



ОАО  
«Иртышское  
пароходство»

# РЕЧНИК

# ИРТЫША



№ 16 (7898) \* Пятница, 5 сентября 2014 г. \*

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.



## КУРЬЕР

● **Сабетга.** Баржи, груженные строительными материалами, оборудованием и прочим грузом, привел в порт Сабетга буксир МБ-1222. Этот теплоход способен осуществлять буксировку судов в самые северные районы Обской губы, вдоль западного побережья полуострова Ямал, Карско-го и Баренцева морей.

● **Мыс Трехбугорный.** Закончилась полярная навигация для большегрузных танкеров проекта Р-77, участвовавших в схеме вывоза сырой нефти Сандибинского месторождения. Теплоходы «Ленанефть-2002», «Ленанефть-2025», «Ленанефть-2026», «Дмитрий Гусихин», выполнив график доставки углеводородного сырья на морские танкеры, возвращаются в родной загон. Еще две «Ленанефти» продолжают погрузку «моряков» новопортовской нефтью.

● **Остров Начальный.** Более 20 тысяч тонн дорожной плиты доставят баржебуксирные составы из Омска в низовье реки Обь. После перевалки в суда соответствующего класса груз по судоходным трассам Обской и Тазовской губ прибывает в поселок Тазовский к дорожным строителям ЯНАО. На перевозках ПДН заняты теплоходы РТ-790, РТ-683, РТ-728, РТ-792, «Беломорский-28» и другие.

● **Усть-Ишим.** Более 25 тысяч тонн щебня и песчано-щебеночной смеси перевезет на баржах и выгрузит дорожникам Омской области в Знаменке и Усть-Ишиме флот Иртышского пароходства. На этом участке работают экипажи теплоходов проекта 1741А.

● **Тара.** Продолжается завоз каменного угля жителям северных районов Омской области. На специально оборудованных баржах в Большере-чье, Тару, Знаменку и Усть-Ишим будет доставлено более 20 тысяч тонн печного топлива.

## НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом генерального директора ОАО «Иртышское пароходство» С.В.Никулина с 1 августа 2014 года главным инженером Иртышского пароходства - директором Омского ССРЗ назначен

**Вистунов Сергей Викторович**

(прежнее место работы – директор Омского ССРЗ).

С 5 августа 2014 года начальником службы связи и радионавигации назначен

**Сорочинский Денис Анатольевич**

(прежнее место работы – инженер ЭРНК Омского ССРЗ).

С 11 августа 2014 года заместителем генерального директора ОАО «Иртышское пароходство» по персоналу и общим вопросам назначен

**Кожин Андрей Владимирович**

(прежнее место работы – заместитель директора Омского ССРЗ по флоту и общим вопросам).

## ПОДПИСКА-2015

С 1 сентября во всех почтовых отделениях Омска и Омской области открыта подписка на первое полугодие 2015 года, в том числе на флотскую газету «Речник Иртыша». В подписном каталоге «Почта России» индекс нашей газеты – 53090.

Как и раньше, на страницах «Речника Иртыша» вы найдете репортажи, статьи, интервью, зарисовки о людях, заметки о событиях, которые будут происходить в ОАО «Иртышское пароходство», учебных заведениях флота и других коллективах речников. Редакция намерена рассказывать о событиях в нашем регионе, об интересных новостях в других бассейнах страны.

Подписная цена на первое полугодие 2015 года с НДС: на один месяц – 16 рублей 00 копеек, на шесть – 96 рублей 00 копеек. Оставайтесь с нами!



### НАПОМИНАЕМ,

что начиная с 2013 года нашу газету можно читать, не выходя из дома, получая ее на персональный компьютер по электронной почте. Все, кто заинтересован в получении такой версии нашего печатного издания, должны сообщить в редакцию свои

электронные адреса для регулярной рассылки текущих номеров. В теме сообщения необходимо указать: «Для получения газеты».

Для просмотра газетных полос на ПК должна быть установлена программа **Adobe Acrobat Reader не ниже версии 7.0** (программа бесплатная и ее можно скачать в Интернете с сайта [www.adobe.com/ru/](http://www.adobe.com/ru/)).

### ВОЗМОЖЕН

также просмотр электронной версии каждого выпуска нашей газеты на сайте **ОАО «Иртышское пароходство»**. Подчеркиваем, что в электронной версии наша газета выходит в полноцветном варианте.

# РЕЧНЫЕ ТРАДИЦИИ МЫ СОХРАНИМ!

## ФОТОРЕПОРТАЖ ИЗ ОМСКОГО ИНСТИТУТА ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

1 сентября на площади у Омского командного речного училища состоялась торжественная линейка, посвященная Дню знаний. Вчерашние школьники, пополнившие ряды курсантов Омского речного училища и студентов Омского института водного транспорта, в этот день принимали поздравления и напутствия от своих наставников.



Звучит гимн Российской Федерации.

По традиции, линейка началась с торжественного построения учащихся на плацу. Под музыку духового оркестра был поднят флаг и внесено знамя Омского речного училища. Первой с началом учебного года студентов, курсантов, преподавателей, а также всех гостей



С Днем знаний поздравляет А.В. Кожин.

праздника поздравила директор ОИВТ Елена Алексеевна Заславская. Ребятам она пожелала успеха в приобретении прочных знаний, хороших и верных друзей, а также незабываемых впечатлений, заверив, что из стен института они выйдут квалифицированными и компетентными специалистами – мастерами

своего дела. Затем, пожелав здоровья, благополучия, дальнейших творческих и научных открытий преподавателям, директор передала слово руководителю ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей» Алексею Анатольевичу Сажину. Он в свою очередь от имени всех путейцев пожелал преподавателям – терпения, а студентам института и курсантам училища – небывалых успехов в учебе.

Со словами поздравления от коллектива иртышских речников выступил заместитель генерального директора ОАО «Иртышское пароходство» по персоналу Андрей Владимирович Кожин:

– Вы сделали правильный выбор, поступив в речное училище! Я это говорю, в первую очередь, как бывший выпускник этого учебного заведения. Желаю всем упорства, уверенности и настойчивости в постижении новых знаний и открытии своих талантов. Идите по жизни с высоко поднятой головой! С праздником вас, и семь футов под килем!

От имени министра образования Омской области поздравление зачитала главный специалист управления профобразования и науки Лариса Николаевна Сорока. От себя лично она пожелала ребятам здоро-

вья, творческих успехов и «ни пуха, ни пера» на предстоящих экзаменах.

Затем слово было предоставлено заместителю директора по среднему профессиональному образованию, выпускнику училища, кандидату технических наук Ярославу Михайловичу Стреку. От себя и от имени директора бюджетного учреждения Омской области «Центр парусного спорта» Сергея Борисовича Щербакова он пожелал ребятам удачи, замечательных воспоминаний и попутного ветра во всех делах!

А в кульминационный момент праздника с теплыми словами поздравления выступил Евгений Тимофеевич Мешков – почетный



Слова напутствия от выпускника училища 1955 года Е.Т. Мешкова.

работник речного флота и бывший преподаватель речного училища. По его подсчетам уже более десяти тысяч человек остались работать на флоте после окончания речного училища. Поздравив всех ребят с началом учебного года, ветеран зачитал красивое стихотворение с символическим названием: «В добрый путь!». И между рифмованными строками звучала надежда на то, что молодежь полюбит флот всей душой и останется верна ему всю жизнь.

**В. АЛЕКСАНДРОВА.**  
Фото автора.



Равнение на знамя.

Встречи  
на рейде

## С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА



Старший механик-шкипер В. Фокин. С 52-метровой высоты ДОК выглядит весьма миниатюрным.



Профилактическое техобслуживание механизмов стрелы плавкрана выполняет крановщик-матрос А. Гриньке.

Для экипажа плавкрана СПГ-43/83 нынешняя навигация началась в конце апреля. Скорее всего, в этом году, как и в прошлом, работы будут продолжаться вплоть до декабря. Выходит, что в среднем навигация для экипажа пор-

тового плавкрана длится 6-7 месяцев, а все потому, что его экипаж принимает непосредственное участие в судоремонте. С его помощью осуществляются различные погрузо-разгрузочные работы в затоне: выгрузка габаритного

оборудования, извлечение из судов для ремонта дизельных двигателей, рулей и баллеров, а после обратная их установка. Кроме того, команда плавкрана участвует в устранении каких-либо аварийных ситуаций и поднятии различных судов и барж для ремонта в док.

– Вот буквально на днях поднимали стрелу КПЛ-5 для ремонта и отводили баржу, давшую течь, в док. Часто, когда грузоподъемности одного крана недостаточно, работаем совместно с кранами дока, – кратко прокомментировал рабочий процесс старший механик-шкипер Владимир Викторович Фокин.

На флот он пришел более 35 лет назад. Начиная трудовую деятельность II помощником капитана-II помощником механика на теплоходе «Клин», некоторое время работал на сухогрузе «Беломорский-28», а после 28 лет трудился сменным капитаном на скоростном флоте: 10 навигаций – на «Ракете-160», 11 лет – на «Восходе-55» и ещё 8 лет – на теплоходе «Восход-44». Но в связи с неостребованностью пассажирского флота в прошлом году перешел на плавкран СПГ-43/83. Шкипер признается, что в целом специфика работы кардинально отличается, но его радует, что по-

прежнему есть возможность работать на реке.

Бесперебойное функционирование всех механизмов плавкрана является залогом эффективной работы в течение более полугодовой навигации. И в этом заслуга каждого из пяти членов экипажа. Команда СПГ-43/83 всегда отличалась слаженной работой и постоянством кадров. Среди старожилых крановщик-матрос Александр Фридрихович Гриньке (его видите на одном из снимков). На уровне 52-х метров от воды он смазывает механизмы стрелы плавучего крана. Высота 20-этажного дома опытного крановщика не пугает. Только на этом плавкране он трудится более четверти века, а общий стаж работы на плавкранах и того больше. На флот Александр Фридрихович пришел в 1970 году и до тех пор, пока не перешел на краны, работал на разных судах.

Четырнадцатую навигацию в этом экипаже трудится матросом Вера Александровна Антонова. В пародостроении она с 1992 года: за плечами опыт работы матросом на теплоходе ОТА-907 и мотористом-матросом на РТ-770.

С 2005 года исправную работу всех электроприборов на СПГ-43/83 обеспечивает электромеханик Николай

Иванович Казимиров. Имея удостоверение крановщика, он же при необходимости может подменить А.Ф. Гриньке. Сравнительно недавно в команду пришел механик-шкипер Владимир Анатольевич Инкин. Прежде он два десятилетия лет посвятил перевозке пассажиров на скоростном флоте, а с прошлого года вместе с В.В. Фокиным работает на этом плавкране.

Отрадно, когда в суе трудовых будней люди не



Экипаж СПГ-43/83 выполняет погрузку катера для ремонта.

перестают видеть прекрасное. Так, с самой верхней точки стрелы крана СПГ-43/83 открывается захватывающая дух панорама: здесь, с высоты птичьего полета, как на



Механик-шкипер В. Инкин.

ладони виднеется не только вся территория завода, но и несколько районов затона и близлежащие окрестности.

А. НОВОШИНСКАЯ.  
Фото В. ФОКИНА.

Твои люди,  
Иртыш!

Про него неоднократно писалось в нашей газете, в основном как о профессионале-производителе. Сегодня попытаемся рассказать об этапах его становления, его внутреннем мире, раскроем личность юбиляра.

Владимир Алексеевич – талант-самородок, а талантливый человек – талантлив во всем. Еще ребенком он любил и замечал все красивое и необыкновенное. По окончании Омского речного училища в марте 1956 года он прибыл на Омский СРЗ, где и началась его трудовая вахта. В этот период работы молодой специалист уже проявлял свои способности. Начало было положено на пароходе «Пожарский», где он работал II и I помощником механика, а на теплоходах «Советский Иртыш» и СТ-741 он был уже механиком и механиком-штурманом.

Наиболее запомнились четыре навигации, проведенные на «Советском Иртыше». В эти годы назрела необходимость пароходству иметь плавучий рефрижератор. Тогда директор завода Абрам Давыдович Герцман поставил важную задачу – переоборудовать «Советский Иртыш» в рефрижератор. И вот, силами заводчан, согласно проекту, при активном, грамотном руководстве и личном участии механика судна В.А. Медведева качественно была выполнена эта сложная и трудоемкая работа. В процессе переоборудования сухогрузного теплохода Владимир Алексеевич подал и внедрил 50(!) рационализаторских предложений, что говорит о незаурядном творческом потенциале этого человека. По окончании всех работ он был награжден се-

## НА ФЛОТЕ И В МИРЕ ПРЕКРАСНОГО

3 августа 2014 года ветерану труда, почетному работнику речного флота, бывшему заместителю директора РЭБ флота Иртышского пароходства Владимиру Алексеевичу Медведеву исполнилось 80 лет. Сорок один год он трудился на речном транспорте.

ребряной медалью ВДНХ. В этот же период В.А. Медведев без отрыва от производства успешно закончил обучение на судомеханическом факультете вечерне-заочного филиала НИИВТА.

Затем он 3 года работал механиком-II штурманом на танкерах «КуйбышевГЭС» и «Доронин». С появлением Иртышской РЭБ флота все нефтеналивные суда из Омского СРЗ были переданы вместе с командами на это новое предприятие, развитию и работе которого В.А. Медведев посвятил 32 года.

Специалист такого класса не мог быть неостребованным для работы на более высоком уровне производства на новом предприятии. Поэтому в 1966 г. В.А. Медведев становится механиком-наставником и начальником цеха технической эксплуатации флота. Помимо прочего, одним из важных дел того периода для В.А. Медведева было активное участие в проектировании и строительстве зданий ЦТЭ и БПУ, оснащение этих подразделений необходимым оборудованием.

В 1969 году он уже главный инженер РЭБ, которая энергично пополнялась нефтеналивным флотом с перегона. В этих условиях острой необходимостью стало обучение, переобучение и повышение квалификации работников плавсостава в соответствии с постоянно возрастающими требованиями организаций, контролирующими безопасность эксплуатации наливного флота. Проводил и организовывал работу на

курсах повышения квалификации главный инженер В.А. Медведев.

В 1972 году Владимира Алексеевича назначают заместителем директора РЭБ зачисленным комплексу. На этой должности он проработал четверть века. Да и сам



комплекс был воссоздан при активном и квалифицированном участии главного инженера. Первоначальный проект зачисленного комплекса был получен из Новосибирска, но он совершенно не подходил к местным условиям предприятия, а потому был переработан В.А. Медведевым и его помощниками. По обновленному проекту затем были построены: счал для постановки флота на зачистку, котельная для подачи пара в комплекс, экстракторно-каскадная установка для промывки и зачистки барж, стационарные зачистные станции емкостью 600 и 1000 м<sup>3</sup>, емкости для сбора нефтепродуктов после зачистки флота, мастерская, гараж, склад, сауна с бассей-

ном и залом для отдыха и многое другое, т.е. зачисленный комплекс – это своеобразный завод в заводе.

Где бы ни работал В.А. Медведев, он всегда был профессионалом высочайшего класса, неиссякаемо творческим специалистом, активным

рационализатором и прекрасным руководителем. Он работал и внедрил множество новаторских идей, направленных как на повышение надежности и эффективности судовых механизмов, так и на совершенствование организации технической эксплуатации флота в целом. Однозначно можно сказать, что во всех достижениях коллективов судоремонтного завода и Иртышской РЭБ есть более чем весомая доля труда этого скромного человека – Владимира Алексеевича Медведева.

За многолетний и добросовестный труд он награжден орденом «Знак Почета», медалями «За трудовую доблесть», «Ветеран труда», серебряной

медалью ВДНХ – за разработку нефtezачистного комплекса, отраслевым знаком «Почетный работник речного флота».

А в обычной жизни он живет в любви и согласии со своей супругой Верой Дмитриевной, детьми и внуками. Ещё в 1956 году, на пароходе «Пожарский» он познакомился с практиканткой НИИВТА Верой Левиной, молодые люди очень быстро поняли, что влюбились и не могут жить друг без друга. «Служебный роман» пылкой, первой любви закончился свадьбой. В счастливом браке супруги уже 58 лет. Вот с кого бы в наши дни брать пример любви и верности (!).

За эти годы они вырастили двух дочерей, которые посвятили себя медицине. Одна – Людмила Владимировна спасает от серьезных недугов пациентов в больнице водников, другая – Елена Владимировна работает в Омской области и с любовью и пристрастием служит братьям нашим меньшим. За это им особое спасибо!

Медведевы вырастили троих внуков, которые всегда радовали бабушку и дедушку своими успехами.

Уйдя на заслуженный отдых в 1997 году, В.А. Медведев до сих пор продолжает вести активный образ жизни. Он по-прежнему остается заядлым автолюбителем, все ремонтирует своими руками, может перестелить крышу, пол, вообще в его доме все сделано им. Такое впечатление, что у него все в руках спорится. Любит разводить комнатные и садо-

вые цветы. Но самое главное увлечение – это судомоделирование (парусники, корабли, теплоходы), всевозможная резьба по дереву и художественное творчество. Писать картины он стал не так давно, но его картинная галерея насчитывает уже 1200 полотен. Здесь можно любоваться тем, что дорого сердцу юбиляра – прекрасными пейзажами, кораблями, речными просторами. И конечно же, на полотнах запечатлены самые близкие люди. Ему бы сделать выставку, да опять скромность мешает!

Вообще, подходя к его дому, сразу видишь дом художника с резьбой и оригинальным оформлением. До чего же это радует, что из нашего коллектива вышел такой талант-самородок, который, не заканчивая никакие творческие «университеты», дарит нам мир прекрасного. Давайте ценить таких людей и радоваться, что они рядом с нами!

Долгой и хорошей творческой вам жизни, Владимир Алексеевич!

В юбилейный год желаем вам крепкого здоровья, бодрости духа, счастья, семейного благополучия и традиционно – семь футов под килем!

Р.С. 3 августа, в юбилейный день рождения Владимира Алексеевича Медведева со знаменательной датой поздравило руководство ОАО «Иртышское пароходство». От имени руководства председателем Совета ветеранов юбиляру были вручены благодарственное письмо и денежная премия.

Наталья АВИЛОВА.  
Фото из семейного альбома.

Из первых рук

# ЖДАТЬ ЛИ ПЕРЕМЕН?

В конце ноября прошлого года был продан государственный пакет акций ОАО «Иртышское пароходство». Тогда же сменились собственники предприятия. Впервые за последние 20 лет в Совет директоров вошли люди, имена которых речникам Иртыша были неизвестны. 28 апреля состоялось заседание Совета директоров, на котором председателем был избран Петров Виктор Анатольевич. Сегодня он наш гость.

– Виктор Анатольевич, во-первых, мы вас поздравляем с избранием на пост председателя Совета директоров.

– Спасибо.

– Давайте познакомимся. Речники почти ничего о вас не знают.

– Я родился и всю жизнь прожил в Омске и Омской области. В 1992 году окончил юридический факультет ОмГУ. На сегодняшний день имею 24-летний стаж юридической деятельности в прокуратуре и адвокатуре. Женат, у меня трое несовершеннолетних детей.

– Согласитесь, возглавить главный управленческий и наблюдательный орган предприятия – как большая честь, так и огромная ответственность. Председатель Совета директоров осуществляет особые функции – помимо организации и обеспечения эффективной работы непосредственно Совета директоров, он должен контролировать все происходящее в его компании, так сказать, держать руку на пульсе, быть хорошим менеджером...

– Абсолютно с вами согласен. Всеми этими направлениями и стараемся заниматься – контролировать, управлять, организовывать и, в первую очередь, развивать профильную деятельность транспортного предприятия.

– Последние 30 лет во главе Иртышского пароходства стоял И.И. Яновский. Речники привыкли к стабильности, традиционности и даже предсказуемости событий. Радикальная смена и собственников, и управленческого аппарата многих повергла в шок. Слухи о будущем пароходства ходят самые разные. Сегодня можете либо подтвердить их, либо опровергнуть. У вас лично есть окончательная ясность того, что ожидает работников пароходства в ближайшем будущем?

– Мы, приобретая такой актив, как Иртышское пароходство, исходили из того, что есть намерения участвовать в этом бизнесе. И не просто участвовать, но и менять подходы, развивая и приумножая, прежде



всего, грузовые перевозки. Подчеркиваю – именно грузовые, потому что пассажирские – являются заведомо нерентабельными. И это подтверждается анализом деятельности работы пассажирских судов за прошлые периоды. Поэтому от пассажирских перевозок мы намерены уйти. На сегодняшний день пассажирские суда достаточно хорошо работают в аренде.

Резюмируя все вышесказанное, хочу подчеркнуть: работники пароходства должны понимать, что новые люди, которые пришли в коллектив, озадачены исключительно развитием грузовых перевозок, модернизацией флота (модернизацией существующего и приобретением, по возможности, нового – более рентабельного и актуального на сегодняшний день), а также расширением сфер деятельности.

– Одной из важных составляющих успешной работы любой судоходной компании является качество выполнения транспортных услуг, обеспечение заявленных сроков доставки грузов, их сохранность. Как раз с этой стороны Иртышское пароходство зарекомендовало себя как нельзя

лучше. Вы, как человек, от которого теперь зависит стратегия дальнейшего развития, можете сформулировать основные принципы дальнейшего успешного существования Иртышского пароходства?

– Основной принцип выживания в условиях рыночной экономики – конкурентоспособность. Применительно к предприятию водного транспорта это значит, что иметь высококвалифицированные кадры и необходимый флот – недостаточно. Нужно постоянно заниматься поиском клиентуры, новых грузопотоков, информировать потенциальных потребителей о возможностях компании. Нужно, наконец, соответствовать тому уровню высоких технологий и технических требований, которые сегодня предъявляются к внутреннему водному транспорту.

– До конца навигации осталось не так уж много времени. Наши суда уже выходят на финишную прямую. В оставшееся время вряд ли появятся незапланированные грузы и новые грузопотоки. Тем не менее флоту пароходства предстоит еще достаточно напряженная работа для того, чтобы в ближайшее время выполнить все договорные обязательства. Можете ли вы уже сегодня оценить работу иртышского флота, профессионализм плавсостава, команды управленцев и вклад всего коллектива пароходства в достижение поставленных задач?

– Высокий профессионализм работников Иртышского пароходства сомнений не вызывает, поэтому здесь нечего даже обсуждать. Какие-то итоги подводить пока рано. Это мы сделаем после окончания навигации. Она проходит в достаточно напряженном режиме, но резервы, безусловно, остаются. А в целях дальнейшей оптимизации работы флота и увеличения объема грузоперевозок будем проводить подготовительную работу к навигации 2015 года, начиная уже с нынешней осени.

– Спасибо.

Беседу вела Нина Олениченко.



С 85-летием

Сербину Марию Владимировну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 80-летием

Рячкина Бориса Васильевича, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

С 75-летием

Ципанова Александра Тихоновича, ветерана труда Омского ССРЗ.

Комлеву Викторнио Леонидовну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 65-летием

Власенко Николая Владимировича, ветерана труда Омского ССРЗ.

Баранову Тамару Николаевну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

Каркузаева Автандила Тариеловича, ветерана труда Омского ССРЗ.

Зайцеву Сою Халимовну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 60-летием

Белоусова Геннадия Васильевича, капитана-третьего помощника механика теплохода «Ленанефть-2025».

Бубенчикову Людмилу Ивановну, повара теплохода «Ленанефть-2002».

С 55-летием

Брылеву Светлану Алексеевну, повара теплохода «Ленанефть-2019».

Ледовских Вячеслава Николаевича, сторожа пункта отстоя флота.

Полякову Валентину Ивановну, ветерана труда Иртышской РЭБ флота.

С 50-летием

Утехину Татьяну Викторовну, лаборанта цеха зачистки.

Поздравляем юбиляров сентября! Пусть ваша жизнь будет такой же разноцветной и красочной, как сибирский лес в осеннюю пору! Желаем добра, позитива и только положительных эмоций!

Учения на реке

# ОТЛИЧНО СПРАВИЛИСЬ С ЗАДАЧЕЙ



Сбор нефтепродуктов на рубеже удержания ведет судно-нефтеборщик ОС-2 Иртышского пароходства.

Подобные учения проводятся регулярно каждые два года. Нынче на них было задействовано около 30 единиц судов и спецтехники, а также более 80 человек. По легенде буксирный теплоход сел на мель, в результате чего из пробоины в барже произошел разлив нефтепродуктов. После того как объявили тревогу, экипажи приступили к локализации аварийного разлива нефти и ликвидации имитированной аварии. Основные действия выполнялись флотом «Обь-Иртышводпутя»: в первую очередь совместно со спасателями АСФ «Днепр» были расставлены тройные линии бонового ограждения общей протяженностью 650 метров, из которых сформировали естественный карман для сбора нефтепродуктов, а после с помощью скиммеров собирали разлившуюся нефть.



Подготовка к работе порогового скиммера.

В начале августа на Иртыше в районе Центрального пляжа прошли большие тактико-специальные учения по ликвидации аварийного разлива нефтепродуктов. В них приняли участие предприятия, имеющие непосредственное отношение к водному транспорту и нефтеналивным перевозкам: ОАО «Иртышское пароходство», ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», ЗАО «Омтранснефтепродукт», а также аварийно-спасательное формирование «Днепр».

От Иртышского пароходства в учениях были задействованы два теплохода: РТ-788 (по легенде севший на мель) и ОС-2, экипаж которого принимал активное участие в сборе нефтепродуктов.



Установка перекачивающего комплекса на линии дозачистки.

По оценке комиссии все службы и экипажи оперативно среагировали и с большим запасом времени выполнили поставленную задачу. Время, затраченное на локализацию разлива нефтепродуктов, составило 4 часа. Работали слаженно, в результате чего сбор нефтяного пятна начался уже через 40 минут после объявления тревоги. Начальник службы организации перевозок и безопасности судоходства Иртышского пароходства Ю.И. Тукиш отметил, что в этом году экипажи проявили себя ещё лучше, чем в прошлый раз, и их командную работу комиссия оценила высоко.

Поздравляем!

**СУДЬБОЮ СВЯЗАН С ФЛОТОМ!**

**21 августа свой 80-летний юбилей отметил ветеран Иртышского пароходства, бывший капитан теплохода «Беломорский-28» Валентин Павлович Комлев. И буквально накануне нам посчастливилось пообщаться с именинником. Он поделился с нами воспоминаниями о тех годах, что работал на флоте, рассказал, как его экипаж становился «первооткрывателем» и свидетелем грандиозных строек, на которых довелось побывать.**

Родился Валентин Павлович в деревне Рождественка Тевризского района. Мама умерла рано, а отец в августе 1941-го года ушел на фронт, оставив Валю и его старшего брата жить с бабушкой. Судьба оберегала отца от ранений, и в 1945 году, дойдя до Берлина, он вернулся к своим сыновьям.

Поскольку Валентин рос на реке, то и любовь к флоту у него появилась именно в детские годы. Ребенком он особенно восхищался пассажирскими пароходами.

— Они всегда привлекали внимание деревенских ребят, мы частенько прибежали встречать и провожать их. Тогда это был единственный вид транспорта, доступный всем. О самолетах и автобусах ещё и не слышали ничего.

После школы в 1951 году Валя поступил в ремесленное училище № 7.

— В речное училище в то время трудно было поступить, конкурс предстал большой — больше десяти человек на место. Но по уровню знаний и подготовке специалистов наше училище ему не уступало — учили хорошо. После выпуска меня назначили рулевым на СТ-125. Эта самоходка тогда только пришла с перегона из Германии, капитаном на ней был Степан Алексеевич Корилов.

Проработав две навигации рулевым, начинающий речник решил развиваться и расти профессионально. После двух лет обучения в ШКС был направлен II штурманом на рейдовый пароход «Рабочий», работая на котором внес свой вклад в строительство речного вокзала на стрелке Оми и Иртыша.

— Два крана черпали песок недалеко от этого места, а пароходы «Рабочий» и «Сталинская конституция» доставляли его в устье Оми для закладки фундамента будущего вокзала. Сначала мы совмещали

или поработать мастером производственного обучения в седьмом училище. Поскольку ребят учили и привальник устанавливать, и многие другие работы выполнять, я часто бывал на заводе и случайно встретил капитана парохода «Д.Гусихин» Михаила Андреевича Щенникова, под чьим руководством трудился еще до армии. Он позвал меня к себе в команду, и я с радостью согласился, потому что хотел работать именно на флоте.

Девять лет Валентин Павлович трудился на пассажирском пароходе «Д. Гусихин» на линии Тюмень-Салехард, вплоть до его списания. В начале 60-х годов Иртышский флот начал стремительно обновляться: на смену дизельным пароходам приходили дизель-электроходы. Чтобы работать на новых судах, Валентин Павлович отучился в речном училище на вечернем отделении. Так с пассажирских пароходов В.П. Комлев перешел на грузовые теплоходы. Проработав одну навигацию на танкере НТ-52, в 1965 году был назначен I штурманом на теплоход «Беломорский-28», а еще спустя три года возглавил его команду. На этом сухогрузе в капитанской должности Валентин Павлович доставлял грузы в Заполярье до выхода на пенсию.

В общей сложности работе в пароходстве он посвятил 40 лет. Из них больше половины трудился в капитанской должности и ровно 28 лет — на «Беломор-

пруги Комлевы вместе вырастили и воспитали двоих сыновей. Старший сын Сергей родился на пароходе «Д. Гусихин», когда В.П. Комлев со своей женой Людмилой Анатольевной были в рейсе в районе Сургута, и там же их сын сделал свои первые шаги. Младший Павел сам в свое время работал на теплоходе «Бело-

— У начальника пароходства И.Д. Денисова было правило: он всегда обязательно встречал или провожал пассажирский пароход в рейс. Его преемник Н.И. Животкевич беспокоился о кадрах и флотских работах. Капитан Щенников был очень хорошим человеком и командиром. Он всегда с пониманием относился к людям. Было время, когда на берегу селились экспедиции. Он нам говорил: «Если геологи будут махать — останавливайтесь, хоть в расписании и нет остановок». Трудно им приходилось вдали от цивилизации: нормальных условий не было и комары одолевали. Поэтому и помогали, чем могли.

За добросовестный многолетний труд капитан Комлев не раз был награжден почетными грамотами и медалями, среди его наград есть медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту». Он трижды становился ударником труда (9-й, 10-й и 11-й пятилеток) и ежегодно семь лет подряд (с 1973 по 1980 гг.) был объявлен победителем соцсоревнований.

Валентин Павлович всегда был честным и прямолинейным человеком, он уверенно высказывал свою точку зрения на разных собраниях, говорил то, что думает, отстаивал интересы плавсостава (добился совмещения должностных обязанностей рулевого и моториста на своем теплоходе). При этом всегда оставался скромным, а когда речь заходила о его жизни, — не слишком многословным. В юности занимался фотографией, и потому в семейном архиве Комлевых много интересных черно-белых снимков. Из других увлечений можно назвать охоту, рыбалку и любовь к домашним питомцам. Сейчас, в летнее время чета Комлевых, как и многие омичи, предпочитает жить на даче, вдали от городской суеты, наслаждаясь свежим воздухом. В юбилейный день рождения, чтобы поздравить Валентина Павловича и пожелать ему всех благ, за праздничным столом собрались самые родные и дорогие ему люди.

— Однажды мы подошли с дровами в Тамбей. Поскольку кранов там не было, то обычно дрова спускали прямо в воду, а потом уже оттуда вытаскивали на берег. Для того чтобы осуществить выгрузку в более удобном месте, было решено пройти по реке Сабетта-яха. После нас там многие стали выгружаться, но мы рисковали больше всех: без промеров, на свой страх и риск отправились к цели. Никогда бы не подумал, что там в будущем будут порт строить.

На глазах капитана Комлева преобразились все северные города: Нефтеюганск, Нижневартовск, Сургут, Нягань и другие.

— А когда-то Сургут был деревней Черный мыс, — с улыбкой произнес ветеран и добавил: — Да, в общем-то, все эти города в то время деревнями были.

Валентин Павлович стал учителем и наставником многих нынешних командиров флота. С некоторыми и по сей день поддерживает связь и знает все об их успехах. В свою очередь В.П. Комлев не забывает и тех, с кем сам трудился и кто помогал ему осваивать азы флотского дела.

— У начальника пароходства И.Д. Денисова было правило: он всегда обязательно встречал или провожал пассажирский пароход в рейс. Его преемник Н.И. Животкевич беспокоился о кадрах и флотских работах. Капитан Щенников был очень хорошим человеком и командиром. Он всегда с пониманием относился к людям. Было время, когда на берегу селились экспедиции. Он нам говорил: «Если геологи будут махать — останавливайтесь, хоть в расписании и нет остановок». Трудно им приходилось вдали от цивилизации: нормальных условий не было и комары одолевали. Поэтому и помогали, чем могли.

За добросовестный многолетний труд капитан Комлев не раз был награжден почетными грамотами и медалями, среди его наград есть медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», «Ветеран труда» и «300 лет Российскому флоту». Он трижды становился ударником труда (9-й, 10-й и 11-й пятилеток) и ежегодно семь лет подряд (с 1973 по 1980 гг.) был объявлен победителем соцсоревнований.

Валентин Павлович всегда был честным и прямолинейным человеком, он уверенно высказывал свою точку зрения на разных собраниях, говорил то, что думает, отстаивал интересы плавсостава (добился совмещения должностных обязанностей рулевого и моториста на своем теплоходе). При этом всегда оставался скромным, а когда речь заходила о его жизни, — не слишком многословным. В юности занимался фотографией, и потому в семейном архиве Комлевых много интересных черно-белых снимков. Из других увлечений можно назвать охоту, рыбалку и любовь к домашним питомцам. Сейчас, в летнее время чета Комлевых, как и многие омичи, предпочитает жить на даче, вдали от городской суеты, наслаждаясь свежим воздухом. В юбилейный день рождения, чтобы поздравить Валентина Павловича и пожелать ему всех благ, за праздничным столом собрались самые родные и дорогие ему люди.

PS. От всей души поздравляем Валентина Павловича с юбилеем! Желаем долгих лет жизни, крепкого здоровья, радости и тепла не только ему, но и всем его близким!

**А. НОВОШИНСКАЯ.**



На обороте этой фотографии, сделанной в начале 60-х годов, Валентин Павлович написал для сына: «Сереза, это твоя Родина!».

эти рейсы с другими рейдовыми работами, а после нас освободили от прочих дел и мы занимались непосредственно доставкой песка. Потом была трехлетняя служба в ГДР, после которой меня угово-

ском-28». (Занятная игра судьбы с цифрами).

С будущей женой Валентин познакомился еще в Тевризе. Она в свою очередь тоже немало лет проработала на флоте радистом. Су-

— Из истории —  
**ТЕЛЬНЯШКЕ —  
140 ЛЕТ**



Тельняшка в России сегодня является непременным атрибутом форменной одежды моряков Военно-морского и торгового флотов, речников, морских летчиков, десантников, многих граждан, желающих выгладеть авторитетными «морскими волками». Матросская нательная (ранее — тельная) рубашка стала своеобразным символом морской доблести, чести и достоинства, любви и преданности профессии и Родине.

Так вот, впервые в морской (и вообще) истории России «День тельняшки» группа моряков отметила 18-19 августа 2001 года в музее «Морская Стрельна». А официально белая рубашка с синими поперечными полосками, пройдя 8-летний процесс согласования, была введена в обмундирование моряков 19 августа 1874 года приказом его императорского высочества генерал-адмирала Константина Николаевича, подписанным в Царском Селе.

В этом году исполнилось 140 лет официального появления на российском флоте тельняшки, вес которой «полагается не менее 80 золотников», «ширина синих полос — четверть вершка, между полосами — 1 вершок...».

**СКОРБИМ**

12 августа на 61-м году жизни после продолжительной болезни ушел из жизни капитан-II помощник механика танкера «Ленанефть-2023»

**Руденко Геннадий Степанович.**

Окончив в 1973 году Омское речное училище, он был направлен на работу в Иртышскую РЭБ флота, где трудовую биографию начинал вторым штурманом на танкере ТН-721. В общей сложности работе в пароходстве посвятил 41 год своей жизни, более 30 лет трудился в капитанской должности: сначала возглавлял танкер «Ленанефть-2037», а после 15 лет руководил экипажем теплохода «Ленанефть-2023». За многолетний добросовестный труд Геннадий Степанович был награжден юбилейным знаком «В память 200-летия Управления водными сухопутными сообщениями», а также не раз награждался почетными грамотами Иртышского пароходства и поощрялся денежными премиями.

Руководство Иртышского пароходства и весь плавсостав разделяет горечь утраты и выражает искренние соболезнования родным и близким покойного.



**«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](mailto: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: 3.09.2014 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00. Заказ 2426. Тираж 615.