



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫШКА



№ 11 (7893) * Четверг, 5 июня 2014 г. *

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Новость одной строкой

**ТВОРИ
ДОБРО**



Много лет подряд Иртышское пароходство в Международный день защиты детей выполняет благородную миссию – дарит радость детям-инвалидам. 1 июня первых маленьких пассажиров этой навигации радушно принимал экипаж теплохода «Родина». Репортаж с борта теплохода читайте на стр. 2.

**10,5 ТЫСЯЧИ
РУБЛЕЙ**



составляет средняя стоимость путёвки в детский лагерь Омской области. Департамент образования будет контролировать работу 14 лагерей Красноярки, Чернолущья и пригородной зоны, рассчитанных на 12 тысяч детей. Срок одной смены отдыха – от 15 до 21 дня.

**ПОЛВЕКА
НАЗАД**



самая первая партия сырой нефти была доставлена с Шаимского месторождения на Омский нефтеперерабатывающий завод. В каких непростых условиях проходил тот исторический рейс читайте на стр. 3.

ОМСКИЙ ИНСТИТУТ СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ

В конце мая в областном экспоцентре прошла ежегодная выставка «Омская марка», на которой омские предприятия и организации представили собственные инновационные разработки и образцы лучшей продукции. Омский институт водного транспорта не остался в стороне и принял участие в данном конкурсе уже в четвертый раз. В этом году ОИВТ так же, как и в двух предыдущих выставках, представил свою экспозицию и стал победителем в номинации «Инновации в сфере транспорта». Поздравляем!

НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом Федерального агентства морского и речного транспорта от 12 мая 2014 года директор ОИВТ

Зайко Татьяна Ивановна

назначена на должность ректора Федерального бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Новосибирская государственная академия водного транспорта» с 15 мая 2014 года.

Приказом ректора ФБОУ ВПО «НГАВТ» от 15 мая 2014 года

Заславская Елена Алексеевна,

начальник УМО ОИВТ, переведена на должность директора Омского института водного транспорта (филиала) ФБОУ ВПО «НГАВТ».

АКЦИОНЕРЫ ПОДВЕЛИ ИТОГИ

23 мая состоялась годовое общее собрание акционеров ОАО «Иртышское пароходство». Всего с учётом предварительного голосования было зарегистрировано 39 акционеров, которые имели 94,48 процентов голосов от общего числа голосующих акций. На собрании было рассмотрено семь вопросов согласно ранее утверждённой повестке дня.



Годовой отчёт представил
С.В. Никулин.



О хозяйственно-финансовой
деятельности докладывает
Е.П. Лебедева.

цию о произошедших за этот год переменах. Сергей Викторович напомнил, что в прошлом году в составе акционеров произошли существенные изменения:

– 26 ноября 2013 года продан государственный пакет акций в количестве 87834 обыкновенных акций, что составляет 25,5 процента уставного капитала, и 34 процента голосующих акций. Контрольный пакет 58 процентов голосующих акций, принадлежащий группе лиц, также был продан ООО «Декорс М», ООО «Интеркрафт», ООО «Магнетик-фарм» практически в равных долях.

За отчётный период было проведено 12 заседаний Совета директоров. На них рассматривались приоритетные направления деятельности общества, меры по стабилизации финансово-экономического состояния общества в условиях продолжающегося экономического кризиса, реализации системы управления безопасностью судов, энергосбережение и повышение энергетической эффективности и др. Конечно же, основными видами нашей деятельности, от которых мы получаем доходы, по-прежнему являются перевозка различных грузов и ремонт флота сторонних организаций. Прошедшая навигация была своеобразным тестом на выживаемость и, к счастью, оказалась несколько успешнее предыдущей. В результате принятых мер и жесткого контроля за каждой статьёй расходов (в особенности за расходованием топлива и электроэнергии) акционерным обществом получены положительные экономические показатели.

Объём грузоперевозок возрос на 27,4 процента и составил 654,9 тысяч тонн. Завезены все заявленные грузы для потребителей Омской области, в Заплярье и районы Крайнего Севера.

Подробнее генеральный директор остановился на задачах, которые предстоит решать реч-

никам в навигацию 2014 года. Он подчеркнул, что портфель заказов уже составляет более 940 тысяч тонн, и работа по изысканию и привлечению дополнительных грузопотоков продолжается, поэтому маркетинговые исследования необходимо усилить.

– Сегодня нас радует уже то, что прогнозируется рост объёмов грузоперевозок, а значит, и доходов. Вместе с тем, руководству пароходства, Совету директоров нашего акционерного общества следует сосредоточить внимание на дальнейшем снижении расходов по управлению и обслуживанию производства, повышению производительности транспортного флота и получению дополнительных доходов.

Сергей Викторович акцентировал внимание на необходимости ужесточения контроля над расходованием топливно-энергетических ресурсов, поскольку их доля составляет более 30 процентов в смете расходов пароходства. Призвал совершенствовать автоматизированную систему управления производством, а также продолжить развитие промышленной базы Омского ССРЗ, где, кроме судоремонта и капремонта судовых двигателей, следует возобновить судостроение и машиностроение. В заключение генеральный директор высказал уверенность, что коллектив пароходства сделает все, чтобы обеспечить положительные итоги навигации. А вновь избранный Совет директоров, несомненно, будет держать на постоянном контроле производственную и экономическую деятельность нашего акционерного общества.

По второму вопросу повестки собрания выступила главный бухгалтер Иртышского пароходства **Е.П. Лебедева**. На рассмотрение акционеров Елена Павловна представила краткий отчёт о хозяйственно-финансовой



Советник генерального директора **И.И. Яновский** и
председатель Совета директоров **В.А. Петров.**

деятельности ОАО «Иртышское пароходство» по итогам 2013 года:

– Коткрытие навигации 2013 года в структурных подразделениях акционерного общества было отремонтировано 114 единиц флота и перегрузочной техники, проведен капитальный ремонт 15 главных и 18 вспомогательных двигателей. За навигацию 2013 года флотом Иртышского пароходства перевезено 654,9 тыс. тонн грузов, выполнено 696,8 млн. ткм продукции, от перевозки нефтеналива и сухогрузов получено 561,1 млн. рублей доходов. Относительно навигации 2012 года это составило плюс 140,9 тыс. тонн и плюс 124,2 млн. рублей. Рост доходов в прошлую навигацию произошел вследствие появления новых высокотарифных перевозок. Доходы от аренды флота составили 62,7 млн. рублей. Пассажирским флотом пароходства обслуживались 38 населённых пунктов. При этом получено доходов 14,7 млн. рублей, при плане 14,2 млн. рублей. На покрытие убытков от социально значимых перевозок пассажирским транспортом ОАО «ИРП» в течение 2013 года получило государственную помощь в размере 72777,699 тыс. рублей.

– Всего, – подвела итог **Е.П. Лебедева**, – прибыль от основной деятельности составила 32122 тыс. рублей, а рентабельность от основной деятельности составила 3,9 процента. Прибыль отчетного периода, остающаяся в распоряжении предприятия по-

сле налогообложения и других платежей в бюджет, – 97999 рублей.

Рядовых акционеров интересовал вопрос выплаты дивидендов. Оказалось, что на одну акцию, как привилегированную, так и обыкновенную, будет выплачено по 12 копеек. Срок оплаты – 60 дней со дня объявления дивидендов.

Собрание утвердило годовой отчет Совета директоров, бухгалтерскую отчетность о прибылях и убытках общества, а также размеры дивидендов. Затем акционеры избрали из 11 кандидатов семерых членов Совета директоров. В соответствии с количеством набранных голосов в него вошли: **Томаш Леонид Янович, Кормышов Евгений Иванович, Осташевич Игорь Олегович, Полозов Михаил Георгиевич, Петров Виктор Анатольевич, Охтеня Алексей Валерьевич, Басак Игорь Александрович.**

На повестку дня очередного собрания для голосования было вынесено еще три вопроса: утверждение размера вознаграждения членам Совета директоров и членам ревизионной комиссии общества; избрание членов ревизионной комиссии общества; утверждение аудитора общества. По результатам голосования решения по этим вопросам приняты. Аудитором ОАО «Иртышское пароходство» стало ООО «Аудиторская фирма «Дью Дилиженс Групп».

Нина ОЛЕНИЧЕНКО.
Фото А. Новошинской.

На заслуженный отдых Владимир Владимирович ушел в 2006 году, проработав полвека на родном предприятии. В корпусно-сварочный цех Омского ССРЗ Володя Кимбин пришел в 1956 году, сразу после окончания пятнадцатого училища, где получил специальность судосборщика. Некоторое время он работал в этой должности, затем две навигации нес вахту матроса на грузопассажирском пароходе «Урал». И уже после службы в армии вновь вернулся на свой завод, где ему одному из первых по заслугам было присвоено почетное звание «Мастер – золотые руки». На счету бригадира В. Кимбина десятки построенных буксиров, плавучих кранов,

Поздравляем!

29 мая Герой Социалистического Труда, выдающийся судосборщик Омского ССРЗ Владимир Владимирович Кимбин отметил свой 75-летний юбилей. «Очень надежный, любит порядок и всегда справедлив к окружающим, неутомимый труженик, мастер своего дела», – так уважительно и тепло о нем отзываются люди, которым довелось с ним вместе работать, перенимать опыт...

насосных станций... Кроме этого, его бригада всегда была занята на судоремонте и ей чаще всего доверяли наиболее сложные объекты. Много лет из заводской жизни Кимбин отдал работе именно в корпусном цехе. Здесь он постигал азы рабочего мастерства, стал бригадиром. И здесь же на груди Владимира Владимировича засияли орден Трудового Красного Знамени, а позже – орден Ленина. 6 февраля 1986 года Указом Президиу-



ДЛЯ СПРАВКИ
Звание Героя Социалистического Труда и Положение о звании учреждены Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 декабря 1938 года. Герою Труда вручались орден Ленина и грамота Президиума Верховного Совета СССР. А 22 мая 1940 года был установлен особый знак отличия для Героев Труда – медаль «Серп и Молот». Всего звания Героя Социалистического Труда удостоены 20605 человек, из них 138 омичей.

ма Верховного Совета СССР Кимбину было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Кроме того, в свое время он был народным

депутатом, членом парткома завода и пароходства.

Поздравляем уважаемого юбиляра Владимира Владимировича Кимбина с

75-летием! Желаем крепкого здоровья, бодрости, сил, оптимизма и чтобы каждый день обычной жизни приносил одну лишь радость!

P.S. В день юбилея Героя Труда приехали поздравить первые руководители Иртышского пароходства: советник генерального директора И.И. Яновский, заместитель гендиректора по персоналу П.П. Ведерников и главный инженер А.М. Журовский. Они выразили имениннику особую благодарность и признательность за долгий, самоотверженный труд на благо иртышского флота. Пожелали юбиляру крепкого здоровья, благополучия, семейной идиллии, а также вручили благодарственное письмо и денежное вознаграждение.

1 июня – Международный день защиты детей

ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ С УЛЫБКИ

Восхищенные взгляды, счастливые лица и улыбки детей – именно так началась навигация 2014 года для экипажа теплохода «Родина». 1 июня он встретил на борту своих первых пассажиров, воспитанников шести бюджетных организаций Омска в сопровождении взрослых, и совершил семичасовой прогулочный рейс вниз по Иртышу.



III помощник механика А. А. Бордюжа, механик - Н.А. Дорошенко, II помощник механика Д.Б. Шокалов.



Радиооператор И.Б. Серебрякова на рабочем месте.



Команда готовится к встрече детей.

Дабы не лезть с расспросами в неудобный момент, когда экипаж будет занят, помогая располагаться на борту пассажирам, к речному



Некоторым даже спуск к трапу не одолеть без помощи посторонних.

вокзалу приехала задолго до начала посадки. Надо сказать, что погода в этот день уже с утра располагала к прогулке на теплоходе, что не могло не радовать. Капитан Николай Георгиевич Агаки вкратце рассказал о подготовке к нынешней навигации и о планах на лето. Также отметил, что экипаж с нетерпением ждал прихода весны. После зимы все с энтузиазмом и новыми силами принялись за работу. Всего на борту теплохода трудятся 27 человек, многие из них несут вахту на «Родине» уже не первый год. В частности, механик Николай Андреевич Дорошенко работает здесь уже более пятнадцати лет, а для его помощников Андрея Александровича Бордюжи и Дмитрия Борисовича Шокалова нынешняя навигация на этом теплоходе вторая и четвертая по счету, соответственно.

Как отметил капитан, к работе все подошли добросовестно, вооружение провели в короткий срок, и 30 мая теплоход был сдан в эксплуатацию. Обслуживать пассажиров в этом году «Родина» будет по тому же маршруту, что и прежде. В первый укороченный рейс «Омск-Салехард-Омск», продолжительность которого составит 15 дней, теплоход вышел 2 июня, затем он будет работать на линии «Омск-Салехард-Тобольск-Омск», а количество дней в этих рейсах возрастет до 20.

Уже много лет подряд пассажирская навигация Иртышского пароходства начинается именно с благотворительного рейса. В этом году в назначенный день особенных пассажиров – детей-инвали-

дов шести омских организаций, – принимал на борту теплоход «Родина». Прогулочный рейс длился 7 часов: вниз по Иртышу до Чернолущья и обратно. Задачей экипажа было обеспечение безопасности и комфорта гостей.

– Теплоход и экипаж готовы на 100 процентов, – уверенно заверил капитан Н.Г. Агаки перед началом посадки.

На вопрос, как он относится к подобным акциям, Николай Георгиевич ответил, не раздумывая ни единой секунды:



Дети смотрят на теплоход с нескрываемым восторгом.

– Конечно, положительно! Благотворительность в наше время редкость, но надо признать, что это нужное дело. Я уверен, что у детей надолго останутся радостные впечатления.

Также положительно о прогулочном рейсе для детей-инвалидов высказалась радиооператор теплохода Ирина Борисовна Серебрякова. Кстати, для нее навигация этого года особенная, хоть и работает на флоте уже почти

тридцать лет. Раньше она всегда была кассиром, а недавно успешно прошла курсы радиооператоров и с энтузиазмом принялась за работу в новой должности.

– Дарить радость детям всегда приятно! К этому дню мы особенно готовились, настраивались. Понятно, что экипаж пассажирского теплохода всегда доброжелателен и приветлив, но в этот день всем хочется быть особенно вежливыми и учтивыми, – с улыбкой рассказала о подготовке к первому рейсу И.Б. Серебрякова.

В половине девятого была объявлена посадка, и каюты постепенно начали заполняться. Члены экипажа помогали пассажирам подняться на борт теплохода: кого-то просто поддерживали, кого-то несли на руках...

Но если задача экипажа – комфорт и безопасность, то подготовка развлекательной программы для маленьких пассажиров – это, конечно, прерогатива организаторов. Одним из них ежегодно в течение многих лет выступает Людмила Георгиевна Шифрина, руководитель театра «Преодоление». Она была очень рада, что рейс все-таки состоялся, сердечно благодарил руководство Иртышского пароходства и экипажи пассажирских теплоходов за то, что их дети ежегодно получают такой бесценный подарок.

– Мы ведь уже более двадцати лет первого июня совершаем прогулочные рейсы на теплоходах Иртышского пароходства! Спасибо всем огромное за то, что долгие годы речники совершают благое дело, не остались равно-

душными и на этот раз. Вы не поверите, ребята получают просто непередаваемые ощущения, они чуть ли не целый год вспоминают о речной прогулке. Когда нынче под сомнение была поставлена сама возможность поездки, все очень расстроились... Но узнав наверняка, что праздник не отменяется, ребята были на седьмом небе от счастья.

Если для одних первоиюньская прогулка на теплоходе уже стала привычной, но в то же время не менее ожидаемой и радостной, то для кого-то такое мини-путешествие оказалось в новинку. Несколько ребят быстренько разместились в каютах, вышли на палубу и, махая рукой, радостно кричали тем, кто только спускался к трапу:

– Идите к нам! Сюда! Мы ждем вас!

А одна из девочек, подходя к причалу и увидев теплоход, с восхищением произнесла:

– О боже, он просто огромный...
А.НОВОШИНСКАЯ.

Фото автора.



Самый маленький пассажир.

С 90-летием
Тышкевича

Петра Александровича,
ветерана труда Иртышской
РЭБ флота, участника
Великой Отечественной войны.

Чуркину Иду Андреевну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

С 85-летием
Шмика Ивана Филипповича,
ветерана труда Черлакского
отстойного пункта.

С 80-летием
Медведкину Веру Ивановну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.



Поздравляем юбиляров июня!

С 70-летием
Калачеву

Галину Борисовну,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Здереву Любовь Александровну,
ветерана труда Омского ССРЗ.

С 65-летием
Никитченко Веру Васильевну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

Кривоносову Нину Николаевну,
ветерана труда Черлакского
отстойного пункта.

Волыхина

Владимира Анатольевича,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Турбанову Валентину Васильевну,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Василишину Юрия Михайловича,
ветерана труда Омского ССРЗ.

С 60-летием
Гучева Анатолия Ивановича,
сторожа пункта отстоя.

Каленскую Галину Максимовну,
бухгалтера выплатного пункта
централизованной бухгалтерии.

Мореву Наталью Михайловну,
ветерана труда Омского ССРЗ.

С 55-летием
Жочкина Виталия Михайловича,
инженера по комплектации
оборудования ОМТС.

Шавлина Сергея Васильевича,
машиниста бульдозера пункта
отстоя флота.

Жиленко Евгения Викторовича,
водителя транспортного участка.
Кузавских Ивана Николаевича,
трубопроводчика мехцеха.

**Каширина
Виктора Викторовича**,
электромонтера участка радио-
телефонной связи службы связи
и радионавигации.

С 50-летием
**Демуцкого
Анатолия Дмитриевича**,
электромеханика-радиооператора
теплохода «Ленанефть-2025».

Чепурную Тамару Анатольевну,
повара теплохода «Родина».
Голикову Татьяну Николаевну,
повара теплохода
«Ленанефть-2026».

Бычкову Елену Геннадьевну,
ветерана труда Омского ССРЗ.

Поздравляем юбиляров июня! Желаем, чтобы ваша жизнь была такой же теплой и яркой, как лучи июньского солнца!

По фарватеру воспоминаний

КАК ПЕРВАЯ НЕФТЬ ПРИШЛА В ОМСК



Больших успехов в доставке тюменской нефти в Омск добивался экипаж теплохода «Академик Павлов» во главе с М.И. Молодых.

У речников не было опыта перевозки такого необычного груза, не было и специализированного флота. Надо было срочно переоборудовать для перевозки сырой нефти буксирные пароходы, построить крупнотоннажные нефтяные баржи. За короткий срок коллектив Тюменского судостроительного завода освоил сооружение наливных барж и переоборудовал 20 буксирных пароходов для их транспортировки методом толкания. Тюменские строители приступили к оборудованию причалов в Шаиме, Мегионе, Усть-Балыке, откуда предстояло вывозить первую сибирскую нефть. Одновременно в Омске строились специализированные причалы по приемке нефти.

За первой нефтью в Шаим был направлен танкер ТН-652 под управлением опытного капитана **Константина Федоровича Третьякова**. Вот как он сам вспоминал об этом:

— Руководство Нижне-Иртышского пароходства, учитывая очень сложные условия судоходства на Конде, особенно верхнем участке реки, предложило мне, уже опытному тогда капитану, доставить первую тюменскую нефть в Омск. Я, поблагодарив за оказываемое доверие, без всяких колебаний согласился следовать в Сухой Бор.

24 мая прибыли на место и встали под погрузку. С приходом танкера был организован митинг. Комсомольцы нефтепромысла на рубку танкера установили плакат «Тюменскую нефть — Родине!».

го линейного пароходства вместе с сотрудником КГБ в звании капитана. Он произвел осмотр танкера, сказал, что будет находиться с нами, пока идем по Конде, и спросил, чем он мог бы помочь мне как капитану судна. Я подумал и попросил его, чтобы он оставил при себе катер и следовал на нем до Устья-Аха, предупреждая встречные суда, что сверху следует танкер с сырой нефтью. Тогда на большинстве судов еще не было переговорных станций. Капитан КГБ одобрил мою просьбу и согласился лично следовать на катере, создав тем самым безопасные условия для расхождения с судами. Правда, как только судоводители узнали о перевозке нефти, они уступали нам дорогу. Кажется, речник понимал, что танкерам при их длине 67 метров очень сложно проходить повороты.

24 мая танкер ТН-652 вышел в рейс Сухой Бор — Омск. Пройдя поселок Урай, мы попали в полосу густого дыма. По обим берегам горел лес. Искры, горящие ветки долетали до танкера. Я объявил пожарную тревогу. Экипаж протянул пожарные шланги и установил водяную завесу над всем танкером и прежде всего над резервуарами с нефтью. Оценив обстановку, принял решение: следовать вперед. Иначе пришлось бы делать оборот судна, что при ограниченной ширине реки грозило непредвиденными обстоятельствами. В целях безопасности судоходства в опасной зоне дал указание судоводителю катера, который шел впереди нас,

В сентябре 1953 года у поселка Березово ударил первый газовый фонтан. Геологи настойчиво продолжали искать, и в 1960 году вблизи таежного Шаима на реке Конде ударил нефтяной фонтан. В марте 1961 года было обнаружено нефтеносное месторождение у Мегиона на Оби, чуть позднее — в зоне Усть-Балыка.

После этого кладовые нефти и газа начали охотнее делиться своими богатствами с теми, кто их упорно искал. Редкий месяц проходил без открытий новых месторождений. Прибавлялось работы и речникам. Наконец, в декабре 1963 года на правительственном уровне было принято решение о начале промышленной эксплуатации нефтегазовых месторождений Западной Сибири. Перед водниками встала непростая задача: доставлять сырую нефть на Омский нефтеперерабатывающий завод. Уже в том же 1964 году планировалось доставить 200 тысяч тонн нефти.

Танкер заливался «живой» нефтью, — так говорят нефтяники, когда нефть идет сразу из скважины без 3-суточного отстоя ее в резервуарах. Поэтому из-за скопления газов в баках стал ощущаться большой шум. Ощущение было неприятным, но нефтяники успокоили нас и всех присутствующих.

Перед выходом танкера в рейс на судно прибыл начальник Тюменско-

го пароходства (капитан А.И. Познахарев). Но это было лишь начало. Развитие Западно-Сибирского нефтегазового комплекса потребовало значительного увеличения завоза грузов в районы Среднего Приобья и Крайнего Севера. И поскольку иных дорог, кроме водных, не существовало, речному транспорту отводилась главная роль. Росли перевозки не только сырой нефти, но и других грузов, и прежде всего строительных материалов, промышленного оборудования для становления нефтепромыслов, возведения жилых домов в Сургуте, Урае, Мегионе, Нефтеюганске.

В связи с резким увеличением объема перевозок флот Обь-Иртышья пополнялся новыми судами. Большое количество флота поступало ежегодно перегоним по трассе Северного морского пути, строилось на предприятиях бассейна. Достаточно сказать, что в 1971 году количество флота в Иртышском пароходстве по сравнению с 1964 годом удвоилось. В отдельные годы пароходство получало до 130 различных судов.

Год от года наращивали речники Сибири объемы грузоперевозок. До ввода в эксплуатацию магистральных нефтепроводов флотом Иртышского пароходства было перевезено более четырех миллионов тонн нефти.

В эти же годы в бассейне Иртыша и Оби выросли новые города — Нижневартовск, Сургут, Мегион, Урай, Уренгой, Надым. Каждую плиту в их фундамент доставили речники на своих судах. Они же первыми открывали новые маршруты.

Нина ОЛЕНИЧЕНКО.

затянуло подводный топляк между правой насадкой и рулем. Остановив правый двигатель и сделав оборот, мы встали на якорь.

Что делать? При двух двигателях и рулях танкер едва-едва выходил из поворотов. Перекачивать нефть в другое судно? Запросить буксир? Нет! Прошли минуты напряженности, и я, оценив ситуацию, даю команду спустить шлюпку для обследования топляка. После этого решили действовать самостоятельно: на конец бревна одеть трос с петлей-удавкой и с помощью кормового шпилья через блок вытащить топляк. Но как это сделать без водолазов в холодной воде? Все члены экипажа согласились по очереди работать в холодной воде. И через час с небольшим танкер продолжил свой рейс. Отличились при устранении аварии механик-штурман В.М. Куприн, I штурман-II помощник механика Г.К.Медников, I помощник механика-II штурман Н.П. Куликов, рулевые-мотористы А. Маметов и А. Говорков. Им я очень благодарен за мужественный и профессиональный поступок, который не каждый может

повторить даже в нормальных условиях.

Дальше танкер, пройдя всю Конду (560 км), вышел на Иртыш и 4 июня закончил самый первый рейс нефтяной навигации. Танкер пришвартовался к причалу Омского нефтеперерабатывающего завода. Здесь, при большом участии нефтепереработчиков и гостей города, был устроен грандиозный митинг. Я отдал рапорт руководству завода и пароходства, что первая тюменская нефть доставлена в Омск без всяких ЧП, не упоминая, конечно, о досадных мелочах того памятного рейса.

Когда ТН-652 был еще на пути к Иртышу, на Юганской Оби уже загружались усть-балыкской нефтью новые баржи.

26 мая 1964 года пароход «Капитан» с первой баржей усть-балыкской нефти взял курс на Омск. Экспериментальный рейс осуществлял капитан парохода **Николай Петрович Лунин** с участием капитана-наставника Иртышского пароходства Б.Я. Плеханова, инспектора-капитана судоходной инспекции Ханты-Мансийского участка Л.М. Гуляева, прораба Ханты-Мансийского технического участка Л.В. Балина. К слову сказать, Николай Петрович Лунин живет в Тюмени, пользуется большим уважением земляков, до сих пор несет вахту на родном предприятии и осенью готовится встретить свой 80-летний юбилей.

Перевозку сырой нефти с Мегионского месторождения первыми освоили экипажи пароходов «Штурвальный» Иртышского пароходства (капитан М.И. Миронов), «Днепр» Западно-Сибир-



Состав с нефтеналивными баржами.

Поздравляем!

НАШ «ЭНЕРДЖАЙЗЕР»

Помните знаменитую телерекламу про батарейку Energizer, которая позиционируется как самая долговечная? В нашем коллективе есть такой человек, которого мы всегда сравниваем если не с вечным двигателем, то уж с этой батарейкой точно.

27 мая свой юбилей отметила бухгалтер выплатного пункта Галина Максимовна Каленская. На этот раз 6:0 в её пользу!



Галина Максимовна родилась в многодетной семье в деревне Преображенка Большереченского района. Деревенская жизнь середины прошлого столетия была несладкой: большие огороды, личное подворье, домашний скот требовали постоянной заботы, и всех ребятишек с малолетства приучали к посильному труду. Галина всегда была активным ребенком: непоседливой и озорной. Её темперамента и характера хватало и на учёбу, и на помощь родителям по хозяйству, и на детские шалости. Ни одно происшествие не обходилось без её участия. В 15 лет она, как и большинство её сверстников, оставила тёплый родительский дом и уехала в Большеречье поступать в училище на швею. Выбор Галины многих удивил – с её характером нужно было идти в другую профессию. Вскоре так и случилось. Окончив одно училище, она тут же поступает в другое – СПТУ № 15 на специальность судовой повар.

Дату, когда пришла устраиваться поваром на флот Омского судоремонтно-судостроительного завода, запомнила на всю жизнь – 1 сентября 1972 года. И робела от встречи со взрослым коллективом, словно пришла в первый раз в первый класс. Вскоре от робости не осталось и следа, тем более что и сама она была бойкая девчонка, и водники оказались радушными.

На одном из теплоходов познакомилась со своим будущим мужем Евгением Станиславовичем. С рождением дочери Оксаны с флотом пришлось расстаться и перейти на берег: в дизельный цех, затем в техотдел. В 1980 году, параллельно с работой, Галина Максимовна окончила техникум по специальности бухгалтер. С 12 мая 1981 года она перешла работать в бухгалтерию. После рождения второй дочери Ирины вернулась к уже любимейшей работе бухгалтера.

Более трёх десятков лет Галина Максимовна начисляет заработную плату береговому составу завода. Она обладает всеми профессиональными знаниями настолько, что посади её на любой участок – работа будет выполнена на «отлично». Она всегда в курсе всех новшеств в законодательстве. К работе относится с ответственностью и требовательностью как к себе, так и к людям, которые трудятся с ней бок о бок.

Вне работы Галина Максимовна с удовольствием занимается своим дачным участком, она большая любительница цветов. Очень часто на даче принимает гостей. Самая главная гостья – это внучка Сонечка, с которой она проводит много времени. Галина Максимовна очень любит активный отдых (бассейн, лыжи). На протяжении многих лет ходит в группу здоровья и пропагандирует здоровый образ жизни. Каждый отпуск она выезжает на отдых к морю. К любым мероприятиям относится творчески. Не раз придумывала и разыгрывала сценки на Новый год, была заводилой на отдыхе во время загородных корпоративных поездок. А на «новогодних огоньках», понимая, что важна атмосфера праздника, всегда появлялась, как минимум, в маске и задавала тон на танцполе всем присутствующим.

От всей души мы желаем Галине Максимовне оставаться такой же веселой, активной, энергичной и никогда не унывающей. Здоровья и успехов во всех её начинаниях!

Коллеги из выплатного пункта.

БЛАГОДАРНОСТЬ

Совсем недавно в нашей семье случилось большое горе. Умер любимый муж и отец **Уруев Николай Павлович**. Выражаем огромную благодарность и признательность руководству Иртышского пароходства и Омского судоремонтно-судостроительного завода, а также работникам берега и плавсостава за моральную и материальную помощь. Спасибо всем, кто разделил с нами горечь и боль утраты.

Семья Уруевых.

19 мая 2014 г. на 85-м году ушел из жизни старейший работник водного транспорта

Шустер

Семен Семенович.

Речники Иртыша помнят его как заместителя начальника Тюменского линейного пароходства. Выражаем искренние соболезнования родным и близким покойного.

Руководство ИРПА, ветераны Иртышского пароходства.

«РЕЧНИК ИРТЫША» - газета иртышских речников.
Учредители: ОАО «ИРТЫШСКОЕ ПАРХОДСТВО», ИРТЫШСКИЙ БАСКОМФЛОТ.
Издатель: ОАО «Иртышское пароходство»
Адрес: г. Омск-24, пр. Маркса, 3.
Сайт: <http://www.flot55.ru>
Редактор Н.И. ОЛЕНИЧЕНКО.

Адрес редакции: г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.
E-mail: 114@flot55.ru
Телефоны: редактора - 31-87-09, 39-85-74, корреспондента - 39-84-09, общий - 39-84-28.
Факс: (8-38-12)31-85-85 с пометкой «Для редакции».

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Омской области 14 сентября 2009 г. Свидетельство ПИ № ТУ 55-00138. Подписной индекс: 53090. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.

Компьютерный набор сделан в редакции. Верстка, корректура и печать выполнены в ГП «Омская областная типография», г. Омск, ул. Декабристов, 37. Время подписания в печать по графику: 2.06.2014 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00. Заказ 1488. Тираж 615.



По волнам нашей памяти

МЫ ПОМНИМ ВСЁ

1958 год. В Омское речное училище нас, курсантов, было зачислено 210 человек. Если учесть конкурс при поступлении в 6-7 человек на место, станет понятно – насколько популярным и востребованным в те годы было ОРУ.

Мы, дети военного времени, школьниками познавшие «сладость» колхозной «палочки-трудодея», ничего не видевшие в жизни в материальном плане, получили бесплатное питание – флотский стол. Прекрасное общежитие на берегу Иртыша у старого речного вокзала с королевскими, по нашим крестьянским понятиям, апартаментами: 4-местным кубриком с белоснежными простынями, – невиданными многими из нас атрибутами постельной принадлежности и гордостью моряков. Мечта романтиков – красивое форменное обмундирование. Позже курсант нашей 37-й группы Виктор Маталасов, наш бард по сегодняшним понятиям, владеющий в совершенстве игрой на семиструнной гитаре, напишет гимн нашей «альма-матер»:

*Мы с детства грезим о морях,
Нам с детства снятся маяки,
И пусть сейчас я не моряк,
В душе моряк любой речник.*

Мы, дети военного времени, школьниками познавшие «сладость» колхозной «палочки-трудодея», ничего не видевшие в жизни в материальном плане, получили бесплатное питание – флотский стол. Прекрасное общежитие на берегу Иртыша у старого речного вокзала с королевскими, по нашим крестьянским понятиям, апартаментами: 4-местным кубриком с белоснежными простынями, – невиданными многими из нас атрибутами постельной принадлежности и гордостью моряков. Мечта романтиков – красивое форменное обмундирование. Позже курсант нашей 37-й группы Виктор Маталасов, наш бард по сегодняшним понятиям, владеющий в совершенстве игрой на семиструнной гитаре, напишет гимн нашей «альма-матер»:

Присягу на верность служения Родине приняли 13 февраля 1961 года во Владивостоке, где проходила первую стажировку.

27 января 1961 года вышел приказ министра обороны СССР, Маршала Советского Союза

было сомнение в адрес речников, выпускников ОРУ, которыми на Тихоокеанском флоте гордились за отличную выучку и подготовку офицеров запаса. Эти «необученные матросы» стали позднее гражданскими генералами производства. Кравченко Виктор Иванович работал главным механиком в Омском речном порту, главным инженером «Омскнефтепроводстроя», начальником управления стройки века Уренгой – Ужгород. Наш отличник учебы, боевой и политической подготовки, спортсмен Юра Яснов, в дальнейшем – уважаемый Юрий Александрович, работал заместителем генерального директора Обь-Иртышского пароходства в Тюмени, сегодня возглавляет Совет директоров «Совречпорта» (Ханты-Мансийск). Виктор Алексеевич Юрков – начальник Главснабга Павлодара. Владимир Иванович Глухарев дослужился до генерального директора ре-



Ежегодно 7 апреля собираются выпускники 1962 года. Последняя встреча произошла два месяца назад.

Учились мы прилежно по двум программам: гражданской речной профессии и военно-морской с присвоением офицерского звания «младший лейтенант ВМФ». Жили на казарменном положении со строгим распорядком дня согласно Уставу воинской службы, занимались «шажистикой» на плацу. В учебный корпус на Рабфакской, 1 (наше здание с 1925 г.) на Ленинской (Ильинской) горке ходили строем, часто под духовой оркестр либо под барабан, который служил камертоном. Народ на улицах останавливался посмотреть на наш строй. А мы в шеренгах под их взглядами гнули грудь колесом. На смотрах-конкурсах и парадах мы смотрелись не хуже действующих воинских частей, за что имели благодарности от командования округа.

Жизнь протекла ровно, спокойно, несмотря на учебные тревоги. День был занят плотно и расписан по минутам: теорети-

Р.Я. Малиновского о расформировании военных училищ в рамках сокращения вооруженных сил Советского Союза на 1 миллион 200 тысяч человек, объявленного Н.С. Хрущевым. Мы, дети военной поры, рожденные в 1940-1941 гг., шли в военные училища с чувством патриотического долга. Мы, свидетели великой Победы, еще школьниками прошли курс молодого бойца. Районные военкоматы готовили нас к защите Отечества: готовили в системе Осоавиахим и ДОСААФ на радистов, шоферов, парашютистов, учили пользоваться автоматом, противогазом, оказывать первую медицинскую помощь. С 15 лет мальчишки имели приписные свидетельства с предварительно вписанными военными училищами. И вдруг этот приказ в две строки... В наших военных билетах появилась запись: «Необученный матрос», которую после не могли расшифровать в военкоматах. И это

монтно-эксплуатационной базы «ГлавТюменьнефтегазстрой», начиная с капитана-механика. Его направляли на трудные участки, когда требовались ум и воля. Виталий Алексеевич Захаров, светлая ему память, отработал 42 года в Иртышском пароходстве, из них 16 лет – помощником генерального директора. Василий Петрович Таран не захотел быть «генералом», хотя заманчивые предложения поступали. Старший электромеханик плавучего крана, за ударный труд имеет два ордена Трудовой Славы и медали.

Нас, выпускников 1962 года, было 240 человек, и каждый внес достойную лепту во благо процветания Родины. Этому нас учили сначала родители, позже офицеры и преподаватели. Мы, выпускники 1962 года, были первым выпуском дипломированных совместителей на речном флоте.

Виктор ЛЯШИН.