таскала плоты, а в войну по ней стали из Новосибирской области вывозить зерно.

Только в 1942 году работниками Иртышского БУП были обследованы и подготовлены к эксплуатации 1422 километра водных путей на малых реках. Вдумайтесь в эту цифру, ведь по всем научным канонам на освоение

реки – от первых исследований до открытия судоходства – требуется примерно 5-6 лет! Но война навязывала другие темпы.

Немало было проблем и с упрямой Турой. Несмотря на то, что с ней «нянчились» с 80-х годов XIX века, эта река и в 1940-е годы показала свой строптивый характер. Вот только один примечательный факт. В 1941 году на Тюменской судовой верфи построили первые 16 торпедных катеров, которые первоначально предполагалось испытывать на Туре. Однако от этого варианта пришлось отказаться, поскольку весь Туринский фарватер был усеян топляком. В итоге катера погрузили на железнодорожные платформы и отправили в район Перми – на Каму.

Тем не менее, путейцы и капризную Тору заставили работать для фронта и тыла, а в 1943 году на ней был обустроен Тюменский рейд и построен мост.

Водолазная служба на Иртыше была создана в годы войны для очистки водных путей, в основном, от затонувших судов (старые деревянные баржи тонули довольно часто) и топляка, карчей. Тогда на весь Обь-Иртышский бассейн было всего два водолазных поста. Водолазы были в большом дефиците.

Один пост возглавлял опытный водолаз Василий Сергеевич Салтыков – фронтовик, попавший в омский госпиталь по ранению. Вторым постом руководил будущий ветеран ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Петр Михеев. Было ему тогда всего 18 лет...

«Мы прокладывали дюкеры через Иртыш под кабели связи, – вспоминал уже в 2000-е годы Петр Никитич Михеев. – Работали на сооружении подводных котлованов под мостовые опоры, бывало и лед взрывали. Про-

изводили мы и исследования водозаборов предприятий. Помнится, в Тавде из-за забивки водозабора остановился мощный комбинат, производивший авиационную фанеру «Дельта». Я, честно говоря, до того не верил в шпионов, но, спустившись там под воду, увидел своими глазами: строго охраняемый водозабор комбината был не просто забит разным мусором и тряпьем, да еще и зацементирован. Нам пришлось резать водопроводные трубы, менять фланцы – много работы там было...»

В войну речные суда, в том числе и путевые, работали, что называется, «до упора», до самой густой шуги, и до стоянок нередко добивались с погнутыми бортами и форштевнями. А то и вовсе оставались на случайных зимовках там, где вмерзали в лед. Так зимой 1944-45 гг. зимовал под Тобольском в наскоро вырытых землянках экипаж парохода «Ударник», а в Усть-Ишиме экипажи пароходов «Узбекистан», «Туркменистан» и «Правда». Конечно, Усть-Ишим – это не мыс Дровяной и не Се-Яха на Ямале, но и на омском севере экипажам и их семьям досталось ночей в промерзшем барке, дневного ремонта барж на морозе и вкуса горького хлеба с польнухой.

Где-то далеко на западе, огрызаясь, пытался на закат еще недавно победоносный фашистский вермахт, а здесь, в Обь-Иртышье, помогали его добывать речники. За голодом и усталостью, бытовыми трудностями и огромным напряжением в работе поднималось и крепло чувство приближающейся победы. Оно было как щит от невзгод, как общий талисман.

9 мая 1945 года стал днем не только великой радости, но и огромного невыразимого облегчения: победили! И хотя работы меньше не стало, но с души свалился тяжелейший груз.

После войны сотни работников Иртышского БУП были награждены медалями «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.».

Я помню! Я горжусь!

НЕ ДОШЕЛ ДО РЕЙХСТАГА 150 МЕТРОВ...

Чтобы сохранить память о ветеранах, которые подарили нам Победу, редакция открыла рубрику «Я помню! Я горжусь!» и приглашает читателей поделиться своими воспоминаниями об участниках войны и работниках тыла.

Вспоминает о своем де-душке Степане Степановиче Конькове его внук и полный тезка, которого назвали в честь деда-фронтовика, Степан Степанович Коньков, начальник РИП-9 Омского РВПиС:

«Фронтная дорога сер-жанта Конькова была трудной. Воевал в составе 5-й ударной Армии 230-й Сталинской дивизии 370-го стрелкового полка на 3-м Украинском и 3-м Белорусском фронтах. Служил разведчиком. Дед Степан прошагал почти всю Европу – до Берлина. 30 апреля 1943 года получил ранение в грудь, а 20 октября 1943 года был контужен. Лечился в госпитале, который находился в Польше. В 1944 году вновь получил ранение – в ногу. После выздоровления вернулся на фронт. И все-таки день Победы встретил на госпитальной койке: накануне моего деда ранили в Берлине, он не дошел до Рейхстага 150 метров. После войны работал плотником в бригаде.



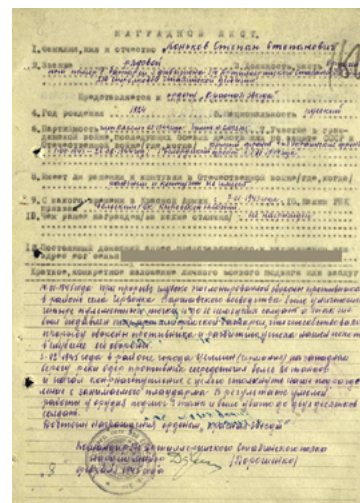
Своего героического деда я видел всего один раз в жизни, когда мне было лет 6. Детская память плохо сохранила эти воспомина-ния, но вот награды деда – три ордена Отечественной войны, орден Красной Звезды, медали «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией», а также все юбилейные – бережно хранятся в нашей семье. Хранится и наградной лист за подписью командира 370-го артиллерийского Сталинского полка гвардии майора Дорошенко от 8 февраля 1945 года, где он кратко излагает личный боевой подвиг С.С. Конькова: «14.01.1945 г. при



прорыве глубоко эшелонированной обороны противника в районе села Червонка Варшавского воеводства было уничтожено: четыре пулеметных точки и до 10 немецких солдат, а также был подавлен огонь артиллерийской батареи, что способствовало прорыву обороны противника и развитию успеха нашей пехоты в глубине его обороны.

5.02. 1945 г. в районе города Целлин (Германия) на западном берегу реки Одер противник сосредоточил более 20 танков и начал контрнаступление с целью столкнуть наше подразделение с занимаемого плацдарма. В результате умелой работы у орудия был подбит 1 танк и уничтожено до двух десятков солдат.

Достоин награждения орденом Красная Звезда».



К 75-летию великой Победы и 100-летию Омского ССРЗ

ЗАВОДЧАНЕ – ФРОНТУ

В статистическо-экономическом паспорте Омской области 1920 год зафиксирован как год рождения «судоремонтных мастерских Омского затона Нижне-Иртышского пароходства». Именно эта дата считается датой рождения Омского судоремонтно-судостроительного завода. Тогда же был заложен и поселок для работников водного транспорта, о чем свидетельствует памятная табличка в городке Водников. Сегодня, накануне дня начала Великой Отечественной войны, мы вспоминаем, как работал Омский судоремонтный завод в годы военного лихолетья.

В самом начале войны потоком хлынули в военные комиссариаты заявления от добровольцев, в том числе от речников – работников флота и берега. На плечи оставшихся работников Нижне-Иртышского пароходства свалились огромные задачи по перевозкам мобилизованных в Красную армию грузов. Необходимо было, как и прежде, снабжать продовольствием и топливом северян, перевозить эвакуированных, осваивать и выпускать военную продукцию. Ушедших в Красную армию речников заменяли женщины, подростки. Заботливыми наставниками молодежи стали ветераны труда. Война заставила их забыть о старости и болезнях, вернуться в трудовой строй. Стар и млад были одержимы одним желанием: дать больше продукции фронту!

На Омский судоремонтный завод летом 1941 года поступило много военных заказов, в том числе на постройку торпедных катеров. Коллектив завода столкнулся при освоении военных заказов с немалыми трудностями. В частности, бронелисты поступали сильно деформированными. Их приходилось выправлять, отчего нередко образовывались трещины. Были и другие недостатки, которые не сразу удавалось преодолеть. В целом же строительство торпедных катеров было освоено в сжатые сроки. Этому способствовал самоотверженный труд всех заводчан. Было принято решение срочно построить три цеха, превышающих по своим размерам общую площадь существующих. Ни проектов, ни материалов, ни специалистов для этого пароходство не имело. Чтобы ускорить дело, решили корпус цехов возводить деревянными. Работники заводууправления, пароходства, студенты города вручную рыли котлованы для фундаментов. Лес доставлялся на баржах и распиливался на своем лесозаводе. Кроме того, ломали старые деревянные баржи. Борты и палубы отдавали рабочим на дрова, а днища пускали на строительство

спеццехов. Новые цеха были сданы в эксплуатацию в первый же год войны, также были подготовлены специальные инструменты, штампы, шаблоны, приспособления и оборудование – все для выпуска авиационных фугасных бомб, огнеметов и бронекатеров – продукции завода военного времени.

Усилия, приложенные на выполнение задания 1941 года, были не напрасны – с ним пароходство успешно справилось.

К началу второй военной навигации 1942 года в пароходстве сложился острый дефицит судоводителей, судомехаников. Решение было найдено: многие суда перевели с лоцманской системы судовождения на штурманскую. Помощники капитана и лоцманы стали штурманами.

На пароходе «Ударник» родился патристический почин: «Всей семьей на пароход!». Экипаж парохода, в состав которого помимо механика и капитана вошли женщины и подростки, все военные навигации трудился слаженно.

На многих несамоходных судах создавались семейные экипажи: отец – шкипер, мать – помощник шкипера, дети-подростки – матросы.

Один из стендов Народного музея

речников посвящен экипажу парохода «Ударник», где с механиком М.Я. Щеклеиным трудилась вся его семья: жена Ульяна и дочь Александра – масленичками, сын Владимир – I помощником механика, еще одна дочь Анна – II помощником механика. Вместо ушедших на войну мужчин в команду пришли еще три женщины. Кочегарами работали Зоя Белобородова, Мария Лемберова и Полина Прокопьева.

Береговые работники работали, не жалея сил, сутками не отходили от станков, чтобы выполнить срочные заказы. Не отставали от них подростки. В сорок третьем году речной флот был переведен на военное положение. Тем, кто оступался, грозил трибунал. Но и без этого все понимали, что без крепкого тыла не может быть победы. С начала войны почти все самоходные паровые суда пароходства были переведены с твердого каменного угля на дрова. Это сказывалось на эксплуатационных показателях судов. Они, естественно, снизились. В рейсе команды судов большую часть времени, сил тратили на погрузку дров. На эту работу привлекались все члены экипажа под командой капитана. Прожорливые топки в сутки съедали до 50 кубометров.



Нам, ныне живущим, необходимо помнить всех, кто, не жалея сил, трудился на берегу и в судах в то невероятно тяжелое время.

В военные годы труд речников Иртыша высоко ценился Родиной. Нижне-Иртышское пароходство не раз выходило победителем в соревновании речников страны и заслуженно было награждено переходящим знаменем Государственного Комитета Обороны. А некоторые капитаны судов пароходства были награждены боевыми орденами.

Коллективный трудовой подвиг речников Нижне-Иртышского речного пароходства в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. был отмечен орденом Трудового Красного Знамени.



Военная продукция Омского судоремонтного завода

У ВОЙНЫ НЕ ЖЕНСКОЕ ЛИЦО?

Уже на второй день войны речники Нижне-Иртышского пароходства стали уходить на защиту Родины. Омичи буквально осаждали военкоматы с просьбой отправить их на фронт. Только на Омском ССРЗ поступило 527 таких заявлений.

Вопрос – кому работать на флоте? – отпал сам собой, когда место мужчин, ушедших в Красную армию, занимали жены, матери, сестры, подростки. Многие из них не имели флотских специальностей. Они за очень короткий срок научились нести матросские вахты, освоили профессии слесарей, сварщиков, пополнили бригады грузчиков. В годы войны главной трудовой силой в пароходстве стали женщины. Если в навигацию 1941 года в пароходстве работали 534 женщины, то в навигацию 1942 года на Иртышский флот пришли 1100 женщин. Из них на командных должностях: помощниками капитанов, механиков, шкиперов, их помощниками работало 56 женщин, матросами – 370, масленщиками – 253.

В годы войны первая женщина-капитан в пароходстве Вера Леонидовна Каргаполова командовала пароходами «Совет» и «Орджоникидзе». В навигацию 1943 года она работала с женским экипажем на пароходе «Байдуков». Механиком на судне была Нина Кабатова.

Много женщин и подростков пришло на завод. Благодаря самоотверженной работе коллектива завода специальные цеха были в основном построены в первый же год войны. Если раньше завод занимался только судоремонтом, то с началом войны встал вопрос о работе завода по двум направлениям: судоремонт и выпуск военной продукции.

Женщины судоремонтного завода активно участвовали в сборе средств на постройку танковой колонны «Боевые подруги».

Материалы подготовила Нина Олениченко

РЕКА ПРОСНУЛАСЬ!

Начиная с майских праздников на верхних участках водных путей Ямало-Ненецкого окружного управления водных путей и судоходства за приближающимся к Салехарду ледоходом почувствовалось дыхание «открытой» воды. Первыми от ледовых явлений освободились участки рек Большая Обь в районе п. Горки и Малая Обь в районе п. Мужы, которые являются южными пунктами базирования обстановочных теплоходов и откуда экипажи обстановочных бригад начинают нелёгкий труд по обеспечению безопасных условий судоходства на водных путях Крайнего Севера.

Двигаясь в среднем по 40–45 км в сутки, ледоход в районе п. Горки наблюдался в День Победы – 9 мая, в районе п. Мужы – на день позже. Учитывая, что на участке реки Большая Обь от посёлка Устрём до острова Пароходский, первой навигацию открывает экипаж обстановочной



В ожидании покраски

бригады, базирующейся на теплоходе «Луток» (капитан-путевой мастер Петрачук Юрий Викторович), работы по ремонту и покраске навигационных знаков начались сразу за прохождением ледохода.

Следующими, с разницей в один-два дня, к выполнению аналогичных работ приступили экипажи обстановочных теплоходов «Сова» и «Журавль» (капитаны-путевые мастера Доманов Валерий Александрович и Долгополов Владимир Анатольевич).

Сразу же после очищения реки Полуй от ледовых явлений, ожидая раннего возобновления речных пассажирских перевозок в границах Ямало-

Ненецкого автономного округа, на вверенные участки водных путей вышли обстановочные теплоходы «Иван Ковригин» и «Буревестник» (капитаны-путевые мастера Изгоршев Юрий Юрьевич и Богданов Андрей Сергеевич).



Путевая бригада северян за работой

Теплая погода весны, пришедшей на Крайний Север раньше средне-многолетних сроков, положительно сказалась на рабочем настроении экипажей обстановочных теплоходов, которые с энтузиазмом принялись за выполнение работ по выставлению и обслуживанию навигационных знаков. Есть уверенность, что «возрастной» флот как обстановочный, так и дноуглубительный, не подведёт, и задачи, поставленные перед коллективом ЯНОУВПиС, будут выполнены.

Александр Моргунов, заместитель начальника Ямало-Ненецкого ОУВПиС

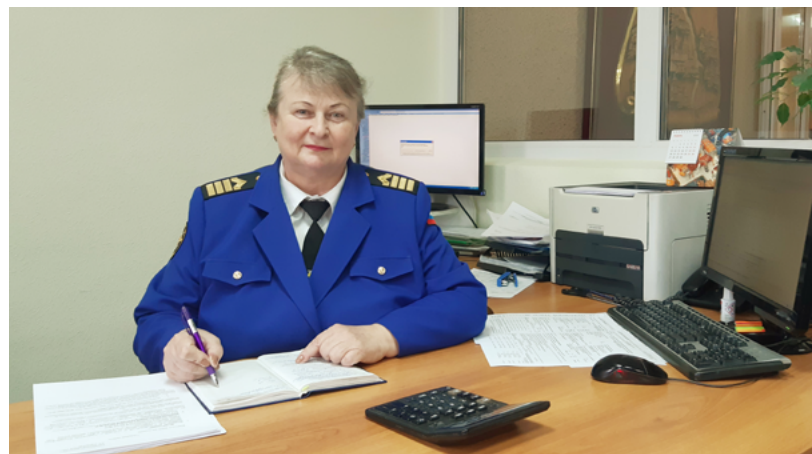


Установка плавучих знаков

С юбилеем!

НЕ МЕНЯЙТЕ ЖИЗНЕННОЕ КРЕДО!

13 мая начальник планово-экономического отдела Ольга Михайловна Борисова отметила свой 60-летний юбилей.



Ольга Михайловна родилась в с. Шарчино, Новосибирской области. В 1982 году, после окончания НИИВТ по специальности «инженер водного транспорта» как молодой специалист была направлена в омский порт, где начала трудиться инженером-технологом комплексного оборудования

отдела пассажирских перевозок и движения флота. Вскоре была переведена в экономический отдел, а с 2003 года назначена на должность начальника планово-экономического отдела. Все эти годы главные усилия в работе направляет на организацию надлежащей подготовки проектов документов пла-

нирования, обоснований и расчетов к ним. Ольга Михайловна грамотно руководит разработкой планов производственной, финансовой и коммерческой деятельности предприятия, лично координирует согласование важнейших документов планирования, представляет их на рассмотрение руководства предприятия, обеспечивает при необходимости их оперативное уточнение и дооформление. Большое внимание уделяет совершенствованию системы планирования деятельности предприятия, внедрению в процесс планирования современных программно-технических средств и оптимальному использованию их возможностей. При внезапных изменениях в деловой обстановке действует смело, с учетом формирующих ее факторов. Быстро принимая управленческие решения, организует их своевременную, полную и точную реализацию.

Ольга Михайловна – добрейшей души человек, с которым очень легко

и приятно общаться. Про таких, как она, говорят: «Люди к ней тянутся». Уважительно относясь ко всем без исключения, невзирая на статусы и ранги, любой разговор начинает со слов: «Здравствуйте. Как дела?» И это не дежурная фраза, а проявление интереса и заботы о каждом знакомом человеке. Всегда внимательно выслушает, подбодрит, подскажет, поможет и делом, и советом. Очень светлостро, порядочному и честному человеку с открытой душой – Ольге Михайловне – можно доверить все и ни на минуту не усомниться в ее искренности. Её трудно представить хмурой, она всегда улыбается и заряжает положительными эмоциями и хорошим настроением тех, с кем общается.

Работе на нашем предприятии Ольга Михайловна отдала всю жизнь, проработав более тридцати пяти лет. Здесь она заслужила благодарности, грамоты, звание «Ветеран

труда», а самое главное – огромное уважение коллег.

Коллектив АО «Омский речной порт» во главе с генеральным директором С.Г. Сандуловым поздравил юбиляршу:

«Уважаемая Ольга Михайловна!

Профессиональный подход к делу, активная жизненная позиция, требовательность в работе, и в первую очередь к себе, человеческое, доброе отношение к людям создали Вам заслуженный авторитет. Знания, оптимизм и вера в важность дела – Ваше кредо. Работа с Вами – это урок жизненной мудрости и мастер-класс профессионала высокого уровня. В свое дело Вы вкладываете душу и сердце.

От души желаем здоровья, счастья, удачи во всех начинаниях и пусть любимая работа всегда занимает особое место в Вашей жизни!»

Татьяна Падалко, начальник отдела кадров АО «Омский речной порт»

Под знаком плюс

С БОЖИЕЙ ПОМОЩЬЮ

Сколько раз такое слышали: чудом избежали неприятности, и это все с Божией помощью

В межнавигационный период АО «Омский речной порт» были проведены большие восстановительные работы на землесосе «Механик Шубин», плавучем кране «КПЛ-3», гидроперегрузателе «ПГР-21», а также капитальный ремонт теплоходов «Юрий Зинченко» и «РТ-364». Произведены смены кор-

пусов, ремонт главных двигателей и многое другое. Ремонтные работы велись с целью дальнейшего увеличения добычи, перевозки и переработки песка. Также руководство речного порта позаботилось о комфортном проживании экипажей, в связи с чем был произведен большой ремонт жилых помещений.

Все прекрасно осознают, что водные суда, как и любой другой вид транспорта, являются повышенным средством опасности. Поэтому ни для кого не будет открытием или удивлением, что такие важные средства передвижения, как водные суда всех типов, нуждаются в Божием благословении. Поэтому ру-

ководители АО «Омский речной порт», прежде чем начать работу в период навигации, пригласили отца Иоанна из Храма Казанской иконы Божией Матери г. Омска для освящения судов речного порта. На церемонии присутствовали и руководители, и экипажи судов. Отец Иоанн при освящении попросил Бо-

жьего благословения на суда АО «Омский речной порт», освятил суда во имя Святой Троицы и благословил экипажи судов на качественную и безаварийную работу в навигацию 2020 г.

Татьяна Падалко, начальник отдела кадров АО «Омский речной порт»



«РЕЧНИК – ПИРАТ, ОН ИЩЕТ КЛАД»

Таким «романтическим» ореолом овеяна профессия речника у одной из участниц нашего опроса, который мы приурочили к Дню защиты детей – дню детской непосредственности, громкого счастья, игр, шуток и всевозможных развлечений. Редакция не осталась в стороне от празднования и решила предоставить детям работников водного транспорта возможность порассуждать на тему: «Кто такие речники, и чем они занимаются?»



Мигунова Анна, 5 лет:

«Речники – это те, кто плавает на корабликах и лодочках, и ловят рыбу. Они записывают то, что делали, на память».



Дуракова Анна, 5 лет:

«Речник – это капитан. Его работа – рулить штурвал».



Дуракова Ольга, 3 года:

«Речник – это пират. Его работа – искать клад».



Олейник Мария, 6 лет:

«Речники – это дяди, которые работают на реке. Чем занимаются? Плавают на корабликах».



Смирнов Влад, 7 лет:

«Речники плавают по реке и ловят рыбу».



Смирнов Игорь, 5 лет:

«Речники плавают на кораблях и ловят рыбу».



Январева Дарья, 10 лет:

«Речники – это люди, которые работают на реке. Ухаживают за кораблями. Они не боятся ни ветра, ни холода, ни большой качки. Они вообще ничего не боятся. Начинают они следить за рекой, когда лед отходит. А когда наступает зима, они ставят корабли у берега и идут домой».



Чернова Полина, 4 года:

«Речники работают на реке и всем помогают».



Чернов Артем, 10 лет:

«Речники – это люди, работающие на речке, они ходят на теплоходе по реке, измеряют глубину и тем самым обеспечивают безопасность другим теплоходам».

Благодарим за помощь в проведении опроса Константина Жулина и Наталью Терещенко



О конкурсе детских рисунков, посвященном 75-летию Победы в Великой Отечественной войне, в котором приняли участие дети работников управления и всех филиалов ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», наша газета рассказала в прошлом номере. Жюри решило равнозначно оценить старания юных художников, и всем без исключения профсоюз закупил памятные подарки. Ребята получили наборы для творчества, состоящие из альбома, карандашей, фломастеров. Особенно приятно, что среди призов оказались детские книги о войне. Они подобраны в соответствии с возрастом ребятишек.

Еще один приятный бонус как для деток, так и для их родителей – подарки были вручены незадолго до любимого ими праздника – Дня защиты детей.



ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛАРОВ!

С 95-летием

Шлееву Елену Ивановну, труженицу тыла, ветерана труда Тобольского РВПиС.

С 90-летием

Жукова Анатолия Ивановича, труженика тыла, ветерана труда Омского РВПиС;

Колокольцову Ларису Дмитриевну, труженицу тыла, ветерана труда Ханты-Мансийского ОУВПиС.

С 85-летием

Понамареву Галину Яковлевну, ветерана труда ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»;

Беспярых Людмилу Васильевну, ветерана труда Омского РВПиС.

С 80-летием

Сазонова Петра Гавриловича, ветерана труда Омского РВПиС.

С 75-летием

Иванову Галину Александровну, ветерана труда ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

С 70-летием

Сохань Наталью Григорьевну, ветерана труда ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»;

Сапелину Галину Павловну, ветерана труда Омского РВПиС;

Пуконину Ирику Александровну, ветерана труда инспекции Российского Речного Регистра;

Иванову Антонину Терентьевну, вахтера управления ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»;

Зольникова Николая Петровича, ветерана труда Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Хаснудинова Рахимулла Сабировича, капитана теплохода «Лиман» Ямало-Ненецкого ОУВПиС;

Лаук Ларису Васильевну, ветерана труда Омского РВПиС.

С 65-летием

Брюхову Ларису Евгеньевну, ветерана труда ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»;

Корабейникову Людмилу Ивановну, ветерана труда ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»;

Сивкову Любовь Александровну, матроса теплохода «Голубь» Тобольского РВПиС;

Задубина Владимира Александровича, ветерана труда Тобольского РВПиС;

Булавко Владимира Николаевича, механика землесоса «Механик Шубин» АО «Омский речной порт»;

Уткина Анатолия Александровича,

заместителя начальника по флоту Ханты-Мансийского ОУВПиС;

Тамахину Катюру Чахваровну, ветерана труда Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Николаева Николая Ивановича, ветерана труда Омского РВПиС.

Красноперова Олега Владимировича, водителя автомобиля Тобольского РВПиС;

Желыбалову Надежду Алексеевну, главного бухгалтера Обь-Иртышского Российского Речного Регистра.

Плиско Владимира Ивановича, капитана-механика теплохода РТ-674 АО «Омский речной порт».

С 60-летием

Дегтярева Евгения Степановича, первого помощника механика ПК-5 Ямало-Ненецкого ОУВПиС;

Осипова Олега Алексеевича, столера столлярно-плотнического участка РМБ Омского РВПиС;

Корикова Виктора Яковлевича, слесаря-судоремонтника ЭМУ РМБ Омского РВПиС;

Карабухина Сергея Ивановича, старшего электромеханика землесоса «Ямал» Тобольского РВПиС;

Борисову Ольгу Михайловну, на-

чальника планово-экономического отдела АО «Омский речной порт»;

Гизатулину Гульфию Ибрагимовну, ветерана труда Омского РВПиС;

Костюкевича Ивана Валентиновича, моториста-рулевого теплохода «Водопад» Ханты-Мансийского ОУВПиС;

Верховского Ивана Ивановича, сторожа Ямало-Ненецкого ОУВПиС;

Тихонова Владимира Семеновича, главного консультанта по закупкам отдела снабжения и договорных отношений Сургутского РВПиС;

Бейнерта Александра Рубиновича, докера-механизатора участка ПРР ПБК АО «Омский речной порт».

С 55-летием

Зайцева Алексея Алексеевича, главного специалиста Ямало-Ненецкого ОУВПиС;

Тогачева Игоря Васильевича, механика теплохода «Луток» Ямало-Ненецкого ОУВПиС;

Макаренко Риту Владимировну, дежурного бюро пропусков РМБ Омского РВПиС;

Крюкову Ларису Викторовну, бухгалтера по учету ТМЦ АО «Сургутское судоремонтное предприятие»;

Лоскутова Сергея Эдуардовича,

старшего эксперта Обь-Иртышского филиала Российского Речного Регистра;

Клемешова Алексея Ивановича, старшего эксперта Тюменского участка Обь-Иртышского филиала Российского Речного Регистра;

Логинову Елену Васильевну, начальника отдела регистрации судов ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

С 50-летием

Исакова Александра Борисовича, II помощника капитана теплохода «Кобчик» Ханты-Мансийского ОУВПиС;

Шипилову Ольгу Владимировну, грузового кассира службы грузовой и коммерческой работы АО «Омский речной порт»;

Барышеву Наталью Михайловну, повара теплохода «Крохаль» Сургутского РВПиС;

Серебрякову Лидию Анатольевну, бухгалтера Сургутского РВПиС;

Фуфаеву Ирину Николаевну, повара теплохода «Ворон» Сургутского РВПиС.

Аминова Зинатуллу Рахмантуллоевича, рамщика столлярно-плотнического участка Омского РВПиС.