



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 18 (7877) * Понедельник, 14 октября 2013 г. *

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Встречи на рейде

ОБ ЭКИПАЖЕ, НАВИГАЦИИ И ПЕРСПЕКТИВАХ...



Капитан-II помощник механика
Анатолий Иванович Гучев.

Навигация для теплохода РТ-685 началась 23 апреля с момента сдачи в эксплуатацию. В экипаж пришли ребята из Омского речного училища – Тимофеев Максим, Леонов Андрей, Попов Александр. Сейчас на завершающем этапе навигации уже можно смело дать им оценку: ребята молодцом – есть у них и взаимовыручка, и ответственность при судовых работах и несении вахты. Нам, командирам, приятно это видеть, особенно, когда в их словах слышится, что свою жизнь после окончания училища хотят связать с флотом. Это действительно радует.

Механик Андрей Владиславович Рачкаускас со мной работает уже 20 лет (!) и, как всегда, старается поддерживать материально-техническую часть нашего толкача в хорошем состоянии. Подтверждением этого является годное техническое состояние, определяемое при освидетельствовании Речным Регистром.

Конечно, не всегда все гладко. Не один год были проблемы со вспомогательными двигателями Д-65. Механик сделал их модернизацию, естественно, не без поддержки главного инженера пароходства А.М. Журовского. Пока не знаем проблем, хотя... Железо – есть железо.

Вторую навигацию на теплоходе работает I штурман-1 помощник механика Сергей Викторович Симаков, ответственно подходя к своим должностным обязанностям. По рекомендации заместителя начальника отдела кадров Б.А. Ступакова в экипаж на должность III помощника механика по электрооборудованию взяли Вячеслава Валерьевича Ложкина и не пожалели: грамотный, тактичный, а самое главное – любящий и знающий свою профессию молодой человек. Закончил Омское речное училище в 2006 году, а спустя пять лет – Омский институт водного транспорта. Перед ним у нас был Олег Валерьевич Котенко, также выпускник речного училища и Омского института водного транспорта. И тоже отличный специалист.

– не показатель, главное на флоте, согласно поговорке, – «как полопал, так и поработал». А готовить Лилия Анатольевна умеет, особенно если учесть, что уложиться ей надо из расчета 150 рублей на человека, выделяемые пароходством на бесплатное питание. Она печет и готовит так, чтобы все было по максимуму вкусно и сытно. По-матерински опекает молодежь, дает ребятам советы.



Повар
Лилия Анатольевна Горлова.

Навигация близится к завершению, и по ее итогам назрели многие вопросы к руководству, которые обсуждались зимой на заседании баскомфлота: это, все-таки, увеличение денежного финансирования на питание и возвращение выплаты специалистам высшего класса. Считаю, что необходимо поднять также вопрос о доплатах буксировщикам-толкачам, которые в первый период навигации работают с составами на участке Казахстан – Омск – Тобольск.

Недавно я встретился с новым генеральным директором. Речь шла о рабочих моментах. Думается, после навигации состоится еще одна встреча, как это бывало с И.И. Яновским, на которую придут капитаны всех групп судов, и тогда у каждого найдутся вопросы к новому руководителю и предложения.

А в завершение хочется пожелать всему плавсоставу успешного окончания навигации.
А. ГУЧЕВ, капитан теплохода РТ-685.
Фото Р. РАМАЛДАНОВА



Рассказывая о людях, не могу не сказать о поваре Лилии Анатольевне Горловой. На РТ-685 она трудится третьей навигацию. Повар VI разряда, но разряд



Мотористы-рулевые Максим Тимофеев, Александр Попов, старший помощник капитана-I помощник механика Сергей Викторович Симаков, моторист-рулевой Андрей Леонов.



III помощник механика по электрооборудованию-радист Вячеслав Валерьевич Ложкин, старший механик-II помощник капитана Андрей Владиславович Рачкаускас.

КУРЬЕР



● **Сабетга.** Танкеры «Лена-нефть-2037», ТН-736 и ТН-727, завершив выгрузку авиационного керосина в строящемся морском порту, отправились к месту зимовки в Омск. Тот же курс взял и «Беломорский-23», закончив выгрузку дорожной плиты. Чуть позже в родные края готовятся прийти «Ленанефть-2034», «Ленанефть-2033» и «Ленанефть-2010», выгрузив у причалов Сабетты последнюю в этом году партию нефтепродуктов.

● **Гыда.** Доставив последнюю партию продовольственных товаров в заполярный поселок, теплоход «Беломорский-28» возвращается в Омск.

● **Сургут.** Танкеры «Григорий Усиевич», НТ-72, ТН-739, ТН-738, «Николай Животкевич» и ТН-706 прибывают в Омск, завершая перевозку газового конденсата с Сургутского нефтеперерабатывающего завода.

● **Из Красноярки в Омск** продолжает доставку песка с места добычи теплоход РТ-780.

● **Паново-Кайсы.** 14 октября пассажирский теплоход «Заря-295» совершит последний рейс в эту навигацию. А на следующий день он отправится на зимний отстой в загон Омского ССРЗ.

● **Омск.** 20 сентября закончилась навигация для пассажирского теплохода «Чернышевский». 1 октября из последнего рейса по маршруту Омск – Салехард – Омск возвратился теплоход «Родина». А 7 октября в родной город вернулся теплоход «Механик Калашников», экипаж которого обслуживал северян на линии Салехард – Антипаюта.

К ЗИМЕ ГОТОВЫ

К приходу холодов принято готовиться заранее. Вот и на Омском ССРЗ крупные ремонтные работы начали задолго до осеннего ненастья.

Благодаря поддержке руководства пароходства мы, наконец-то привели в порядок саморемонтный цех, по которому имели немало предписаний. Самой большой проблемой было протекание кровли и, как следствие, наличие грибка на стенах. За лето мы заменили более 300 м² кровли, сделали косметический ремонт внутри цеха, для этого провели соответствующую обработку и подготовку стен. В бытовых помещениях цеха вместо старых деревянных окон установили два больших пластиковых окна. Так что работники саморемонтного цеха теперь будут трудиться в хороших условиях.

Кроме того, отремонтирована кровля и над гаражом. Там заменено чуть больше 300 м² кровли.

Л. ТИМОШЕНКО,
инженер по технадзору и ремонту зданий.

От первого лица

ЖИТЬ И ТРУДИТЬСЯ ИЛИ ТРУДИТЬСЯ, ЧТОБЫ ЖИТЬ!

30 ЛЕТ – ЭТО СРОК!

Анализируя прожитые годы, оценивая свою жизнь в настоящий период, понимаю – я больше отношусь к людям, называющих себя трудоголиками. 13 октября 2013 года для меня – значимая дата. В этот день исполнилось ровно 30 лет моей деятельности в качестве руководителя Иртышского пароходства. Это, конечно, последний и довольно значимый период моей трудовой жизни. Прожить столько времени с несравненным коллективом речников, дышать одним воздухом, периодически переживать взлеты и падения, а все это, согласитесь, было... В конечном счете, ради этого стоило трудиться и жить.

13 октября 1983 года, по воле партийных органов, меня назначили начальником Иртышского пароходства. К этому времени уже произошла, в определенной степени, реформа. Было создано, опять-таки по воле партийных органов, но уже Тюменской области Обь-Иртышское пароходство, а старейшее Иртышское пароходство оставили в подчинении Тюмени, т.е. на вторых ролях. А ведь бурное развитие Западно-Сибирского нефтегазового комплекса во многом было обязано речникам именно Иртышского пароходства. Обидно, правда? Обидно вспахать целину, сделать высокосортные посадки, при этом обильно удобрив их, а плоды получают другие. Но так бывает.

Это решение показалось вдвойне несправедливым и оттого, что именно в Омске располагалась основная промышленная база, которая обеспечивала высококачественный судоремонт, машиностроение и судостроение. В Омске выучились, профессионально выросли и проживали высококвалифицированные специалисты флота и берега.

Вся страна знала лауреатов Государственной премии капитанов Листопадова М.П., Соколова Л.И., Власюка Н.Е., Героев Социалистического Труда – механика Кузнецова Ф.Г., токаря Назарова В.В., судокорпусника Кимбина В.В.

А разве сегодня возможно не сказать о таких умудренных опытом эксплуатационниках как Маркичев Н.И., Мельничук А.И., Бесчетных В.С., Квасникова К.П.; экономистах Стоиловой В.И., Авиловой Н.А., Лепшине А.И., Жигалине П.В., Арефьеве В.В.; бывших директорах промышленных предприятий Володарском С.П., Соловьеве П.С., Лыбенко А.П., Ильине Н.А., Ведерникове П.П.... Что касается рабочего класса, то практически каждая фамилия из тысяч судоремонтников достойна, чтобы назвать ее или занести в энциклопедию пароходства, как лучшую из лучших.

Вот почему мы не смогли смирились с непродуманной реформой в нашем Обь-Иртышском бассейне. Понадобилось три года, чтобы справедливость восторжествовала.

20 января 1987 года в соответствии с постановлением Совета Министров России за подписью его председателя Воронникова В.И. – Иртышское пароходство вновь стало самостоятельным. В эти годы оно имело несколько структурных подразделений, 12 тысяч работников и около тысячи единиц самоходного флота, которые перевозили более 22-х миллионов тонн различных грузов.

Казалось бы, в этих двух фразах никакой разницы нет. Естественно, пока человек жив, он в меру своих возможностей трудится. Но вот, если человек не видит другой формы жизни, как только постоянно трудиться... Труд – это его жизнь, это, если хотите – смысл жизни. Такой человек не представляет себя сидящим часами у телевизора или просто прохаживающимся по зеленому пахучим аллеям своего сада, да мало ли возможностей проводить время человеку, скажем, в пенсионном возрасте.

Нет, праздное времяпрепровождение не продлит ему жизнь. Он будет ежедневно, ежеминутно думать о том, чему посвятил свои лучшие годы. Именно для такого человека главная формула бытия «трудиться, чтобы жить».

Старейшее предприятие речного флота твердо стояло на ногах. Постоянно обновлялся флот, ежегодно строилось жилье, поддерживались и обновлялись объекты социального назначения: детские сады, ясли, пионерский лагерь, профилакторий и др.

КРУТОЙ ВИРАЖ

В 90-е годы экономическая и социальная перестройка в стране потребовала новых подходов к хозяйствованию. Реформы не обошли стороной и речной транспорт. Как и вся экономика России, наша отрасль начала выполнять программу приватизации, создавать акционерные общества. Акционирование было новым, малопонятным и весьма сложным делом для нас – практиков, людей далеких от юридических и экономических хитросплетений перевода госпредприятий в частное владение. Акционирование стало переломным событием для Иртышского пароходства, круто изменило само предприятие и судьбы его людей.

Хочу прямо сказать: нам, речникам, повезло, что тогда, на первом этапе приватизации, нам здорово помогли, а затем в течение многих лет активно работали в Совете директоров такие ученые-экономисты, как А.П. Михайлов и В.Л. Рачек. Их опыт системного анализа экономических процессов, как на отдельном предприятии, так и в целом всей отрасли, оказывал и до сих пор оказывает нам неоценимую услугу.

Надо отметить, что Александр Петрович и Владислав Леонтьевич в течение всего периода существования акционерного общества никогда не вмешивались в дела Иртышского пароходства, и даже будучи в разные годы председателями Совета директоров не навязывали свою волю при разработке стратегических планов развития нашей судходной компании, а в сложные 90-е годы активно поддерживали пароходство в любых начинаниях.

Наряду с А.П. Михайловым и В.Л. Рачеком я бы назвал Валентину Изотовну Стоилову, которая также много лет являлась активным членом Совета директоров. Благодаря стараниям главного экономиста мы смогли преодолеть финансовый кризис, во время которого пришлось до минимума сокращать расходы, переживать многомесячные долги по зарплате, бартер, взаимозачеты. Чтобы было понятно, о чем я говорю, приведу только два примера.

В 1993-1994 гг. мы заработали 54 млрд. рублей (тогда были миллиарды), 14 из которых отдали только за банковский кредит. Или еще один пример: на 1 мая 1997 года задолженность пароходства по зарплате плавсоставу и работникам берега составляла 12 млрд. рублей, а клиентура на 1 января этого же года задолжала пароход-



ству за выполненные перевозки 38 млрд. рублей. Долг даже самого богатого в то время Газпрома составил 13 млрд. рублей. Сейчас те времена вспоминаются как кошмарный сон. Как мы выжили – непонятно!

О СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ

В марте будущего года Совету директоров ОАО «Иртышское пароходство» исполняется 20 лет. Тогда, в 1994 году, мы начинали с нуля. Фактически нас, членов Совета директоров, бросили в бурную реку и сказали – плывите. И мы, я думаю, не ошиблись в выборе фарватера. За этот период прошли очень сложный и трудный путь, учились управлять по-новому на ходу, конечно, порой и ошибались, но генеральный курс выбрали верно. Мы сохранили пароходство, основное ядро флота, а главное – квалифицированные кадры. И в том, что речники Иртышского пароходства в сложный переходный период к рынку, в условиях жесточайшего кризиса неплатежей в девяностые годы выстояли, есть огромная заслуга Совета директоров. Все последующие события показали, что Совет директоров, руководство пароходства принимали взвешенные решения и по загрузке флота, когда часть судов отправили в заграничное плавание, и по структурной перестройке акционерного общества, и по другим экономическим реформам.

О том, что Совет директоров, руководство Иртышского пароходства в трудный переходный период к новым условиям хозяйствования не бросили весла, а настойчиво преодолевали трудности, говорят такие факты. В 1995 году наше пароходство было удостоено награды «Факел Бирмингама». Эта зарубежная награда была присуждена речникам Иртыша лидерами международного бизнеса за экономическое выживание в условиях перехода к рынку. И эта награда не была последней. В 2000 году, на рубеже двух веков, европейский Комитет международной программы «Партнерство ради прогресса» наградило Иртышское пароходство почетным

призом «Хрустальная Ника». Затем были другие не менее почетные награды – «Золотой Меркурий», «Российский национальный Олимп», «Золотая Колесница»...

Наше пароходство одно из немногих промышленных и транспортных предприятий Омска ежегодно начисляло и выдавало дивиденды. По итогам 2007 года собрание акционеров Иртышского пароходства определило и утвердило самый высокий с начала существования акционерного общества уровень дивидендов: на одну акцию (как привилегированную, так и обыкновенную) – 200 рублей. И в этом тоже была немалая заслуга членов Совета директоров.

ВРЕМЕНА НЕ ВЫБИРАЮТ, В НИХ ЖИВУТ

Выплатив хорошие дивиденды нашим акционерам, мы восприняли духом, казалось – тяжелые времена остались в прошлом. Но новый экономический кризис 2008 года, разразившийся во всем мире и в России в частности, опять начал лихорадить нашу производственно-транспортную деятельность. И вновь пароходство оказалось в непростой ситуации. Кризис опять на несколько лет отбросил нас в достижении наших целей.

Но какими бы трудными ни были времена, я всегда верил и уверен сейчас, что Иртышское пароходство будет жить и развиваться! У нас большой опыт выживания в сложнейших условиях, да и люди на флоте не разучились работать. Мы и из этого кризиса выходим с достоинством.

ДОРОГУ МОЛОДЫМ И ПЕРСПЕКТИВНЫМ

Обнадеживает, что за последние годы в Иртышском пароходстве произошло значительное обновление кадров. Сегодня средний возраст работающих в нашем акционерном обществе ниже 40 лет.

Основное пополнение квалифицированными кадрами идет из нашего главного учебного заведения – Омского института водного транспорта, который готовит специалистов двух уровней. Плавсостав, в основном, получает среднетехническое образование, а управленческие кадры ежегодно пополняются отлично подготовленными менеджерами для нашего специфического производства.

Сегодня недавние выпускники института занимают в пароходстве высокие руководящие должности. Сергей Викторович Вистунов – директор Омского ССРЗ, Андрей Владимирович Кожин – его заместитель, Тимофей Владимирович Чертовских – начальник финансового отдела, Олег Анатольевич Иванов – начальник конструкторского бюро, Павел Сергеевич Евтин – начальник службы судового хозяйства и промышленной деятельности...

Хорошо вписались и работают на ведущих должностях в пароходстве выпускники водной академии: Ольга Колесникова, Екатерина Ивашенко, Константин Хомёнок, Андрей Иванов, Олеся Перетятко, Александр Кукушкин, Олеся Пивень, Олеся Карасева, моя однофамилица Мария Яновская и многие другие...

А 16 мая на общем собрании акционеров генеральным директором ОАО «Иртышское пароходство» был избран 37-летний Сергей Викторович Никулин. Молодой, перспективный, в хорошем смысле амбициозный. Что еще нужно для того, чтобы встать у руля пароходства и повести его правильным курсом? Его намерения сделать пароходство максимально эффективным и развивать, как одного из крупнейших перевозчиков в Обь-Иртышском бассейне, не может не вызывать уважения. Первые шаги Сергея Викторовича на столь высоком и ответственном посту убеждают, что я, передавая свои полномочия, правильно выбрал, делая ставку на речника, выпускника Омского речного училища и Омского института водного транспорта. Я знаю – он не подведет и не свернет с намеченного курса.

Все это придает уверенность, что будущее нашего акционерного общества в надежных руках.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

В последнее время российская экономика возрождается. Строится Север Тюменской области, появляются заказы и новые грузопотоки, растут перевозки. Наши груженые караваны снова пошли в Байдаракскую губу, до мыса Хара-савэй, в строящийся заполярный морской порт Сабетта, перевозят все народнохозяйственные грузы, необходимые северянам. Для того чтобы обеспечить растущие объемы перевозок, акционерное общество пополнило транспортный флот. Так, только по ходу нынешней навигации пришлось вводить в эксплуатацию 8 дополнительных нефтеналивных барж. Кроме того, этим летом новый руководитель Иртышского пароходства совместно с Советом директоров принял решение о приобретении морского буксировщика МБ-1222, имеющего класс смешанного (река-море) плавания. Это, несомненно, позволит пароходству расширить географию перевозок и значительно сместить их границы в сторону Арктики.

В заключение еще раз хочу выразить искреннюю благодарность всему коллективу Иртышского пароходства, с которым я прошел большой и сложный путь длиной в 65 лет (!). Я желаю попутного ветра всем речникам Иртыша, и с абсолютным пониманием правоты заявляю, вы – лучшие!

С глубочайшим уважением и признательностью
председатель Совета директоров
И. ЯНОВСКИЙ.

P.S. Недавно в одном из омских печатных изданий появилась статья, которая оскорбляет честь, унижает достоинство и порочит деловую репутацию ОАО «Иртышское пароходство». Автору опубликованного материала, в котором изложены факты, не соответствующие действительности, направлена претензия с требованием публикации опровержения. Полный текст требования читайте в следующем номере нашей газеты.

Профессионалы

ЧАРОДЕИ КУХНИ

**Пекарь-кондитер V разряда Валентина Михайловна Литвинова**

Сколько живет человечество, столько же существует и искусство приготовления пищи. В России предприятия питания появились ещё в 18 веке. Это были знаменитые корчмы и трактиры. А в 1888 году в Санкт-Петербурге была

открыта первая кулинария. 20 октября 2004 года Всемирная ассоциация кулинарных сообществ утвердила праздник, который объединил кулинаров и поваров нашей планеты – всемирный День поваров.

Ежегодно 20 октября более чем в 70 странах с профессиональным праздником поздравляют людей, которые следят за тем, чтобы все мы были сыты. Повар – это не только одна из древнейших профессий, но и одна из самых нужных и востребованных специальностей во всем мире.

Повар – профессия, требующая терпения, аккуратности и пунктуальности, ведь, как гласит народная мудрость, обед всегда должен быть по расписанию. Профессию повара нельзя назвать простой. Помимо знаний и навыков, профессионал должен обладать умением угадывать вкусы, не терять чувства меры и сохранять бдительность. Хороший повар – всегда немного чародей, ведь кухня, как и восток – дело тонкое! Люди этой профессии нужны во всех отраслях экономики и на любых предприятиях. Они балуют вкусными обедами ребятишек в детских садах и школах, заботятся о питании заводчан и работников фабрик, а также служат в армии и на флоте.

Накануне профессионального праздника хотелось бы поздравить чародеев кухни Иртышского паро-

ходства: коллективы поваров Управления пароходства и столовой Омского ССРЗ, а также всех судовых коков! Ведь, как говорится, на голодный желудок дела не делаются, а значит, и все достигнутые высоты – отчасти ваша заслуга, наши уважаемые повара! Благодаря приговоренным вами домашнему вкусным блюдам, находясь в рейсе, речники меньше скучают по дому, а в обеденный перерыв работники завода и Управления отвлекаются от забот и отдыхают душой. Вы не только делаете всех сытыми и довольными, но и дарите людям праздник!

**Заведующая пунктом питания Управления пароходства Евгения Викторовна Малецкая.**

В этот замечательный день мы хотим пожелать вам, чтобы жизнь ваша была такой же вкусной, ароматной и сладкой, как свежеспеченный яблочный пирог!

А. НОВОШИНСКАЯ**Повар V разряда Елена Анатольевна Соколова, заведующая производством Светлана Михайловна Саенко, повар V разряда Екатерина Степановна Тарасова**

Татьяна Викторовна Стокунова на флоте с 1979 года, в общей сложности почти 35 лет. Постигала разные профессии: и радисткой работала, и поваром на разных судах. С 2008 года трудится на теплоходе ОТА-970. Члены экипажа уважают её, ценят кулинарное мастерство своего кока и всегда стараются помочь, чем могут.

Моторист-рулевой Дмитрий Волков, на флот пришел совсем недавно. Он один из тех, кто с удовольствием помогает на камбузе.

25 октября Татьяне Викторовне, повару VI разряда, исполняется 55 лет. Мы от души поздравляем юбиляршу.



ЯРКИЕ КРАСКИ ЛЕТА

Для того, чтобы цветочная композиция смотрелась выигрышно и притягивала взгляды прохожих, за цветами необходим ежедневный уход: полив, рыхление, подкормка, а также прополка от сорняков. Возникает вопрос, когда Валентина Михайловна и Ирина Леовна все успевают, ведь это не основные их обязанности?

– В 6 утра приходим и начинаем пропалывать... Потом ведь работа в архиве, не до клумб совсем. В первый месяц, когда только начинаем высаживать цветы, вечерами приходится задерживаться, иногда только после десяти домой уходим, – улыбаясь, рассказывает Валентина Михайловна.

– Да, первые месяцы сложно, – добавляет Ирина Леовна. – Только что высаженные цветы надо поливать аккуратно, из ведерка, чтобы не повредить, а из шланга можно, когда окончательно приживутся.

Цветы возле здания пароходства растут только непривередливых сортов, те, что переносят полутень и неплодородную почву. Чтобы солнечный свет попадал на клумбы, в этом году пришлось отпилить нижние ветки елей, которые затеняли цветочную композицию. Но главное препятствие для буйного роста и цветения – это недостаток хорошей земли. Ту, в которой сейчас растут цветы, невозможно взрыхлить и хорошо вскопать, так как мешают огромные корни елей.

– Удивительно, что эти цветы ещё растут, – почти в один голос говорят женщины.

Цветочные композиции Валентина и Ирина придумывают заранее, ещё зимой у них возникают различные идеи. А весной, когда наступает пора высаживать рассаду, они уже знают, что должно получиться. Создавая композицию, используют не только личный опыт выращивания цветов на даче, но и присматриваются в сети Интернет к идеям садоводов, знающих в этом толк.

В основном, цветы подбираются такие, которые цветут с начала лета и до поздней осени. Предпо-

Несмотря на то, что уже середина октября, возле здания Управления Иртышского пароходства по-прежнему радуют глаз и напоминают о теплых днях прошедшего лета солнечные шафраны, нежные бархатцы и благоухающая сибирская роза. Второй год облагораживанием территории возле здания Управления занимаются Ирина Леовна Мороховец и Валентина Михайловна Брикун.

В прошлом году ОАО «Иртышское пароходство» принимало участие в конкурсе на лучшее содержание и оформление территории среди предприятий Центрального округа и по его результатам заняло почетное третье место.

Рядом с нами



тение отдается ярким и низкорослым сортам, не требующим особого ухода. Их дополняют несколькими видами высоких, обязательно на заднем плане, чтобы не загромождали и не создавали тень. В этом

году впервые возле здания Управления красовалась пеларгония, известная многим как герань, которая огромными розовыми шапками цвела почти все лето и в начале осени.

– Мы работаем в цокольном этаже, окна архива выходят как раз на центральную клумбу. Часто видим, как люди останавливаются, смотрят, фотографируют. Значит, нравится наше творение, – улыбаясь, поделилась с нами своими наблюдениями Ирина Леовна.

И тут же вспомнила об одном не очень приятном случае. Однажды они заметили, как женщина среди бела дня пыталась выкопать розу. Открыли окно, пристыдили её, но неприятный осадок все равно остался.

Ранней весной возле пароходства цветут тюльпаны, и на них не раз покушались.

– Иногда утром приходишь, а некоторые под самый корень срезаны... Жалко. Стараешься сделать мир красивее, а кто-то все портит. А в этом году ещё и «анютины глазки» смыло ливнем, обидно конечно... и петунья не так ветвится и стелется, как должна была, рассада наверное подкачала, – говорит заведующая архивом.

Женщины признаются, что хочется сделать намного лучше, например, засадить цветами газон слева от входа. Там и елей нет, и солнца достаточно, но проблема – земля ещё хуже. Её даже вскопать не получилось, одни камни.

– Идей конечно много, но не все подходят. Заниматься этим очень нравится, что тут скрывать. Цветы любим и ухаживать за ними – одно удовольствие, а когда знаешь, что труд не напрасен и людям нравится, то вдвойне приятно, – сказала Валентина Михайловна, а Ирина Леовна, продолжив мысль, добавила:

– Надеемся, что и на следующий год опять будем ухаживать за цветами, нам бы этого очень хотелось.

В. АЛЕКСАНДРОВА

Поздравляем юбиляров октября!

С 80-летием
Кирильчук

Пелагею Васильевну,
ветерана труда Омского ССРЗ.
С 75-летием
Здерва

Леонида Гавриловича,
ветерана труда Омского ССРЗ.

Паюсова

Рафаила Андреевича,
ветерана труда Иртышской РЭБ
флота.

Малинина

Анатолия Николаевича,
ветерана труда Омского ССРЗ.

Крылова

Николая Николаевича,
ветерана труда Омского ССРЗ.

С 70-летием
Кочева

Геннадия Аркадьевича,
водителя АХО.

Белика

Григория Егоровича,
слесаря КИПиА
метрологической лаборатории.

Велегжанинову

Нину Германовну,
ветерана труда Иртышской РЭБ
флота.

Фролова
Валентина Николаевича,
ветерана труда Омского ССРЗ.

С 65-летием

Шабалина Сергея Николаевича,
сменного механика котельной
цеха зачистки.

Гриньке

Александра Фридриховича,
крановщика-матроса плавкрана
СПГ-43/83.

Аракчееву

Любовь Николаевну,
ветерана труда Черлакского
отстойного пункта.

С 60-летием

Федотову

Валентину Александровну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

Кубрина Михаила Петровича,
механика-III помощника
капитана теплохода
«Дмитрий Гусихин».



*Поздравляем юбиляров!
Пусть ваша жизнь будет наполнена такими же
приятными и неожиданными сюрпризами, как
пришествие второго бабьего лета в октябре.*

Шонгина Юрия Федоровича,
сменного механика РЭУ.

С 55-летием

Завершинскую

Татьяну Алексеевну,
главного метролога
метрологической лаборатории.

Стокову Татьяну Викторовну,
повара теплохода ОТА-970.

Мавлюкаева

Шамиля Манзуровича,
капитана-II помощника
механика теплохода РТ-683.

Фокина

Владимира Викторовича,
старшего механика-шкипера
плавкрана СПГ-43/83.

Мельникова

Николая Павловича,
электрогазосварщика
механосборочного цеха.

С 50-летием

Сивенкова Василия Ивановича,
моториста дока-451.

Твои люди, Иртыш!

УХОДИТ ПОКОЛЕНИЕ ГЕРОЕВ...

26 сентября 2013 года на 91-м году
ушла из жизни участница
Великой Отечественной войны

КУЛАЕВА

Пелагея Петровна.



Росла Пелагея Петровна на Волге в семье рабочего судоремонтного завода. В 1940 году поступила в Астраханский медицинский институт, а в июне 1942 года, со II курса ушла работать медсестрой в эвакогоспиталь, который обслуживал Сталинградский, Юго-Западный, 4-й Украинский фронты. Пелагея Петровна прошла по многим фронтовым дорогам, на которых было все: тяжелые бои, ранения, контузии. В ее

фронтальной биографии были Астрахань, Сталинград, Ростов-на-Дону, Таганрог, Крым, Харьков... Победный день сорок пятого года застал Пелагею Петровну в госпитале на польской земле.

Из армии П.П. Кулаева демобилизовалась в октябре 1945 года. В Закарпатье по месту службы мужа работала секретарем горисполкома, избиралась депутатом городского Совета. С 1965 года, после переезда в Омск, работала старшим инспектором отдела кадров Иртышского речного пароходства.

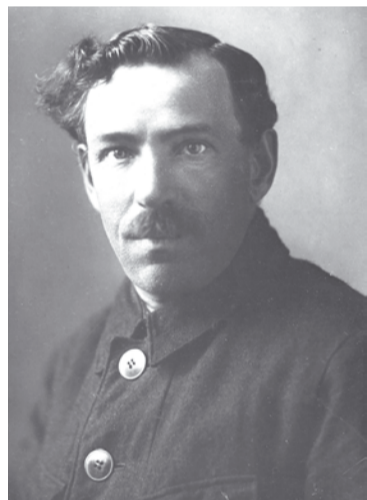
За ратные подвиги Пелагея Петровна награждена орденом Отечественной войны II степени, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», многими юбилейными медалями в честь Дня Победы. А за мирный труд П.П. Кулаеву отметили медалью «300 лет Российскому флоту» и отраслевым знаком «Отличник речного флота».

Ветераны Иртышского пароходства, фронтовики, все речники, кто знали Пелагею Петровну, уважали ее за ратный подвиг и скромное обаяние интеллигентного человека.

Меньше месяца не дожила Пелагея Петровна до своего 91-го года рождения... Выражаем соболезнование родным и близким, скорбим вместе с вами.

Администрация ОАО
«Иртышское пароходство»,
Совет ветеранов.

СУДОВЫЕ МЕХАНИКИ ПОЛЕНОВЫ



Информация обо всех Поленовых, о которых нам рассказывали ветераны, была разбросана по разным папкам, в силу того, что они были разного возраста. Мы узнали, что все трое – родственники: Николай и Геннадий приходятся друг другу родными братьями, а механику – рационализатору Сергею Константиновичу Поленову – сыновьями. Оба сына пошли по стопам отца и работали судовыми механиками. Об их родстве говорит и явная внешняя схожесть: с пожелтевших фотографий, обнаруженных в личных делах, на нас смотрят лица с одинаково добрыми глазами и непослушными вихрями волос.

В личном деле С.К. Поленова мы нашли интересный факт: династия речников Поленовых начинается не с Сергея Константиновича, а с его отца, Константина Александровича, первоклассного мастера-медника, славившегося на всю Тюмень. Он также был речником и проработал на флоте в разных должностях более 40 лет. Именно его примером был воодушевлен Сергей, который с 1907 года посвятил свою жизнь водному транспорту. Тогда он из

Поиски какой-либо информации о семье Поленовых, которую разыскивает пенсионерка из Москвы (об этом мы писали в № 11, 14, 15), привели нас в архив Иртышского пароходства. Здесь нам дали три папки с личными делами речников.

кустарной мастерской в Тюмени поступил на судостроительную верфь Корнилова подручным учеником медника. Некоторое время работал вместе с отцом. Талантливый потомок медника-самоучки в период с 1909 по 1945 гг. трудился в разных должностях: был масленщиком, помощником механика, механиком, мастером цеха, начальником МСС по изобретению, районным механиком и начальником судоремонтного цеха.

Из того же личного дела следует, что в 1939 году в сталинском райсовете С.К. Поленов был избран депутатом, а через год за изобретение награжден Президиумом Верховного Совета Союза ССР орденом Трудового Красного Знамени. Как судовой механик подготовил много учеников и не раз был поощрен денежными наградами.

Из автобиографии Сергея Константиновича, написанной его рукой в 1947 году, узнаем, что в семье Поленовых было четверо детей: двое сыновей, следовавших по стопам отца, и две дочери, на тот момент уже замужние. Имена дочерей, к сожалению, не упоминаются. По нашим расчетам, Вера, ровесница Октябрины Васильевны, как раз могла быть дочерью С.К. Поленова. Правда, как выяснилось, Степана в их семье все-таки не было. Однако других речников-однофамильцев Поленовых нами тоже не найдено. Скорее всего, по прошествии стольких лет, Октябрина Васильевна могла спутать имя брата своей подруги.

А было у Сергея Поленова лишь два сына: Николай и Геннадий, 1918 и 1927 года рождения. Они, так же как и отец, имели заслуги перед флотом.

Старший сын Николай, окончив 6 классов неполной средней школы в 1932 году, будучи 14-летним подростком, пошел работать учеником механика на теплоход «Сибкрайком ВКП(б)». За семь лет службы на этом теплоходе он вырос в должности до старшего механика. В



1940 году окончил Омский речной техникум по специальности техник-механик I разряда. Пока получал образование, совмещал учебу с работой: зимой с него не снимались обязанности старшего механика. Первоначально он работал на дизелях, позже переквалифицировался на паровые машины, из-за того что дизельные в бассейне отсутствовали. В военное время работал старшим механиком на теплоходе «Гидрограф», дублером механика на пароходе «Орджоникидзе», механиком на пароходах «Агитатор» и «Волга». Знания и опыт работы на судах с дизельными двигателями впоследствии Николаю очень пригодились. Так, в 1946 году, как

специалист по дизельным установкам, он был направлен в Германию на перегон репарационного флота в СССР, где хорошо ознакомился с большим количеством разнообразных дизелей. В перегонных экспедициях Н.С. Поленов занимал должность заместителя начальника экспедиции по технической части.

Годом позже по распоряжению руководства Министерства речного флота Николай был назначен в руководство Арктической экспедиции МРФ. Тогда он возглавлял техническое руководство в периоды подготовки перегона 25 самоходных судов из Архангельска до Салехарда по трем морям Арктики – Белому, Баренцеву, Карскому и Обской губе. По возвращению из командировки руководством пароходства Николай Поленов был назначен линейным механиком дизельного флота НИРПа. Дальнейшая судьба старшего сына Сергея Константиновича Поленова, к сожалению, нам неизвестна. В личном деле его биография обрывается 1947-м годом, а все, что было после, в записях не отражено.

Младший брат Геннадий пришел на флот в тяжелом военном 1942 году после окончания 7 классов средней школы. Устроился мотористом на теплоход «Анастас Микоян». Спустя две недели был переведен на пароход «Михаил Калинин», где проработал до 1947 года в должности третьего и второго помощника механика. В 1946 году Геннадий Поленов был награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». А в 1947 году, так же как и старший брат, принял участие в Арктической экспедиции. Геннадий тогда был

командирован пароходством в Арктическую экспедицию МРФ механиком грузового теплохода СТ-4. Впоследствии был награжден Почетной грамотой министра речного флота за успешную работу при перегоне судов Северным морским путем.

Когда жизнь после войны постепенно начала налаживаться, Геннадий продолжил обучение и с 1948 г. в зимний период учился в вечерней школе, где окончил 8-й и 9-й классы. В 1949 г. плавал механиком на СТ-14, затем – на СТ-12, а в 1952-м – на теплоходе «Диксон». В марте 1957 года откомандирован в распоряжение начальника Омского техучастка БУПа.



Именно на этой записи обрывается биография младшего сына Сергея Константиновича Поленова.

А.НОВОШИНСКАЯ.

На снимках: семейная династия судовых механиков Поленовых: слева сверху Сергей Константинович, в центре Николай, внизу Геннадий.

«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.irsc.ru>
Редактор Н.И. ОЛЕНИЧЕНКО.

Адрес редакции:
г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.
E-mail: 114@irsc.omsknet.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 ГПО Омская
областная типография, г. Омск
ул. Декабристов, 37.
Подписано в печать по графику
в 15.00 09.10. 2013 г.
Заказ 3549. Тираж 615.

