



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 15 (7897) * Четверг, 14 августа 2014 г. *

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Эхо праздника

ОМСК ОТМЕТИЛ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ

3 августа омичи с размахом отпраздновали 298-й День города. Чем запомнился минувший праздник?

✓ Разнообразием тематических праздничных площадок: в то время, как одни состязались за звание самого сильного омича на Соборной площади, другие окунулись в мир книг, разгадывали кроссворды и играли в поэтический дартс в Театральном сквере.

✓ Мобильной библиотекой, с помощью которой каждый желающий мог совершенно бесплатно скачать понравившуюся электронную книгу на свой гаджет.



✓ Сильным ливнем в середине дня, который застал врасплох, но не испугал гостей праздника.

✓ Множеством развлекательных площадок для маленьких омичей: к их услугам были огромные надувные замки, батуты, тактильный зоопарк, «мини-кузница» и многое другое.

✓ Многолюдностью. В этом году на центральные улицы вышло более 120 тысяч омичей и гостей нашего города.

✓ Концертом в амфитеатре акватории реки Омь, кульминацией которого стало первое в Омске фееричное световое шоу, которое понравилось и впечатлило абсолютно всех.

КУРЬЕР

• Мыс Трехбугорный.

Очередные тысячи тонн светлых нефтепродуктов доставляют в Обскую губу для перевалки в морские танкеры теплоходы «Николай Животкевич», «Сергей Манякин», «Ленанефть-2019».

В схеме вывоза сырой нефти из Обской губы от м. Трехбугорного в Западную Европу участвуют танкеры ОАО «ИРП»: «Ленанефть-2002», «Ленанефть-2006», «Дмитрий Гусихин», доставляющие нефть к морским танкерам из п. Нумги, и «Ленанефть-2025», «Ленанефть-2026», задействованные на перевозке нефти Новопортовского месторождения.

• **Тобольск.** Продолжается доставка щебня дорожникам Ханты-Мансийского автономного округа. От причалов То-



больского порта в пункты Андра, Реполово, Ханты-Мансийск ведут составы теплоходы РТ-780, РТ-792.

• **Красноярка.** По-прежнему осуществляется доставка песка в баржах, закрепленных за теплоходом РТ-728, от месторождения Верблюжье строителям Омска. В августе планируется перевезти и выгрузить на берег более 40 тысяч тонн чрезвычайно востребованного строительного материала.

• **Омск.** С составами из двух барж, груженными дорожной плитой, вышли из Омска теплоходы РТ-790, РТ-683. Пункт назначения – Салехард. Всего по этому маршруту будет перевезено более 20 тысяч тонн данного груза. На линии также планируется использовать теплоходы РТ-728, РТ-675, РТ-791.

Встречи на рейде

КАКОВ КАПИТАН – ТАКАЯ КОМАНДА

На торжественном собрании, посвященном празднованию Дня работников морского и речного флота, благодарственным письмом министерства развития транспортного комплекса Омской области за добросовестный труд и в честь профессионального праздника был награжден капитан теплохода «Ленанефть-2033» Андрей Владимирович Дудка. Встретившись с ним, мы поговорили об экипаже, о том, чем запомнились прошлые рейсы и какие северные вахты запланированы на 2014 год.

Подготовка к нынешней навигации началась ещё зимой. Тогда на теплоходе был проведен средний ремонт и выполнен капитальный ремонт главных и вспомогательных двигателей. В первый рейс до мыса Трехбугорного с летним дизельным топливом экипаж теплохода «Ленанефть-2033» отправился 6 июля. В первых числах августа выгрузились на «морьяка» и взяли курс до острова Начальный. От него экипажу предстоит сделать ещё как минимум два рейса с зимним дизельным топливом до мыса Трехбугорного.

Капитан теплохода Андрей Владимирович Дудка, рассказывая о прошлой навигации, назвал

её самой памятной для него за все 24 года работы на флоте. В прошлом году они совершили три рейса со светлыми нефтепродуктами из Омска до мыса Трехбугорного, затем доставили груз в строящийся порт Сабетта, а уже после взяли курс на Тамбей. Оттуда на обратном пути случилось то, что так удивило и поразило весь экипаж. Буквально за ночь Обская губа покрылась льдом.

– Температура упала до минус 15, пошел снег, вода сразу же покрылась льдом. Что тут ещё скажешь – стихия! Она непредсказуема. Север не прощает ошибок, с природой надо обращаться на «вы». Стоит только немного задержаться, и все... Кругом лед, и

вся обстановка меняется буквально в считанные часы.

Так, в одно мгновение танкер оказался в «ледовом плену». С подобной ситуацией экипаж столкнулся впервые. Это был последний рейс 2013 года и выдался довольно тяжелым. Зато теперь, как говорится, есть что вспомнить. Тем более, с ситуацией справились самостоятельно, а это – ценнейший опыт. В конце октября танкер «Ленанефть-2033» вернулся в Омский затон, и 2 ноября для всей команды официально закончилась навигация.

Говоря об экипаже, конечно, в первую очередь хочется сказать о капитане. Андрей Владимирович производит впечатление строгого, но справедливого командира, который любит порядок и дисциплину. Он со знанием дела размышляет о флоте, в некоторой степени рассуждает как бизнесмен:

– Просто так, из ничего прибыль не появится. Чтобы ее получить, надо вложить в любое дело определенную сумму. Поэтому чтобы теплоход приносил доход предприятию, экипаж должен иметь все необходимое для успешной работы.

Наверное, в первую очередь все члены команды должны быть обеспечены рабочей одеждой. В этом же году на экипаж из 11 человек было выделено всего 4

комплекта – даже не половина, и это главное, что беспокоит капитана. О мелочах, таких, как недостаток краски или ещё каких-то бытовых принадлежностей, он упомянул лишь вскользь:

– Хочется, чтобы теплоход выглядел хорошо. Ведь мы здесь работаем, живем...

На танкере «Ленанефть-2033» Андрей Владимирович работает 10 лет, из них последние 4 года – в должности капитана. Экипаж слаженно трудится под его руководством. Почти все остались здесь с прошлой навигации. Долгое время с капитаном несет вахту старший



Капитан Андрей Владимирович Дудка.

механик Владимир Павлович Кадошников, старший помощник капитана Николай Николаевич Петров и IV механик Илья Александрович Киндрук.

Окончание на 2 стр.



Мотористы-рулевые Денис Радов, Сергей Михайлов, II помощник капитана Денис Ирнарзов, мотористы-рулевые Герман Вернер и Александр Фудашкин.



Последние часы в родном затоне.

**Твои люди,
Иртыш!**

Он рос в красивом сибирском селе Качесово, которое стоит на правом берегу Иртыша. И всякий раз, когда на реке появлялись пароходы, на берег высыпали все деревенские мальчишки. Для них это был настоящий праздник. Вот тогда-то Геннадий и «заболел» рекой. Часто проходящие по реке теплоходы вдохновили его выбрать в будущем профессию речника и обязательно стать капитаном теплохода. После семилетки Геннадий без всяких колебаний поехал в Омск и поступил в ремесленное училище №7, которое специализировалось на подготовке кадров для речного флота. Практику проходил на теплоходе «Илья Муромец», где получил первые и незабываемые уроки флотской жизни. Окончив училище в 1961 году, получил диплом второго штурмана и был распределен на работу в Омский техучасток. Через два года занял пост капитана-механика на теплоходе «Голубь», ещё через год назначен капитаном на теплоход «Лебедь». Основной задачей теплохода был развоз дизельного топлива по путевым участкам на маршруте Клин – Утма.

В 1963 году, в связи с освоением нефтегазовых месторождений Западной Сибири, начался новый этап развития Иртышского пароходства. Для перевозки сырой нефти строились новые суда, одновременно возводились здания и новые цеха Иртышской ремонтно-эксплуатационной базы флота. В 1967 году Геннадий Алексеевич был переведен на танкерный флот, где и отработал без малого три десятка лет.

Начинал на бачковых танкерах 866-го проекта: ТН-703, ТН-698,

Наверное, все люди поколения, начавшего учиться в трудные послевоенные годы, похожи друг на друга ответственностью, пониманием важности дела, которому посвятили жизнь.

Капитаном северной группы судов Геннадий Алексеевич Качесов отработал 30 навигаций! На большегрузном танкере «Григорий Усиевич» ходил в прибрежно-морских условиях, доставляя нефтепродукты в отдаленные уголки Крайнего Севера и в приречные пункты Заполярья. Его биография, в принципе, похожа на десятки других. В лучшем смысле. В смысле преданности флоту и высокого уровня ответственности, в смысле высокой судоводительской и человеческой культуры, порядочности и выполнения долга.

15 августа Геннадию Алексеевичу исполняется 70 лет. Мы от всей души поздравляем его с этой датой.

ТН-666, ТН-657. В 1977 году был назначен капитаном на новый теплоход «Григорий Усиевич».

В навигацию, как правило, его команда несла вахту на севере бассейна. Привычные рейсы «Григория Усиевича» – Омск – Салехард, а во второй половине лета танкер осуществлял перевозки топлива на Тазовской и Уренгойской линиях. Капитан на всю жизнь полюбил этот суровый край с его тундрой, белыми ночами и удивительно добрыми людьми.

Геннадию Алексеевичу было чем поделиться с молодыми судоводителями: от рулевого-моториста он вырос до капитана танкера северной группы судов. В свое время ему было присвоено звание «Специалист высшего класса». На его глазах обновлялся флот Иртыша.

В 1994 году Указом Президента Российской Федерации капитану-второму помощнику механика теплохода «Григорий Усиевич» Геннадию Алексеевичу Качесову присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

Но это была уже вторая высокая награда. Первую – орден «Знак Почета» – он получил ровно за двадцать лет до этого.



Многие годы работы на флоте принесли истинную радость. Есть мудрость: «В одну воду не войдешь дважды». Это – о профессии речника. Ни одна ситуация на мостике не повторяется, ни разу не удалось найти одного и того же решения для похожих случаев. Потому капитан должен иметь в запасе минимум два-три варианта, чтобы в нужную минуту суметь применить единственно верный. Все время в напряжении, в творческом поиске – это и главная трудность, и главная радость профессии.

В 1995 году в судьбе Геннадия Алексеевича произошёл резкий поворот: он оставил теплоход, но при этом флоту остался верен. Перейдя на работу в Омский линейный

отдел судоходной инспекции, уже в должности государственного инспектора стал курировать знакомый ему нефтеналивной флот Иртышской РЭБ. Что значит создать безопасные условия судоходства и исключить саму вероятность аварийной ситуации на реке, Г.А.Качесов знал по своему личному богатейшему судоводительскому опыту. Поэтому работа судоходного инспектора стала логическим продолжением того, чему он посвятил всю жизнь. Отличное знание людей, богатый опыт работы на танкерном флоте позволяли ему качественно и эффективно проводить контроль безопасности отстоя нефтеналивного флота на Николаевском рейде, плодотворно работать с диспетчерским аппаратом. В межнавигационный период работа инспектора не прекращалась: участие в семинарах, проверка знаний, доведение до судоводителей аварийных случаев и их разбор, проверка вверенных ему предприятий...

Более 10 лет отдано контролю за деятельностью таких же капитанов, каким был сам. За годы работы в судоходной инспекции, будучи вначале инспектором, а позднее – заместителем началь-

ника Омского линейного отдела, он многое сделал для обеспечения безаварийной работы речного флота как по Омскому отделу, так и в целом по бассейну.

В 1996 году Геннадий Алексеевич награжден медалью «300 лет Российскому флоту», а в 2004 году, работая уже заместителем начальника Омского линейного отдела ГРСИ по Обь-Иртышскому бассейну, был награжден знаком «Почетный работник топливно-энергетического комплекса».

Существует расхожее, но удивительно точное и мудрое выражение: «Наше продолжение – в детях!». Когда начинающий речник Качесов встретил в техникуме юную Лидочку и они поженились, молодые, конечно, мечтали о детях. А потом, воспитывая уже двоих сыновей, они, безусловно, желали видеть в них свое продолжение. Хотелось видеть в них, в том числе, и продолжателей флотской династии, тем более что Лидия Васильевна тоже всю жизнь проработала в Иртышском пароходстве, в радиобюро.

Особое удовлетворение, думается, юбиляр испытывает сегодня от того, что оба его сына, окончив политехнический институт, все-таки остались верны традициям флота. Старший Александр, поработав в техотделе Иртышской РЭБ, трудится сейчас инженером-конструктором в Обь-Иртышском филиале Российского Речного Регистра. Младший сын – Алексей возглавляет компанию ООО «Судопроект».

Что может быть лучше того, когда сыновья продолжают семейную династию? Только то, что её продолжают внуки!

Нина Олениченко.

КАКОВ КАПИТАН – ТАКАЯ КОМАНДА

Продолжение. Нач. на 1 стр.

Небольшие кадровые изменения в составе командиров в этом году были связаны с тем, что Н.Е. Петров – опытный командир, бывший капитан «Ленанефть-2033», в последние годы работавший сменным капитаном, в этом году ушел на заслуженный отдых. Вместо него с пассажирского теплохода «Механик Калашников» вторым помощником пришел Денис Мансурович Ирнараров.

После службы в армии в экипаж вернулся III помощник электромеханика Артем Александрович Бордунов. Стоит отметить, что даже рядовой состав в этом году почти не изменился. Только моторист-рулевой Максим Вепрев пошел на повышение и сейчас трудится электромехаником на ТН-733. Хотя и он уходит не хо-

тел, готов был и дальше работать в рядовой должности – об этом, как один, говорили все члены экипажа. Но в любом деле, чтобы достичь успеха, карьерный рост просто необходим.

Более пяти лет за питанием команды следит повар Алевтина Александровна Нефедова. На флот она пришла в 1994 году. Здесь она совершенно неожиданно для себя семь лет назад начала рисовать. Специально этому нигде не училась, никогда прежде кисти в руках не держала и потому к своему творчеству относится скептически. Но одна из её работ, на которой



На рисунке повара Алевтины Нефедовой танкер «Ленанефть» рассекает водные просторы.

запечатлена родная «Ленанефть», гордо красуется на стене в коридоре теплохода. Рисует Алевтина Александровна в основном то, что её окружает: водную стихию и теплоходы. Речная тема ей также близка, как и многим флотским самодеятельным художникам.

Об экипаже капитан А.В. Дудка отзывался хорошо, но без лишних сантиментов. Характеризует всех грамотными специалистами. Видно – командой доволен. В свою очередь экипаж говорит о том, что им комфортно работать с таким капитаном: «Он грамотный, умный, знает все тонкости морского и речного дела. И не просто отдает приказы, если необходимо, все доступно объясняет и подсказывает». А один из членов экипажа подытожил наш разговор: «Какой капитан – такая и команда».

А.НОВОШИНСКАЯ.
Фото автора.



Старший помощник капитана Николай Петров, III помощник механика Илья Киндрук, электромеханик Артем Бордунов.

Поздравляем юбиляров августа!

**С 85-летием
Поткину**

Альбину Федоровну,
ветерана труда Омского ССРЗ.

С 80-летием

**Добрынина
Валерия Серафимовича,**
главного конструктора по корпусной части КБ.
**Медведева Владимира
Алексеевича,** ветерана труда
Иртышской РЭБ флота.

Комлева

Валентина Павловича,
ветерана труда Омского ССРЗ.

С 75-летием

Блажко Антона Франковича,
ветерана труда Черлакского
отстойного пункта.

Савельева

Александра Павловича,
ветерана труда Омского ССРЗ.

Афанасьеву

Тамару Александровну,
ветерана труда Омского ССРЗ.

Горбунову Валентину Ивановичу,
ветерана труда Иртышской РЭБ
флота.

С 70-летием

Качесова Геннадия Алексеевича,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

Конева Марию Васильевну,
ветерана труда Омского ССРЗ.

**Гладкова Александра
Николаевича,** ветерана труда
Иртышской РЭБ флота.

Поздравляем юбиляров августа! Желаем, чтобы ваша жизнь была такой же яркой и выразительной, как поражающие в это время своим разноцветьем и буйством красок клумбы и цветники!

**С 65-летием
Москаленко**

Алексея Николаевича,
механика-второго
помощника капитана
теплохода РТ-791.

Тагильцева

Анатолия Петровича,
сторожа пункта отстоя флота.
Тушки Людмилу Алексеевну,
ветерана труда Омского ССРЗ.
Линькову Веру Алексеевну,
ветерана труда Омского ССРЗ.

Полтеву Антонину Васильевну,
ветерана труда Черлакского
отстойного пункта.

С 60-летием

**Зюскина Сергея
Константиновича,**
сменного капитана-второго
помощника механика теплохода
«Сергей Манякин».

Гауна Владимира Николаевича,
сменного капитана-первого
помощника механика танкера
ТН-684.

Демидика Виктора Ивановича,
механика-сменного капитана
теплохода ОС-2.

Прядко

Владимира Михайловича,
сторожа пункта отстоя флота.
Диденко Татьяну Андреевну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

Савельеву Раису Андреевну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

ВНУКАМ ЕСТЬ С КОГО БРАТЬ ПРИМЕР

Знай наших!



В этом году 23 июля состоялось торжественное открытие Доски почета администрации Центрального округа. На нее вместе с именами 19-ти почетных жителей нашего города был занесен портрет работника ОАО «Иртышское пароходство» – главного инженера завода Владимира Райнольдovichа Бельгарда.

Все, кто с ним работают, знают, что он надежный, исполнительный и ответственный человек, всегда качественно выполняющий свою работу. При этом очень скромный. Во время торжественного открытия Доски почета Владимира Райнольдovichа от лица руководства Иртышского пароходства поздравил заместитель генерального директора П.П. Ведерников. В ответ на его слова В.Р. Бельгард скромно улыбнулся и в очередной раз произнес:

– У нас на предприятии много достойных людей... Почему выбрали именно меня?

В Иртышское пароходство Владимир Райнольдovich пришел 42 года назад. Начиная трудовую деятельность на Омском ССРЗ. Здесь прошёл все ступени профес-

За какие заслуги имена и фотографии омичей заносят на городскую Доску почета? Безусловно, такая честь выпадает только достойному человеку: цельной личности, грамотному профессионалу, который посвящает себя своему делу и добивается высоких результатов.

сионального роста: от третьего штурмана теплохода – до главного инженера завода. Работая капитаном-механиком, мастером, начальником ведущего цеха и последние 16 лет главным инженером завода,

Владимир Райнольдovich в совершенстве изучил производство, показал высокие деловые качества, зарекомендовал себя высококвалифицированным специалистом и талантливым руководителем предприятия водного транспорта. Под его руководством на заводе ведется целенаправленная работа по внедрению новых технологий судоремонта, модернизации судов и промышленного оборудования.

Лично В.Р. Бельгардом была разработана и внедрена технология по механизации разборки-сборки движительно-рулевого комплекса судов с применением насосов высокого давления с электроприводом. В 2013-2014 годах впервые стал применяться ремонт блоков двигателей с помощью полимерных смол. Экономия от внедрения новой технологии составила 3 млн. рублей в год. В тяжелый период становления рыночной экономики Омским ССРЗ была прекращена деятельность по строительству судов, но в 2011 году поступил заказ от администрации Ханты-Мансийского АО на строительство двух плавучих понтонов,

выполнить который необходимо было в весьма сжатые сроки. После 20-летнего перерыва судостроители Омского ССРЗ под руководством главного инженера выполнили важный заказ в намеченный срок.

На протяжении многих лет Иртышское пароходство поддерживает связь с учебными заведениями Омска, которые готовят специалистов для водного транспорта. В.Р. Бельгард является одним из наставников молодежи. Ежегодно более 10 курсантов и студентов проходят производственную практику в цехах завода.



Владимир Райнольдovich заслуженно пользуется авторитетом у речников Иртыша и партнёров-заказчиков. За многолетний плодотворный труд, большой личный вклад, внесенный в развитие речного транспорта, разработку и внедрение новых технологий судоремонта, успешное выполнение

производственных заданий он неоднократно поощрялся почетными грамотами и благодарностями Иртышского пароходства, награжден медалями «Судостроение. Судоремонт. За высокий профессионализм», «300 лет Российскому флоту», нагрудными знаками «Отличник речного флота» и «Почетный работник речного флота».

В день торжественного открытия Доски почета Владимир Райнольдovich был в окружении самых близких ему людей. Большая и дружная семья Бельгардов собралась вместе: верная супруга, три

дочери и пятеро внуков – все, отложив дела, приехали поздравить любимого мужа, отца и дедушку. Сделав снимки на память, мальчики горделиво рассматривали огромный портрет своего деда. А ведь и в самом деле есть чем гордиться и на кого равняться!

В. АЛЕКСАНДРОВА.

– К 300-летию Омска – ПЕРВЫЙ ПОЕЗД

Ровно 120 лет назад 25 августа 1894 года стальной путь связал город с Центральной Россией и Дальним Востоком. Захолустный чиновничье-военный Омск начал менять свой облик. Под ударами топора пала Любина роща (на месте теперешних улиц Ленина и Партизанской). Там, где проходили аллеи чиновничьего сада, выросли двух- и трёхэтажные каменные здания с большими зеркальными стёклами и железными шторами на окнах. В этих новых зданиях обосновались торговые ряды купцов – Саввы Морозова, Овсянникова, Шаниной, Жирардовских мануфактур и других. Городом на берегу Иртыша заинтересовались иноземные купцы и банкиры. На золочёных вывесках и таблицах рядом с русским текстом появились английские, датские, французские подстрочки; возникли отделения банков, нити от которых вели к биржам Нью-Йорка, Лондона, Берлина, Парижа, Брюсселя.

В городе открылся ряд новых как русских, так и иностранных промышленных предприятий. С 1892 по 1914 год число предприятий в Омске увеличилось с 36 до 125. Правда, большинство из этих производств были мелкими, полкустарными.

Проведение железной дороги и появление промышленности в городе способствовали росту рабочего класса. Наиболее многочисленным и передовым отрядом омского пролетариата были железнодорожники. В 1898 году в омских железнодорожных мастерских насчитывалось более двух тысяч рабочих.

Рядом с нами

Родилась Татьяна в семье водников в городе Соликамске Пермской области. Ее родители всю жизнь проработали в изыскательской русловой партии Верхнекамского участка пути Камского БУПа. Отец был начальником, а мама – инженером.

Училась Таня всегда хорошо, особенно ей нравились литература и история. После школы пошла на истфак, но, не добрав одного балла на вступительных экзаменах, решила больше нигде документы не подавать, чем удивила всех своих близких. Вместо учебы два года трудилась с родителями в изыскательской русловой партии.

– В общем-то, мы с братом с детства были на подхвате. Всегда помогали во всем, и главное – нам это было интересно, – рассказывает Татьяна Андреевна о том, как работала в БУПе. – Своими родителями мы страшно гордились! Прощали им то, что много времени приходилось быть одним, нас даже в школу на первое сентября не провозжали...

Увидев в газете объявление о том, что в Ленинградском институте водного транспорта ведется набор абитуриентов на рабфак, Татьяна сразу сказала: «Вот здесь я и буду учиться».

– Несмотря на то что в душе я гуманитарий, решила поступать на специальность «экономическая кибернетика» – тогда это было в новинку и казалось очень интересным, – вспоминает о своем решении Т. А. Диденко.

Практику экономисты проходили в разных городах: в Горьком, Новосибирске... Кроме того, в учебный план входила плавательская практика, изучение устройства судна и все основные азы флотского дела.

ПРОГРАММИСТ – ПРОФЕССИЯ ТВОРЧЕСКАЯ

Отрадно встретить человека, который бы по-настоящему любил свою работу, отдавал ей все свои силы и в то же время черпал из нее вдохновение. Татьяна Андреевна Диденко именно такой человек, она всегда с энтузиазмом приступала к новым заданиям, выполняла их качественно и профессионально. Проработав 36 лет инженером-программистом в пароходстве, она с улыбкой, немного с грустью и приятной ностальгией вспоминает эти годы.

По окончании института у отличников было преимущество: они могли выбирать место своей будущей работы. Татьяна сомневалась, выбирая между Омским и Куйбышевским ИВЦ.

– Выбрала омский, звучало очень привлекательно. Хотелось работать именно в вычислительном центре.

Так, с детства полюбившие реку и флот Татьяна и её младший брат в итоге оба окончили институты водного транспорта: она – Ленинградский, а он – Горьковский.

– Оба выросли патриотами флота, – дополнила Татьяна Андреевна. В 1978 году молодым специалистом она приехала в ИВЦ Иртышского пароходства.

– Нашему поколению повезло, сразу после института мы приехали работать и получили реальную задачу!

Из всех проектов и программ, над которыми Татьяне Андреевне приходилось трудиться, ей больше всего нравились те, которые непосредственно были связаны с эксплуатацией судов или судоремонтом. Помимо специальных флотских программ, занимались ещё и бухгалтерскими программами, в которых начисляют заработную плату и сводят баланс.

Работать с такими проектами Татьяне Андреевне было менее интересно, но программа «Баланс пароходства» для нее стала особенно значимой. Ее они создавали с нуля. Поскольку тогда не было возможности взять за аналог похожую суще-



ствующую программу, посмотреть или повторить чей-то опыт, каждый шаг по ее созданию инженеры ИВЦ продумывали самостоятельно.

– «Баланс» – это была последняя задача, которую мы выполняли на машинах ИВЦ, потом уже пришел век новых технологий, и мы быстрыми темпами осваивали компьютеры.

С 2004 по 2010 годы в пароходстве работал отдел автоматизированных систем управления производством. В нем Татьяна Андреевна в разное время занимала должности заместителя и начальника отдела. Трудилось над совершенствованием производственной программы ТРИМ, привезенной из Санкт-Петербурга. Поскольку программа предназначалась не только для

предприятий водного транспорта, то программисты Иртышского пароходства оптимизировали ее и сделали пригодной для этого. В ней проводятся все основные операции: начисляется заработная плата, ведутся ремонтные ведомости, закрываются различные наряды... Данная программа и по сей день успешно функционирует и используется работниками Иртышского пароходства.

– Наш отдел хорошо потрудились, мы связали ТРИМ с нашим предприятием, после к нам даже из Питера приезжали перенимать опыт, – делится достигнутыми результатами Т.А. Диденко.

Специалисты отдела постоянно проводили работы по совершенствованию программы, придумывали, как сделать её ещё более удобной в использовании. Обновление из Санкт-Петербурга поступало, как правило, каждые 3-4 года. После его установки ТРИМ вновь тестировали, проверяли и улучшали, опять же учитывая специфику предприятия.

Татьяна Андреевна очень подробно рассказывает о своей работе, видно, что ей действительно нравилось то, чем она занималась столько лет. Свою профессию она называет творческой и интересной, особенно ей нравилось, что голова все время находилась в «рабочем режиме», постоянно необходимо было что-то придумывать и решать определенные задачи.

Работая в пароходстве, Татьяна Андреевна встретила свою судьбу.

С будущим мужем познакомились, когда жили в общежитии Иртышской РЭБ. Вместе вырастили и воспитали трех дочерей, профессии которых кардинально отличаются: одна работает следователем, вторая – логопедом, а третья – журналистом (ее авторскую программу на 12 канале и репортажи на телеканале РЕН, думается, видели многие из читателей).

– С людьми работают – это, наверное, самое интересное, – подытожила Т.А. Диденко и тут же добавила: – Хотя, когда дело свое знаешь, везде интересно работать!

Татьяна Андреевна скромный, приятный в общении человек, интересный, с широким кругозором собеседник. Она не любит скучать и всегда придумывает что-то интересное: предпочитает дарить необычные, запоминающиеся подарки, к их выбору подходит основательно. У нее всегда наготове несколько идей.

Помимо того, что Т.А. Диденко любит художественную литературу, она ещё и заядлый киноман: всегда в курсе всех новинок и сходу может посоветовать фильм, который стоит посмотреть. Маленьких внуков часто водит на мультики, а с 13-летней внучкой выбирают более серьезные картины.

15 августа Татьяна Андреевна отметит свой юбилейный день рождения. От всей души поздравляем и желаем ей крепкого здоровья, креативных идей и ещё больше поводов для радости и веселья!

А. НОВОШИНСКАЯ.

Поздравляем!

САМЫЙ ЛУЧШИЙ СПЕЦИАЛИСТ

13 августа 80-летний юбилей отметил Валерий Серафимович Добрынин. Несмотря на столь почтенный возраст, он по-прежнему трудится в конструкторском бюро: курирует все самые сложные проекты, консультирует молодых специалистов по разным вопросам и делится с ними бесценным опытом.

Трудовая биография Валерия Серафимовича началась 56 лет назад, когда он, окончив Горьковский институт водного транспорта и получив диплом инженера-кораблестроителя по специальности «судостроение и судоремонт», был направлен на Тюменский судоремонтный завод. Там несколько лет проработал мастером участка и ОТК. Затем его перевели в Омск инженером конструкторского бюро ИРПА. Здесь, спустя три года, он был назначен старшим инженером, а еще через некоторое время стал главным конструктором КБ Иртышского пароходства.

Валерий Серафимович был грамотным специалистом, а потому его привлекали к самым ответственным заданиям не только в пароходстве, но и в Регистре. Например, когда необходимо было определить и обосновать причины, по которым суда выходили из строя, т.е. когда нужно было точно определить, произошло это вследствие неправильной эксплуатации или износа.

С 1976 года и до выхода на пенсию В.С. Добрынин трудился заместителем начальника инспекции Речного Регистра. Но на заслуженный отдых не ушел, а напротив, продолжил усердно работать. Последние восемь лет (с 2006 года) он является главным конструктором по корпусной части в КБ Иртышского пароходства.

За время, что Валерий Серафимович посвятил работе в конструкторском бюро, он не раз был награжден почетными грамотами и получал премии за выполнение задач разной сложности. Он всегда способствовал изобретательству и рационализации, и его вклад был оценен по достоинству. Хочется отметить, что В.С. Добрынин был дважды удостоен авторского вознаграждения: за рационализаторские предложения «Увеличение державшей силы «мертвых якорей» и «Изменение носовых и кормовых образований барж-песковозов пр. Р-89».



За более чем полувековой стаж работы Валерий Серафимович успел поделиться накопленными знаниями с десятками учеников, которые впоследствии также добились немалых результатов и стали достойными специалистами.

В свою очередь тепло и с уважением о В.С. Добрынине отзываются бывшие и нынешние его коллеги. Один из них, А.Д. Шипитко, в прошлом начальник конструкторского бюро,

рассказал, как судьба впервые свела его с Валерием Серафимовичем. Познакомились они, когда Анатолий Дмитриевич, будучи инженером, был отправлен в командировку в Тюмень. Там они вместе работали и жили в одной комнате общежития.

– Тогда-то мы его в Омск и переманили. У нас в КБ было мало корпусников, и я рад, что он согласился перевестись к нам и начал работать в корпусной группе, – вспоминает Анатолий Дмитриевич. – Такого работника всегда ценили и уважали, прислушивались к его мнению. Привлекали к серьезным работам: и в пароходстве, и в регистре он вел достаточно сложные расчеты.

Он всегда был скромным, надежным и принципиальным человеком. Свою подпись не ставил, не убедившись, что всё безопасно на 100 процентов. В.С. Добрынин добросовестно подходит к решению любой задачи. Еще одной из положительных черт его характера является прямолинейность. Он никогда не юлит и всегда говорит все, что думает. Валерий Серафимович не только человек хороший, но и специалист от бога. Не побоюсь сказать, что он самый лучший специалист по корпусной части в нашем городе!

Р.С. Поздравляем Валерия Серафимовича с юбилеем! Желаем долгих лет жизни и плодотворной работы. Крепкого здоровья, тепла и больше радостных мгновений в жизни!

ХРОНОГРАФ



1.08.1914 – Германия объявила войну России.
1.08.1924 – Учрежден общесоюзный орден Красного Знамени.
2.08.1930 – День воздушно-десантных войск.
4.08.1836 – В московском Кремле был установлен Царь-колокол.
7.08.1803 – В путешествие отправилась первая русская кругосветная экспедиция. Шлюпом «Надежда» командовал Иван Фёдорович Крузенштерн, а «Невоя» — Юрий Фёдорович Лисянский.
11.08.1337 – Сергей Радонежский основал монастырь, позже ставший Троице-Сергиевой лаврой.
11.08.1928 – В Москве открылась первая всесоюзная Спартакиада.
12.08.1912 – День Военно-воздушных сил России.
12.08.1949 – В Лондоне из-за скворцов, размесившихся на минутной стрелке часов, Биг-Бен стал отбивать время с опозданием на

четыре с половиной минуты.
14.08.1248 – Началось возведение Кёльнского собора, занимающего третье место в списке самых высоких церквей мира.
17.08.1977 – Советский атомный ледокол «Арктика» первым из надводных кораблей достиг Северного полюса Земли.
19.08.1874 – Тельняшка утверждена в качестве формы матросов на русском флоте.
20.08.1741 – Открытие Аляски первым русским мореплавателем капитан-командором Витусом Берингом.
22.08.1991 – День Государственного флага Российской Федерации.
27.08.1959 – В СССР принято постановление о награждении выпускников школ медалями.
31.08.1798 – В Санкт-Петербурге и Николаеве учреждены училища корабельной архитектуры (ныне Высшее военно-морское инженерное училище имени Ф. Э. Дзержинского в Санкт-Петербурге и Национальный университет кораблестроения имени адмирала Макарова в Николаеве).

ОНИ УХОДЯТ НЕ ПРОЩАЯСЬ...

16 июля на 88-м году жизни скончался ветеран труда Иртышского пароходства, почетный работник речного флота

Павловский

Африкан Иванович.

Родился А.И. Павловский 21 ноября 1926 года в Тевризском районе, на пристани Иванов Мыс. Окончив семилетку на «отлично», Африкан 4 октября 1942 года пришел работать на пассажирский пароход «Ленинград», и с этого дня началась его флотская биография. Первоначально работал учеником штурманского. В 1944 году поступил в Омское речное училище, которое окончил с отличием. В 1948 году молодым специалистом прибыл на Омский судоремонтный завод, где и прошла вся его трудовая жизнь.

Обладая большим талантом в судовождении и недюжинным старанием, начав свой путь штурманом сухогрузного теплохода, уже через 8 месяцев работы был назначен капитаном. И в этой должности оставался бессменно последующие 40 лет. А на таких судах, как теплоход СТ-150 и «Клин», Африкан Иванович трудился капитаном-механиком.

Экипажи судов под его руководством доставляли грузы от Казахстана до Салехарда. Так, в начале 50-х годов в тяжелых условиях по большой воде он со своей командой теплохода СТ-132 прошел по боковой реке Вах в поселок Ларьяк, куда доставил партию муки и тем самым обеспечил жизнедеятельность жителей этого поселка. В середине 50-х

годов экипаж А.И. Павловского в экстремальных условиях, не считаясь со временем, героически спасал небывалый урожай целинного зерна из северного Казахстана.

Африкан Иванович был профессионалом высочайшего класса, незаурядным, творческим специалистом, всегда был пионером в освоении всего нового, передового в судовождении и технической эксплуатации флота, был прекрасным руководителем, оставаясь при этом скромным и интеллигентным человеком.

За годы своей работы он подготовил большую плеяду молодых и достойных командиров флота. Своим отношением к жизни и к людям он был примером для всех.

За многолетний труд, а также за большой вклад в развитие Прииртышья и Приобья, Тюменской области Африкан Иванович был награжден орденами: Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», Трудовой Славы III степени; медалями: «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За освоение целинных земель», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда», «За доблестный труд. В связи со 100-летием со дня рождения В.И. Ленина», отраслевыми знаками: «Отличник речного флота», «Почетный работник речного флота», «160 лет Иртышскому пароходству». В свое время был признан «Лучшим капитаном-механиком МРФ».



Они, как правило, уходят не прощаясь. Не прощайте своих последних слов. Возможно, в дальний путь не собираясь. В ту дальнюю дорогу грез и снов. Пускай они не с нами, мы их любим. И вспоминаем радостные дни, И наше сердце никогда их не забудет, Как будто где-то рядышком они.

Ушел из жизни легендарный капитан, профессионал с большой буквы, скромный и очень порядочный человек.

Мы глубоко скорбим о невозможной утрате Африкана Ивановича Павловского, одного из лучших представителей капитанского корпуса Иртышского пароходства и выражаем искреннее соболезнование близким и друзьям покойного. Память об Африкане Ивановиче Павловском навсегда будет в наших сердцах.

Руководство Иртышского пароходства, Совет ветеранов.

УТРАТЫ...

16 июля на 59-м году жизни скоропостижно скончался капитан-И помощник механика теплохода ОТА-970

Синчук Вячеслав Станиславович.

Ровно 40 лет своей жизни он посвятил работе на флоте. Окончив Киевское речное училище, в 1974 году был направлен на Омский ССРЗ. Трудовую биографию начинал штурманом на теплоходе «Беломорский-10». С 1979 года занимал должность капитана на разных толкачах: сначала это были ОТА-962 и ОТА-978, а последние 26 лет он бессменно руководил экипажем теплохода ОТА-970. За добросовестный и самоотверженный труд В. С. Синчук был награжден нагрудным знаком «Почетный работник речного флота». Руководство Иртышского пароходства и весь плавсостав выражает искренние соболезнования родным и близким покойного. В сердцах и памяти капитан В.С. Синчук останется с нами.



ПОМНИМ

Администрация и профсоюзный комитет Омского ССРЗ с прискорбием извещают о безвременной кончине на 69-м году жизни старейшего работника предприятия и пароходства, бывшего капитана-механика РТ-684, специалиста высшего класса

Селиванова

Александра Петровича и выражают самые искренние соболезнования родным и близким покойного.

Нынешний Омск трудно представить без мостов, судов и переправ через Иртыш. А когда-то связь между берегами Иртыша осуществлялась только с помощью лодок.

Первый паром в нашем городе появился лишь в 1825 году. Работал он в створе улицы Паромная (в наше время

С ПРИСКОРБИЕМ СООБЩАЕМ

В конце июля после продолжительной болезни ушла из жизни ветеран флота Иртышского пароходства

Листопадова Валентина Александровна.

Долгие годы она добросовестно трудилась радистом на разных судах ИРПА: пароходах «Туркменистан», «Фильченко», теплоходах ОТ-2018, ОТА-871... Руководство Иртышского пароходства и Совет ветеранов выражает глубокие соболезнования супругу Листопадову Митрофану Петровичу, а также всем родным и близким покойной.

ВЫРАЖАЕМ СОБОЛЕЗНОВАНИЕ

начальнику второго отдела Мацкевичу Виктору Павловичу в связи с безвременной кончиной его супруги

Мацкевич Марины Васильевны.

Руководство ОАО «Иртышское пароходство».

– Из истории Омска –

ПЕРВЫЕ ПАРОМЫ

это улица К. Лигети). Много лет этот паром в Омске был единственным, а передвигался он с помощью весел.

В мае 1911 года городской Думой было дано разрешение

атаманскому станичному поселению организовать паромную переправу напротив Казачьего форштадта в створе улицы Перевозной (ныне Масленникова).

В начале XX века в Омске работали два парома, буксировали их пароходы «Федор» и «Николай».

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

Адрес редакции: г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330. E-mail: 114@flot55.ru
Телефоны: редактора - 31-87-09, 39-85-74, корреспондента - 39-84-49, общий - 39-84-28.
Факс: (8-38-12)31-85-85 с пометкой «Для редакции».

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

Компьютерный набор сделан в редакции. **Верстка, корректура и печать** выполнены в ГП «Омская областная типография», г. Омск, ул. Декабристов, 37. Время подписания в печать по графику: 11.08.2014 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00. Заказ 2206. Тираж 615.

