

2018 год в истории Одессы отмечен рядом знаковых дат. Нельзя пройти мимо 45-летия «Вечерки», не вспомнить о выходе, 60 лет назад, первой программы одесского телевидения. 185-летие Староконного рынка и 225-летие старейшего предприятия – судоремонтного завода достойны благодарности и добрых слов. Город живет людьми, событиями и памятью.

# ВЕЧЕРКЕ – 45

**Олег Сулов**  
главный редактор газеты  
«Вечерняя Одесса»

## Соответствовать времени.

### Опережать время

Большое видится на расстоянии. Оглядываясь на путь, который прошла газета «Вечерняя Одесса» за 45 лет, понимаешь, с каким запасом духовной прочности, с какими незыблемыми моральными принципами и профессиональными стандартами создавалась «Вечерка».

Это позволило ей стать независимой по образу мыслей. А ведь время требовало от газет быть «коллективным пропагандистом, агитатором и организатором». В «лихие 90-е», заплатив горькую цену за несгибаемость и несговорчивость, газета сохранила независимость. И уберегла право на собственный взгляд на то, что происходит в городе и в стране, сегодня, когда средства массовой информации рассматриваются как обычный актив, который можно купить, продать, подарить.

На днях коллега по журналистскому ремеслу сказала: «Вы делаете классическую газету». Прозвучали эти слова не как «обвинение» в ретроградстве, а как искренняя признательность за то, что

газета себе не изменяет. И это действительно так.

Мы, журналисты, каждый понедельник дежури на «горячем телефоне», общаемся с нашими читателями по волнующим их проблемам, получается отчет под рубрикой «Вас слушает «Вечерняя Одесса». Мы вас действительно слушаем! Каждый день в редакцию приходят посетители (с открытием бесплатной юридической приемной их стало еще больше), в наш адрес поступают письма — по электронной почте и в привычных конвертах. Часто вопрос, поднятый читателем, задает тему следующих публикаций газеты. Как раньше писалось — «письмо позвало в дорогу». И мы по этой дороге идем. Вместе с вами. «Вечерняя Одесса», как и прежде, системно занимается защитой интересов граждан. Сегодня это невероятно трудно. Но мы не отказываемся от этой работы, руководствуясь принципом «вода камень точит».

У «Вечерней Одессы» свой путь. Газета была и остается информационной площадкой, где человек неравнодушный, имеющий четкую гражданскую позицию, может предать публичности волнующий его вопрос. «Вечерка» всегда была сильна своими внештатными авторами. Эту традицию будем сохранять.

И главное. «Вечерняя Одесса» всегда старалась не просто соответствовать времени, но и опережать его. Читайте, пишывайте газету, советуйте, критикуйте, предлагайте, зовите в помощники и попутчики.

«Вечерка» — это наша с Вами газета!

**Евгений Голубовский**  
шеф-редактор газеты  
«Всемирные одесские новости»

## Газета пришла в каждый дом

В это утро, 45 лет тому, вышел первый номер «Вечерней Одессы».

Взял в руки свою трудовую книжку. Переводом из «Комсомольской искры» в «Вечёрку» я был принят за двадцать дней до выхода газеты. Тем же приказом Борис Деревянко зачислил в штат Семена Лившина и Диму Романова.

А первое задание от будущей газеты я получил еще в мае. Позвал меня Деревянко в кабинет (он был редактором «Комсомольской искры», я завотделом культуры) и рассказал, что Одессе наконец-то разрешают выпускать вечернюю газету на русском языке. Попросил меня помочь в поиске помещения редакции.

Горжусь, что уже в первом номере «Вечёрки» была моя статья — интервью с самым молодым капитаном ЧМП. Надо бы сейчас взять в руки первый номер газеты и проследить, как сложилась судьба капитана. Но я знаю, как сложилась судьба ЧМП, а поэтому руки опускаются. Кстати, одно из последних больших расследований, какие вел Борис Деревянко, было связано с судьбой пароходства. Мне всегда казалось, что именно это расследование кому-то очень помешало, и тогда Деревянко убили.

Но вернусь в 1 июля 1973 года. Нас два десятка человек. Мы амбициозны. Хотим

создать лучшую газету не только в городе, но и в стране. У Деревянко множество идей. Газета не для обкомов, горкомов, а для читателя. Да и у каждого из нас, а это — Люда Гипфрих, Володя Гоцуленко, Гена Швец, Сема Лившин, Дима Романов, Витя Лошак, Валерий Барановский, Ира Пустовойт, Миша Ильвес, Миша Рыбак — есть идеи...

Газета должна быть острокрытой. Для этого создается экипаж «Антилопы-Гну» во главе с Лившиным.

Газета должна защищать обиженных властью. Вспомните, как газета вступалась за учителя Палтышева, за капитана Никитина, художника Дульфана...

Газета должна воспитывать любовь к своему городу, его истории, его людям. Так возник отдел «192 ступени», которые два десятка лет вел я, куда привел лучших краеведов города, таких как Григорий Зленко, Александр Розенбойм, Сергей Лушчик, Сергей Калмыков, Олег Губарь.

Добились ли мы результата? Думаю, что да. Газета пришла чуть ли не в каждый дом. Мы старались быть компетентными в том, о чем пишем. Главной бедой сегодняшней журналистики мне кажется неподготовленность молодых журналистов к тому, о чем собираются писать.

У каждого из нас были взлеты и падения. Помню, как на год Деревянко лишил меня фамилии в газете. Подписывался придуманным им псевдонимом — Евгений Волошко. Кстати, я очень благодарен ему за это. ЦК компартии Украины принял постановление, по которому Деревянко получал выговор по партийной линии, а я, беспартийная сволочь, должен был в 24 часа быть уволен. Дело в том, что я написал очерк об удивительном человеке по фамилии Снегов, прошедшем ГУЛАГ, выжившем, никому ничего не простившем. Все я знал про него, кроме одной детали. Он дал публично пощечину самому Шербицкому. Вот этот очерк, кем-то отправленный в Киев, и вызвал ярость.

Деревянко выговор получил. Меня не уволил. И мы продолжали работать дальше. ♦

**Леонид Передерий,**  
ветеран Судоремонтного завода  
«Украина», инженер-изобретатель, автор  
200 изобретений, Лауреат конкурсов  
инновационных проектов 2014, 2018  
годов, краевед.

# ОДЕССКОМУ СУДОРЕМОНТНОМУ ЗАВОДУ «УКРАИНА» – 225 ЛЕТ (1793 — 2018 гг.)



Второго сентября граждане Одессы отпраздновали 224 годовщину основания города.

Однако мало кто знает, что начало городу было положено ещё в 1793 году основанием его базового предприятия, которое впоследствии получило название «Одесский судоремонтный завод «Украина». В 2018 году заводу исполнилось 225 лет.

Одесский судоремонтный завод на протяжении всего исторического развития города был одним из градообразующих предприятий, одним из базовых предприятий ЧМП. Неоценим вклад СРЗ в создание военного и гражданского флота. Завод способствовал бурному развитию строительства, архитектуры, технических наук, литейного производства.

Особенно впечатляют изделия литейного производства, которые украшают архитектурные памятники города Одессы. Завод изготавливал каркасы арок и галерей, опоры балконов и лестниц, в том числе знаменитой Потёмкинской (тогда Бульварной). Бронзовые памятники и уличные фонари. Искусно орнаментован-

ные массивные ворота и легкие калитки. Каминные, настенные барельефы и многие другие изделия, которые вызывают восхищение у многочисленных иностранных туристов и жителей Украины.

Одесский судоремонтный завод сложился в 1918-1928 годах из нескольких предприятий. До Октябрьской революции это были: судоремонтный завод РО-ПИТ (акционерное «Русское Общество Пароходства и Торговли»), судостроительно-судоремонтный участок завода Беллино-Фендериха, мастерские УРОП (Управление работ Одесского порта) и судостроительный завод Ревенского.

Однако исторической датой, положившей начало строительству завода, было 1 июня 1793 г., когда на современном одесском Приморском бульваре состоялась закладка главных строений Адмиралтейских мастерских, которые первоначально подчинялись военно-морскому ведомству и назывались Адмиралтейскими мастерскими Черноморского гребного флота.

На протяжении исторического развития завода неоднократно менялось и его название. После распада СССР в 1991 году, на СРЗ был проведен конкурс на лучшее название предприятия. Рассмотрев десятки вариантов, комиссия согласилась с мнением директора завода Игоря Дмитриевича Молошицкого. Он предложил наиболее интересное и ёмкое название: «Одесский судоремонтный завод «Украина».

Вклад в развитие завода И. Д. Моло-

шицкого, с которым я был лично знаком, стоит отметить особо. Это был высоко эрудированный, интеллектуальный инженер-судоремонтник, с высокими человеческими качествами, и в то же время простой в общении с подчиненными.

Коллектив насчитывал около 6000 человек и работал практически в режиме замкнутого цикла, так как имел все необходимые производства. В структуре завода были: основные цеха, заготовительные и вспомогательные, обслуживающие производства, доки, буксиры, причальный фронт, акватория.

Завод обладал значительным интеллектуальным потенциалом. Здесь функционировали полноценные технологическое и конструкторское бюро, отдел механизации и автоматизации производственных процессов (отдел новой техники), бюро рационализации и изобретательства (БРИЗ), общественное конструкторское бюро (ОКБ), отдел научно-технической информации. Количество изобретателей и рационализаторов доходило до 500 человек.

Системный кризис в экономике и развал ЧМП прекратил рост предприятия. Коллектив уменьшился до 2000 человек.

Приказом Министерства транспорта и связи Украины и распоряжением Кабинета Министров в 2016 г. гос. предприятие «Одесский судоремонтный завод «Украина» реорганизовано путем присоединения к государственному предприятию «Одесский морской торговый порт», в обособленное структурное подразделение

порта – ОСП «СРЗ «Украина». Приказом начальника госпредприятия «Одесский морской торговый порт», ОСП «СРЗ «Украина» реорганизовано в ОСП «Судоверфь «Украина».

Сегодня относительно небольшой по численности состав ОСП «Судоверфь «Украина» – около ста сотрудников – успешно выполняет задания по ремонту как гражданского, так и военного флота.

Эксплуатируются два плавучих дока, грузоподъемностью 6000 и 15000 т., которые выполняют доковый ремонт судов, работают корпусный и доково-комплексный цеха, энергоучасток.

Функционируют конструкторское и технологическое бюро, центральная заводская лаборатория. Судоверфь ремонтирует сухогрузные суда, буксиры, вспомогательный флот, военные корабли.

Так, в частности, судоверфь в конце 2014 года успешно завершила ремонт флагмана ВМС Украины фрегата «Гетман Сагайдачный», а в августе 2017 – доковый ремонт сторожевого корабля.

Судоверфь имеет всю необходимую производственную базу не только для ремонта, но и для строительства барж, малых подводных лодок, туристических и прогулочных катеров. Судостроение и судоремонт – отрасли, которые создают наукоёмкую продукцию с высокой добавленной стоимостью. Их возрождение и развитие будут способствовать подъёму экономики и повышению обороноспособности Украины. ♦